

“L'Italia ha **mentito** sul suo ruolo in un naufragio che ha ucciso 94 persone - tra cui 35 bambini - e l'agenzia di frontiera dell'UE **Frontex** ha contribuito a **insabbiare tutto**”. Si apre con queste pesantissime parole il [comunicato](#) con cui il collettivo di giornalisti dell'organizzazione no-profit *Lighthouse Reports* dà atto del suo ultimo rapporto, incentrato sulle presunte responsabilità sottese alla **tragedia di Cutro**, avvenuta nella notte tra il 25 e il 26 febbraio 2023, quando un'imbarcazione da diporto in legno, la “Summer Love”, naufragò vicino alla costa calabrese. Secondo la ricostruzione dei giornalisti, infatti, “l'imbarcazione sovraccarica era stata avvistata dall'agenzia di frontiera europea Frontex **sei ore prima del naufragio**, in difficoltà a causa del maltempo”, ma “Frontex e le autorità italiane **si sono date la colpa a vicenda**”. All'inchiesta giornalistica internazionale hanno collaborato la testata italiana *Domani*, *Süddeutsche Zeitung*, *Le Monde*, *El Pais* e *Sky News*. E ora i pm incaricati delle indagini potrebbero attingere anche al suo contenuto.

I risultati del rapporto di Lighthouse Reports e dei suoi partner - redatto grazie a documenti inediti, testimonianze dirette, fonti confidenziali, immagini satellitari e modelli 3d - evidenzerebbero come sia le autorità italiane che Frontex fossero pienamente **consapevoli** del fatto che il mezzo mostrasse importanti **segni di difficoltà** quando fu avvistato per la prima volta (precisamente sei ore prima che si verificasse il naufragio). Nonostante questo, decisero di “**non intervenire**” e, successivamente, avrebbero provato a “**nascondere** quanto sapevano”.

La prima circostanza, tra le [tante](#) che ancora non tornano, su cui è incentrato il report è presunto tentativo di Frontex di insabbiare le dichiarazioni del **pilota** di un proprio aereo, l'“Eagle 1”, in merito alle condizioni meteorologiche avverse registrate poche ore prima del naufragio. In particolare, i giornalisti hanno potuto visionare “rapporti di missione riservati di Frontex”, che hanno rivelato come il velivolo avesse “lanciato **segnali di pericolo** sia all'agenzia che alle autorità italiane” due ore prima dell'avvistamento della “Summer Love”, avvertendo “di ‘forti venti’ nel Mar Ionio”. Proprio per questo motivo - e non per fare rifornimento, come ha sostenuto Frontex nella nota diramata dopo il naufragio -, sulla base dei documenti in possesso di Lighthouse, l'aereo sarebbe infatti **rientrato alla base**.

Successivamente, “Frontex ha **individuato** l'imbarcazione” poi naufragata, “tracciando diverse **telefonate satellitari** effettuate nel corso della giornata dalle persone a bordo”. Le chiamate indirizzate dai profughi ai familiari a terra, sulla base del contenuto delle carte dell'inchiesta, sarebbero **molteplici**; secondo la versione ufficiale di Frontex, ce ne sarebbe invece **solo una**. Il resoconto delle chiamate effettuate dal pilota dimostrerebbe che Frontex “sapeva che si trattava di una ‘possibile nave di migranti’, **senza giubbotti di sicurezza visibili** e con una ‘significativa risposta termica’ da **sottocoperta**”.

Secondo le norme marittime dell'Italia e di Frontex, il maltempo, la mancanza di giubbotti di salvataggio e il sovraffollamento "costituiscono segnali di pericolo". Nonostante ciò, Frontex non ha segnalato un evidente "**pericolo per la navigazione**" e le autorità italiane non hanno ritenuto necessario intraprendere un'**operazione Sar** (ovvero di ricerca e salvataggio), ma soltanto un'operazione di *law enforcement*, cioè di polizia. In seguito al naufragio, l'agenzia di frontiera europea avrebbe inoltre "nascosto il fatto che il suo pilota aveva **segnalato** il forte vento alla sala di controllo durante il volo di sorveglianza".

