

Domani Venerdì 2 dicembre 2022

FATTI 3

ESCLUSIVO

Così la gestione dei soccorsi di Salvini uccideva migranti

Documenti inediti e testimonianze dei sopravvissuti riscrivono la storia del più grave naufragio del 2019 davanti a Lampedusa: la tragedia sarebbe avvenuta durante l'intervento della Guardia costiera italiana

LORENZO D'AGOSTINO
ROMA

Il 23 novembre 2019 almeno 18 persone morirono annegate a meno di un miglio dalla costa di Lampedusa, nel naufragio di un peschereccio in legno su cui viaggiavano circa 170 migranti in fuga dalla Libia. È stato uno dei più gravi disastri marittimi in acque italiane degli ultimi anni, ma le autorità non ne hanno mai chiarito l'esatta dinamica. La Guardia costiera, che intervenne con quattro motovedette salvando 149 superstiti, spiegò in un comunicato ufficiale che il barcone si era capovolto «subito dopo» l'arrivo dei soccorsi, «verosimilmente per le cattive condizioni meteo marine».

Il naufragio

A distanza di tre anni dalla tragedia, Domani ha avuto accesso al rapporto interno della Guardia costiera sull'incidente, che smentisce in parte questa versione. E le testimonianze dei sopravvissuti attribuiscono alla Guardia costiera un ruolo nel naufragio rimasto finora nascosto. Il rapporto a firma del comandante della capitaneria di porto di Lampedusa Marco Ferreri riporta la tempistica dell'incidente: dopo la segnalazione di un barcone in difficoltà ricevuta alle ore 16, la Guardia costiera inviò due motovedette rispettivamente alle 16.10 e alle 16.30. Il naufragio, scrive Ferreri, avvenne alle 16.50 «durante le operazioni di recupero»: non «subito dopo» l'arrivo dei soccorsi come indicato nei comunicati ufficiali. Cosa è successo, dunque, nei quaranta minuti trascorsi tra l'intervento della prima motovedetta e il ribaltamento del

barcone?

Il sopravvissuto

Yonas — home di fantasia — è un rifugiato eritreo poco più che ventenne sopravvissuto al naufragio. Oggi vive in Germania, e ha accettato di raccontare a Domani la sua versione sull'incidente a condizione di mantenere l'anonimato. Yonas ricorda: «Avevo un barcone, eravamo affamati, esausti. Ed eravamo davvero contenti perché stavano venendo ad aiutarci». La prima motovedetta giunta sul posto agganciò con dei cavi la fiancata sinistra del barcone, prendendo a bordo «cinque o sei» naufraghi. «Ma le onde erano altissime, e le due barche continuavano a sbattere l'una contro l'altra». In questo modo, dice Yonas, i cavi entrarono in trazione rompendo un pezzo dello scafo in legno: «Nel giro di dieci minuti la barca era piena d'acqua». In seguito all'affondamento del barcone la capitaneria di porto di Lampedusa ordinò l'intervento di altre due motovedette. Una dinamica confermata in termini simili da altri due testimoni del naufragio.

Nel novembre del 2019 il secondo governo Conte si era insediato da poche settimane, e Luciana Lamorgese aveva preso il posto di Matteo Salvini al ministero dell'Interno. Un periodo caratterizzato da un impegno ridotto dell'Italia nelle operazioni di ricerca e soccorso in alto mare. In questo contesto, i barconi provenienti dal nord Africa venivano abitualmente intercettati dalla Guardia costiera a poca distanza dalla costa italiana, e trainati o scortati in porto. In condizioni

meteorologiche avverse, la risalita delle onde, che sotto costa colpiscono da tutte le direzioni, e la fragilità dei barconi rendono queste operazioni particolarmente pericolose. Poco più di un mese prima del naufragio di novembre, un'altra imbarcazione di migranti era affondata a poca distanza da Lampedusa, uccidendo almeno tredici donne. Secondo Vittorio Alessandro, un ammiraglio in congedo ed ex portavoce della Guardia costiera, l'Italia e altri stati costieri come Malta hanno adottato una strategia in cui «si cerca di non dichiarare formalmente la situazione di pericolo, perché in questo modo viene meno l'impegno di procurare un porto di sbarco sicuro». Una scelta rischiosa, perché «le imbarcazioni di migranti sono in una situazione di pericolo dal momento stesso in cui partono». Alessandro denuncia «il pregiudizio di diffidenza» nei confronti degli equipaggi di soccorso: «Io escludo che la Guardia costiera sia venuta meno ai propri compiti istituzionali, credo che stia facendo adesso. Ma una qualunque pressione nei confronti delle organizzazioni deputate al soccorso è indebita e foriera di grandi rischi».

