

La Díkē

L'origine. Il verosimile racconto tratto da fonti giornalistiche e atti giudiziari.



18 giugno 2022, 01.30, costa sud-ovest della Turchia, nelle vicinanze di Çanakkale, 40°05'N 26°22'E, mare poco mosso, bava di vento, 25°C.

In uno dei tanti anfratti costieri, un nutrito gruppo di uomini locali, affiancati da russi, sono intenti a predisporre, attraverso un forsennato e collaudato rituale, gli ultimi adempimenti prima dell'arrivo del carico umano da imbarcare sull'ultimo scafo procurato per l'occorrenza: fare spazio spogliato da ogni e qualsivoglia ingombro, pieno di carburante effettuato e taniche di diesel sistemate all'interno dello scafo.

Ad Istanbul, il carico ospitato in diversi alloggi fatiscenti era pronto per essere trasportato dopo un viaggio di circa tre ore al luogo di imbarco, scaglionato a gruppi, nascosti con diversi mezzi per eludere i controlli delle autorità. Nei giorni precedenti, ognuno di loro, uomini, donne e bambini, iracheni, afgani, siriani, avevano corrisposto una esosa cifra non meglio definita ad adulto ricevendo uno sconto per anziani e bambini, mentre per i nuclei familiari il "pacchetto omnicomprensivo". L'organizzazione aveva comunque fatto sapere a tutti loro che in fondo erano dei privilegiati per aver deciso di utilizzare la "rotta di prima classe", quella balcanica via mare, la più rapida e sicura, a bordo di una insospettabile motovela con la quale in pochi giorni si approda in Italia e lì arrivati, chiedere il visto quale "rifugiati politici".

L'organizzazione criminale aveva individuato un problema presente all'interno dei gruppi: ben due arabi poco più che maggiorenni, non potevano pagare il passaggio. Venne loro immediatamente offerta una sola ed unica condizione, non trattabile: affiancare l'esperto skipper turco destinato al governo dell'imbarcazione. Ai due reclutati emigranti/scafisti, la prospettiva di un passaggio gratis per l'Italia dava loro la carica giusta.

La motovela Oceanis 473 Venturer, lunga circa 16 m., motore entro bordo, capace di ospitare massimo 12 persone, era pronta. A poppa venne legato uno gommone dotato di motore, utile alla bisogna degli scafi-sti in caso di avvistamenti.

Arrivavano 5, 10, 15 alla volta, imbarcati velocemente nella pancia dello scafo, in silenzio, non prima di aver ricevuto falsi giubbotti salvagente. Dopo un po', qualcuno provò inutilmente a protestare perché erano stipati in locali ormai sovraffollati con poca aerazione e il numero delle persone imbarcate saliva sempre di più, lo spazio era sempre di meno; alla fine vennero contate 101 anime ... pronte a salpare.

Era giunto il momento, il pilota turco si affrettò a scrivere qualcosa su di un foglio strappato da un'agenda poi lo ripiegò nascondendolo in una sottile giuntura di un pozzetto di poppa mentre gli altri due scafisti montavano di guardia al boccaporto.

Vi era scritto: *"E abbiamo fatto una barriera davanti a loro e una barriera dietro di loro, quindi li abbiamo coperti in modo che non vedessero"*.

Mollati gli ormeggi, la motovela lentamente lasciò Çanakkale, con il timone a ruota nelle mani dello skipper turco che subito inserì il pilota automatico, il motore spingeva lo scafo a non più di 5 nodi, andatura costante, rotta 198° S.S.W., verso l'arcipelago Egeo, tra Lemno e Lesbo: doveva apparire il più possibile una normalissima barca da crociera, in realtà il carico di 101 persone presenti nel cabinato ne dettava la velocità.

Con le Sporadi a dritta, l'esperto pilota affrontò la non facile rotta di attraversamento delle Cicladi. Proprio in questo tratto fu tassativamente imposto il massimo silenzio a bordo, i due scafisti arruolati avevano il compito di assecondare gli ordini che venivano loro impartiti: furono aperti tutti gli oblò dell'imbarcazione per favorire l'afflusso di aria fresca e consentire un minimo di ricambio d'aria appesantita dall'esalazione del diesel sversato incidentalmente dai due scafisti arabi in occasione di un rifornimento. Per tre giorni al pilota automatico veniva cambiata spesso la rotta, dai 201°S.S.W., poi 219°S.S.W. e quella decisiva 215°S.S.W., un altro giorno di navigazione, verso lo stretto imbuto tra Kitera e Antikitera che portava nelle acque internazionali del mar Mediterraneo.