Il *Domani* [spiega](#) poi che, "intorno alle 23.20 del 25 febbraio, secondo quanto scritto nei registri interni della guardia di finanza di Vibo Valentia", la sala operativa dispose che la motovedetta V. 5006 effettuasse '**pendolamenti** in zona Capo Colonna'" in attesa che il target entrasse "in acque nazionali". Se "nei registri compilati a mano dall'agente di turno si legge testualmente che l'avvistamento di Eagle 1 è un '**natante con migranti**'", all'interno della relazione finale e ufficiale sull'accaduto, la Summer Love è invece "identificata come un '**natante sospetto**'". Poi, intorno alle 3.20 del 26 febbraio - scrive ancora il *Domani* -, "dopo diversi pattugliamenti", le unità della guardia di finanza V 5006 e il P.V.6 Barbarisi "sono ritornate verso il porto di Crotona a causa delle **avverse condizioni meteo**" e, venti minuti dopo, "la finanza ha chiesto alla capitaneria di porto di Reggio Calabria se avessero a disposizione i mezzi giusti per navigare con quel tempo". Le vedette c'erano, ma poiché non vi era "certezza che ci fossero migranti a bordo" e "senza richieste di soccorso", la guardia costiera decise nuovamente "di **non intervenire** nonostante l'orario di navigazione, le chiamate satellitari verso la Turchia e la rotta di provenienza della nave, non potevano far presagire che si trattasse di altro".

Il collettivo di giornalisti autori dell'inchiesta ricordano che Frontex "ha dichiarato che l'imbarcazione non mostrava 'alcun segno di pericolo' e che **spettava all'Italia** decidere se lanciare un'operazione di salvataggio", mentre la premier Giorgia Meloni ha sostenuto che le autorità italiane, non avendo ricevuto da Frontex alcuna "comunicazione di emergenza", non sono intervenute poiché non avevano contezza del fatto che l'imbarcazione "'**rischiava di affondare**'". Insomma, il più plastico dei **rimpalli di responsabilità**, cui molto spesso tocca assistere, anche e soprattutto dopo tragedie di così ampia portata. Secondo il *Domani*, incalzata sul motivo alla base della mancata sostituzione di Eagle 1 con un altro aereo, l'agenzia Frontex avrebbe risposto che «in quel momento non c'era **nessun altro aereo disponibile**».

«Non sono state effettuate perquisizioni nei confronti di Frontex, ma il quadro generale dell'indagine è quello: più che delle vere e proprie perquisizioni, stiamo eseguendo dei **riscontri puntuali** su elementi che ritenevamo mancanti per completare le indagini», ha

dichiarato il procuratore di Crotone Giuseppe Capoccia, facendo intendere come l'inchiesta stia abbracciando **nuove prospettive**. Intanto, sei persone sono [state iscritte nel registro degli indagati](#): tre appartengono alla Guardia di Finanza (due ufficiali e un sottoufficiale), mentre sull'identità delle altre tre i pm hanno imposto **l'omissis**. Contestualmente, la settimana scorsa sono state **perquisite** le sedi della Guardia di Finanza e della Guardia costiera, dove sono state anche effettuati sequestri. Nel decreto di perquisizione, i magistrati scrivono che "lungi dall'essere in navigazione alla ricerca del target", la motovedetta della Guardia di Finanza "si trovava in realtà all'interno del porto di Crotone" e che i suoi documenti sarebbero stati alterati, come dimostrerebbe il fatto che "il giornale di chiesuola presenta delle **significative anomalie**".

Gli avvocati delle famiglie di alcune delle vittime hanno intenzione di presentare un **ricorso alla Corte europea dei diritti dell'uomo** sulla tragedia di Cutro, affermando che l'Italia dovrebbe essere ritenuta **responsabile** per la "violazione irrimediabile del diritto alla vita dei migranti". Nel frattempo, i morti rimangono là, in attesa di giustizia.

[di Stefano Baudino]