La Guardia costiera

Contattata da Domani, la Guardia costiera ha negato di aver diffuso una versione fuorviante sul naufragio del 23 novembre, dicendo che il comunicato ufficiale «riporta chiaramente la presenza sul posto delle motovedette al momento del capovolgimento del barcone». Ha confermato

di aver effettuato la manovra descritta dai sopravvissuti, spiegando che «in situazioni operative complesse... i cavi possono essere utilizzati per avvicinare il mezzo alla motovedetta, affiancarlo e procedere così, al trasbordo dei naufraghi». La richiesta di accesso alla documentazione completa sull'incidente è stata tuttavia negata. La pubblicazione dei documenti, sostiene in una nota il Comandante generale delle capitanerie di porto, «metterebbe in pericolo la sorveglianza delle reti di contrabbando e traffico di esseri umani nel Mediterraneo». La Guardia costiera ha spiegato inoltre di aver messo l'intera documentazione «a disposizione dell'autorità giudiziaria competente». Per l'autorità giudiziaria l'unico responsabile del naufragio del 23 novembre è il tunisino Helmi El Loumi, ventiduenne all'epoca dei fatti, che secondo le testimonianze dei sopravvissuti pilotava il barcone. Il 13 ottobre del 2021 la Corte d'appello di Palermo ha condannato El Loumi a otto anni di carcere per naufragio colposo e favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Pochi giorni dopo, nel carcere di Sciacca, il giovane ha tentato il suicidio ingoiando lamette da barba, ha raccontato a Domani la sua ex avvocatessa. La sentenza contro El Loumi è passata in giudicato, ma il tribunale di Palermo ha negato a Domani l'accesso al fascicolo del procedimento, un documento pubblico.

Processi approssimativi

Maria Giulia Fava, avvocatessa e attivista del circolo Arci «Porco rosso» di Palermo, che assiste i migranti incarcerati per aver pilota-

Il 23 novembre 2019 almeno 18 persone morirono annegate a meno di un miglio dalla costa di Lampedusa
FOTAP

to un barcone, ritiene che non ci sia stata un'indagine adeguata sulle reali responsabilità per il naufragio: «Controllo presuntivo scalfisti si fanno processi molto duri e approssimativi, pur di trovare un colpevole per lavare la coscienza dell'Italia e dell'Europa, vere responsabilità dei naufraghi con le loro politiche migratorie di morte». Secondo uno studio di Porco rosso sono più di 2.500 i migranti arrestati in Italia negli ultimi dieci anni con l'accusa di essere scalfisti. Quasi tutti, spiega Fava, sono richiedenti asilo senza alcun legame con le organizzazioni di trafficanti. El Loumi, con cui gli attivisti di Porco rosso intrattengono una corrispondenza epistolare, gode adesso di buona salute ed è detenuto a Ragusa, «ma sa di essere un capro espiatorio», conclude Fava. Yonas, il rifugiato eritreo sopravvissuto al naufragio, ricorda El Loumi come «un migrante tra gli altri». «Si è limitato a guidare e forse per questo non ha pagato per il viaggio. È quello che dicono i trafficanti: se guidi, vai gratis».

Quest'inchiesta è stata realizzata con il supporto di Investigative Journalism for Europe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'AUDIZIONE Ponte e Tav sono le due priorità

LISA DI GIUSEPPE
ROMA

Il ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, ha ammesso che sui 47 investimenti previsti dal Pnrr da realizzare entro le scadenze fissate dal piano «ci sono diverse criticità». Salvini lo ha detto confrontandosi per la prima volta con le due commissioni competenti di Camera e Senato sulle linee guida che ha intenzione di seguire durante il suo mandato. In quest'occasione ha anche parlato di Tav, ponte sullo stretto e della volontà di sostenere con un sottosegretario con delega agli aeroporti la soluzione del dossier Ita, che però cade in capo ad altri ministri.

I problemi del Pnrr riguardano «le sperimentazioni sull'idrogeno in ambito ferroviario e stradale» relative all'«approvvigionamento sul mercato di mezzi ad idrogeno. Sugli interventi ferroviari» ci sono «ritardi su quasi tutte le procedure, perlopiù rilevate alle mancate autorizzazioni di sovrintendenze e delle commissioni per l'impatto ambientale».

A rendere l'attuazione del piano più difficile ci sarebbe anche l'aumento dei prezzi. Ci sarebbero quindi 3,2 miliardi in legge di Bilancio per via della «revisione dei prezzi» si attua così un meccanismo di compensazione per tutte le stazioni appaltanti per evitare il blocco della realizzazione delle opere».

Riecco la Tav

Il ministro non perde occasione per rilanciare gli obiettivi su cui nelle prime settimane di incarico ha insistito di più. Per quanto riguarda l'alta velocità, Salvini promette passi avanti a breve. «Il 13 dicembre ci sarà una riunione intergovernativa Italia-Francia al Mit sulla Tav, il ministro francese sarà in collegamento e io in presenza. Voglio essere fiducioso, i programmi sono assolutamente seguiti».

Il progetto all'epoca del governo gialloverde era stato uno dei punti di maggiore discordia tra Lega e Movimento 5 stelle, che attraverso l'azione del ministro Danilo Toninelli aveva rallentato molto la realizzazione del progetto.

Salvini non dimentica anche il ponte sullo stretto, per cui ha già convocato i presidenti di Calabria e Sicilia nelle ultime settimane e per cui ha intenzione di chiedere anche finanziamenti europei. «È un'opera non più rinviabile e di assoluta strategicità per l'Italia e l'Europa», ha detto in audizione.

pressreader

PRINTED AND DISTRIBUTED BY PRESSREADER
Pressreader.com #1 804 278 4004
© 2022 PRESSREADER S.p.A.