

ALLARME IMMIGRAZIONE

Fausto Biloslavo

■ «Fuorvianti», «poco attendibili», «molto approssimative»: sono le mazzette nei confronti delle informazioni fornite da Frontex sul barcone naufragato a Cutro messe nero su bianco nella perizia richiesta dalla Procura di Crotonese. Un'analisi dettagliata di 65 pagine firmate dall'ammiraglio in congedo, Salvatore Carannante, che ha lavorato come perito anche per la tragedia della Costa Concordia. L'esperto punta il dito contro l'Agenzia europea per il controllo delle frontiere esterne e di fatto scagiona, almeno in parte, i nostri soccorsi. «Le informazioni fornite da Frontex sulla rotta e sulla navigazione» alle autorità italiane prima del naufragio del 26 febbraio «sono state molto approssimative se non fuorvianti» denuncia la perizia resa nota dal quotidiano on line il Crotonese.

Le carte sono state depositate dal pubblico ministero, Pasquale Festa, per il processo che inizierà il 14 ottobre a ca-

La Procura smentisce Frontex «Su Cutro notizie fuorvianti»

Per i periti troppe incongruenze nella segnalazione fatta dall'Agenzia europea sul naufragio di febbraio

rico dei quattro scafisti finiti dietro le sbarre. La relazione sarà utile anche per il procedimento parallelo sui presunti ritardi dei soccorsi, che dovrebbe arrivare a breve alla conclusione dell'inchiesta sui 6 indagati delle Fiamme gialle e della Guardia costiera.

Carannante ricostruisce nei dettagli gli avvenimenti a cominciare dal velivolo Eagle 1 di Frontex che decolla dall'aeroporto di Lamezia Terme alle 18.07 del 24 febbraio e torna indietro alle 23.11. L'avvistamento del caicco Summer Love, proveniente dalla Turchia e diretto verso le nostre coste, avviene

alle 22.26. Il Frontex situation center di Varsavia lancia l'allarme al Centro di coordinamento di Pratica di Mare, al Viminale e all'Imrcc della Guardia costiera alle 23.02. L'Eagle 1 segnala che sul ponte si vede solo una persona, ma i sensori termici puntati sui boccaporti rivelano la presenza di altri migranti sotto coperta. Il barcone galleggia bene, il mare è forza 4, ma non ci sono giubbotti di salvataggio visibili. Non solo: vengono rilevate telefonate satellitari degli scafisti con i trafficanti a capo della rete in Turchia.

Il consulente della Procura

si concentra sui dati forniti da Frontex sulla posizione dell'imbarcazione, la rotta media seguita a 296° e la velocità di 6 nodi. Secondo queste indicazioni la barca «con i possibili migranti sarebbe dovuta giungere nella zona della baia di Copanello, quindi ben più a Sud-Ovest di Steccato di Cutro» dove è avvenuto il naufragio e per di più alle 7 del mattino. Il perito evidenzia, calcoli alla mano, «che la rotta media seguita dall'imbarcazione era di 325° e non 296° come indicato nel rapporto» di Frontex. E la velocità reale era di 7,3 nodi.

«La distanza che l'imbarca-

zione avrebbe dovuto compiere per arrivare in costa era di circa 38,5 miglia e non 53» si legge nella perizia. A 7,3 nodi sarebbe stata coperta in 5 ore e 15 minuti arrivando sotto costa alle 3.41. Orario compatibile con le prime telefonate di allarme dei pescatori presenti nella zona. La conferma delle indicazioni sbagliate arriva anche dall'esame dei dati radar di sorveglianza della Guardia di Finanza sull'isola di Capo Rizzuto. «Ciò dimostra - sostiene il consulente - che le informazioni fornite da Frontex in merito a rotta e velocità erano poco attendibili e fuorvianti».

Cruciale anche l'analisi dell'affondamento confermata dalle testimonianze dei pescatori. Il caicco pilotato dagli scafisti si dirige alle 4.11 del mattino del 26 febbraio verso la costa per tentare di «spiaggiare», ma la manovra è «abbastanza pericolosa» a causa delle condizioni meteorologiche avverse e della scarsa conoscenza dei fondali. La forte risacca è un altro fattore di pericolo. Da bordo notano delle luci a terra e per non farsi vedere, temendo che si tratti delle forze dell'ordine, invertono improvvisamente la rotta per tornare al largo. Il risultato è che la Summer Love s'incaglia in balia della risacca per colpa degli scafisti e soprattutto del timoniere. «La barca si alzava e si abbassava - ha riferito agli inquirenti un teste - a causa della forza del mare e poco dopo sentivo un rumore forte, come se un legno si spezzasse». È la fine, il caicco va in pezzi e viene inghiottito dal mare provocando l'annegamento di 94 persone ed un numero imprecisato di dispersi.