Oltre le 12/16 mn. dalle acque territoriali greche, lo skipper fermò la barca e consentì ad un buon numero di migranti, dopo oltre due giorni di ininterrotta navigazione, di uscire dal boccaporto e sistemarsi lungo

tutta la parte prodiera sino al pulpito di poppa, attaccati alla battagliaiola che corre lungo il ponte dello scafo. Questa operazione aveva riportato aria e nuovo spazio all'interno dello scafo, prontamente occupato dagli altri migranti. Il pilota turco seduto nel pozzetto di poppa sembrava assorto e concentrato sul da far-si: puntare sulla rotta 300°N.N.W. indicata dall'organizzazione che portava sulle coste calabresi dell'Italia o deviare su una rotta che lui già conosceva da un precedente viaggio, in cui tutto andò per il verso giusto, senza particolari problemi anche personali. Deciso, riprese la ruota del timone, accese il motore e puntò il pilota automatico a 276°W.N.W. verso il Canale di Sicilia. L'Oceanis 473 sempre con una andatura di circa 5 mn. l'ora, navigava in acque calme verso la costa siciliana, al terzo giorno di navigazione era giunta in acque territoriali italiane con a sinistra l'isola di Malta.

22/giugno/2022, ore 15.00, mare calmo. 36°12'N 04°40'E, a circa 30 mn. a sud di Pozzallo, la barca veniva intercettata dal velivolo Grifo 13 della Sezione Aerea Guardia di Finanza di Catania.

Fu subito panico tra i tre scafisti, lo skipper dopo aver navigato per circa 717 Mn. per oltre tre giorni, spense il motore della barca e prontamente insieme agli altri due, salì sul gommone motorizzato trainato sin dalla partenza, pronti a fuggire verso la costa siciliana. A bordo della motovela alla deriva in tanti tentavano di uscire dal cabinato accalcondosi sullo stretto ponte ove erano già altri che urlavano e si sbracciavano disperati.

A 36°33'15"N 14°48'29"E (circa 9 mn. a sud di Punta Rigilione-Marina di Modica) una vedetta della Guardia di Finanza intercettò il gommone prontamente rimorchiato e condotto al porto di Pozzallo ove i tre scafisti vennero sottoposti a fermi indiziari di delitti con una serie di circostanze aggravanti e dal 25 giugno 2022 applicate le misure di custodie cautelari in carcere. La barca alla deriva con i 101 migranti venne intercettata e affiancata da altra vedetta della Guardia di Finanza in posizione 36°31'N 14°42'E (circa 11 mn. a sud di Punta Rigilione-Marina di Modica), che li trasportò in salvo sino al porto di Pozzallo ove venne eseguito il sequestro delle imbarcazioni.

La motovela Oceanis Clipper 473 "Venturer" venne immediatamente attenzionata dalla Guardia di Finanza e dalla Magistratura che per il valore economico, la valenza e stato dell'imbarcazione, non poteva essere destinata alla rottamazione come la stragrande maggioranza dei barchini. Per tali motivazioni, si ritenne opportuno procedere sulla strada dell'affidamento in comodato d'uso e attraverso il provvedimento del 5/7/2022 la Procura della Repubblica pubblica un invito per la presentazione di manifestazioni d'interesse da parte degli aventi diritto ai sensi dell'art.12 comma 8 del D.Lvo 286/98.

L'Archeoclub d'Italia, su segnalazione delle sedi di Noto e Pachino-Marzamemi, procedeva a segnalare la propria disponibilità e il 19/10/2022 la Procura della Repubblica di Ragusa assegnava all'Associazione l'affidamento in custodia giudiziale con facoltà d'uso della motovela Oceanis 473 ed in fine, il 24/10/2022 la Guardia di Finanza di Pozzallo procedeva alla redazione del verbale di affidamento. Nella medesima giornata avveniva il trasferimento della motovela nel porto di Marzamemi ove nei giorni successivi si effettuarono le operazioni di igienizzazione dello scafo e nei successivi mesi quelli di manutenzione straordinaria.

