

GIUSTIZIA E COVID OLTRE 60 AVVOCATI COLLEGATI DA REMOTO

Se l'aula virtuale «salva» processo Norman Atlantic

LONGO IN VI >>

GIUSTIZIA E COVID

L'INCENDIO SUL TRAGHETTO

SINO AL 10 APRILE

Causa Covid, un decreto limita i dibattimenti che si possono celebrare per via del rischio contagio nel palazzo di giustizia di via Dioguardi

«Norman Atlantic» il processo non salta

Aula virtuale con 60 avvocati collegati da remoto

LA RICHIESTA

Le parti civili chiedono la testimonianza di passeggeri e parenti delle vittime

GIOVANNI LONGO

● Passeggeri e parenti delle vittime potrebbero testimoniare (Covid-19 permettendo, naturalmente) nel processo in corso sul naufragio del Norman Atlantic. Un doloroso e drammatico racconto il loro sul rogo divampato a bordo del traghetto nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014 al largo delle coste albanesi e che causò la morte di 31 persone e il ferimento di 64 passeggeri.

A chiederne la citazione, i difensori che assistono quasi 80 parti civili. Nelle liste testi delle difese di alcuni dei 32 imputati, invece, ci sono per lo più consulenti tecnici. E' quanto è emerso ieri nel corso del dibattito che si sta celebrando in un'aula virtuale, da remoto. La seconda sezione penale (presidente Marco Guida, giudici Marilisa Moretti e Valentina Tripaldi) in presenza in

un'aula del Palazzo di Giustizia di via Dioguardi. La Procura e una sessantina in tutto tra difensori degli imputati e delle parti civili collegati con la piattaforma Teams grazie alla quale l'udienza è sfuggita alla raffica di rinvii, conseguenza del decreto con il quale i presidenti delle sezioni penali del Tribunale (gip-gup, dibattimentali, riesame) nei giorni scorsi hanno limitato lo svolgimento dei processi in presenza solo per le cause con imputati detenuti.

Nel processo, praticamente unico dei pochissimi penali celebrati in questi sono imputate l'armatore della Visemar Carlo Visentini, i due legali rappresentanti della Anek Lines (la compagnia greca che aveva noleggiato l'imbarcazione), il comandante Argilio Giacomazzi e 26 membri dell'equipaggio, oltre alle due società, queste ultime assistite dagli avvocati Filiberto Palumbo, Gaetano Castellaneta, Pietro Palandri e

Aldo Mordiglia. A proposito, il Tribunale ha confermato l'esclusione delle società Visemar Trasporti, Visemar Navigazione e Cantieri Visentini, assistite dall'avvocato Palumbo, come responsabili civili. Si torna in aula virtuale il 28 aprile.

Agli imputati i pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano che hanno coordinato le indagini dei militari della Capitaneria di porto di Bari, contestano, a vario titolo, i reati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo e lesioni colpose plurime oltre a numerose violazioni sulla sicurezza e al codice della navigazione. Si sono costituiti parti civili i ministeri dell'Ambiente, della Difesa e degli Interni, le associazioni Codacons, Confconsumatori e Anmil e circa 70 familiari di vittime e superstiti.

Il criterio che aveva attratto la competenza territoriale su Bari, un dato che la Procura aveva sin da subito individuato nella gelida notte del disastro, con il natante in balia delle onde e i soccorsi in atto, è il luogo dell'iscrizione nel re-



gistro navale.

L'indagine della magistratura barese ha rivelato una serie di negligenze, soprattutto sulla valutazione dei rischi e sulla organizzazione delle operazioni di evacuazione della nave, che avrebbero causato il naufragio e la morte di alcuni passeggeri. A sei componenti del personale di bordo si contesta anche di aver abbandonato la nave prima che tutti i passeggeri fossero in salvo. Sulle cause del naufragio si è celebrato un incidente probatorio che è durato circa due anni con numerosi accessi a bordo del relitto. Stando a quanto ricostruito dagli investigatori, l'incendio sarebbe partito da un camion frigo posizionato al ponte 4, sistemato lì in assenza di un piano di carico dei 128 tir a bordo (di cui circa 60 frigo) che quindi sarebbero stati disposti sui ponti in maniera approssimativa, senza rispettare la distanza tra i mezzi e la disponibilità di prese di corrente, costringendo gli autotrasportatori a tenere i motori accesi. Dopo il rogo, poi, le operazioni di spegnimento delle fiamme sarebbero state attivate troppo tardi, con l'allarme lanciato circa 20 minuti dopo il primo avvistamento di fumo, quando ormai le fiamme avevano raggiunto gli altri ponti senza più possibilità di domarle, mentre fuori, sulla rotta da Igoumenitsa verso Ancona, c'erano mare in burrasca, vento, neve e temperature glaciali.



**NORMAN
ATLANTICA**
Prosegue
da remoto
il processo sul
rogo divampato
a bordo del
traghetto nel
dicembre 2014
Nella tragedia
morirono
31 persone