15/12/2022 il Tribunale di Ragusa, Ufficio del Giudice per le indagini preliminari dott. Andrea Reale, emana la seguente sentenza:“(omissis)Visti gli artt. 444 e ss. C.p.p., su richiesta degli imputati e con il consenso del P.M., ritenute le circostanze, le attenuanti generiche e la diminuzione di cui all'art.12, comma 3 quinquies d.lgs. 286/98, applica nei confronti di ..., ..., ..., la pena di due anni di reclusione ed Euro 800.000,00 di multa ciascuno. Li condanna al pagamento delle spese del rispettivo mantenimento in carcere. Visto l'art. 163 c.p. e l'art. 300 c.p.p., ordina sospendersi l'esecuzione della pena detentiva come sopra inflitta nei confronti dei predetti imputati per la durata di cinque anni e, per l'effetto, dichiara cessata l'efficacia della misura cautelare in atti ed ordina la immediata liberazione degli stessi ...,....., se non detenuti per altra causa. Visto l'art.13, comma 3 bis e 3 ter, d.lgs. 286/98, concede il nulla osta

all'espulsione dei predetti cittadini extracomunitari dal territorio italiano e dispone darsi immediatamente avviso al Questo-re competente per le conseguenziali determinazioni. Ordina la confisca della barca e del gommone in sequestro, nonché il dissequestro e la restituzione agli aventi diritto dei telefoni sottoposti a vincolo probato-rio".

A seguito della confisca della motovela, l'Archeoclub d'Italia comunica in data 26/4/2023 la volontà di procedere alla sua acquisizione e in data **2/5/2023** il Tribunale di Ragusa emana la sentenza di assegnazione in via definitiva a firma del Giudice dott. Andrea Reale, successivamente notificata all'Associazione dalla Guardia di Finanza di Pozzallo.

La Direzione Nazionale, dopo diffuse consultazioni, ha deliberato che la motovela Oceanis 473 è rinominata "**MARENOSTRUM Díkē**", strumento e missione: Marenostrum, richiama la denominazione con la quale gli antichi romani indicarono il Mediterraneo e Díkē, la dea della giustizia greca, il cui ruolo e cammino si snoda nel tempo assumendo significati e contorni sempre più precisi e definiti tanto da porsi, ancora oggi, a base della civiltà giuridica dell'occidente, quale sinonimo di giustizia universale.

Sulle rotte antiche del Mediterraneo, la mission

L'Archeoclub d'Italia condurrà MARENOSTRUM Díkē per i mari del Mediterraneo, per evocare, celebrare, testimoniare il valore della cultura mediterranea, per sottolineare i valori della legalità, della solidarietà, dell'inclusione, del rispetto del mare e del suo tesoro nascosto.

La nave ospiterà una gioventù itinerante, piccoli uomini che vivono la diversità, l'emarginazione, la solitudine, per loro si ripercorrano le antiche rotte del mare, quelle dei primi micenei, quelle di Dedalo e Ulisse, quelle solcate dai soldati Cartaginesi e Romani, da quelle popolazioni che hanno reso, una parte di questo Paese Italia, la Magna Grecia. Le rotte commerciali delle città marinare, degli spagnoli e dei Francesi, lungo un'Italia meravigliosa.

L'idea è quella di riscoprire, di svelare, di rigenera non solo la memoria ma la voglia di essere utili per gli ultimi, perché solo attraverso l'esperienza della reciprocità, potremmo vivere altre forme di felicità, dentro nuove modalità di bellezza.

MARENOSTRUM Díkē, la gestione

La motovela Marenostrum Dike è stata assegnata dalla Direzione Nazionale di Archeoclub d'Italia aps al suo Dipartimento specialistico Marenostrum, nato oltre 20 anni fa, opera su tutto il territorio nazionale nel settore dei beni culturali e ambientali costieri emersi e sommersi.

L'attività di Marenostrum, coordinata dalla sede nazionale tramite il Comitato di Gestione, si avvale del supporto di tecnici specialisti del settore ingegneristico, geologico e biologico marino e di OTS (Operatori Tecnici Subacquei) oltre che appassionati non professionisti. Il numero degli aderenti alla struttura specialistica, essendo un argomento di nicchia, è limitato ma di alta specializzazione. I temi cardine della struttura spaziano dall'erosione costiera alle evidenze archeologiche costiere emerse e sommerse finanche sui temi legati alla flora ed alla fauna dei nostri mari, pulizia dei fondali e corsi di subacquea.