

Sette vittime, indagati pilota e comandante

L'incidente di Genova: ancora due dispersi. Letta dai feriti: «Una tragedia immane»

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI

GENOVA — La nave mercantile che leva gli ormeggi dal lontano terminal di Ponte Canepa, che percorre di poppa, cioè in retromarcia, i quasi due chilometri del canale di calma e che, al momento di invertire la marcia e mettersi di prua per uscire dal porto, non vira ma continua la sua pesante navigazione al contrario fino a schiantarsi sul molo Giano demolendo la torre di controllo di Genova e l'attigua palazzina. Gli inquirenti del capoluogo ligure han-

no ricostruito così la dinamica della sciagura della Jolly Nero, un cargo della compagnia di navigazione Messina, il cui bilancio è ancora provvisorio: 7 morti, 2 dispersi e 4 feriti. Per il procuratore capo Michele Di Lecce e per il sostituto Walter Cotugno l'ipotesi è quella di omicidio colposo plurimo e gli indagati sono due: il comandante della nave Roberto Paoloni e il pilota della Capitaneria di porto Antonio Anfossi, cioè l'uomo che obbligatoriamente deve salire sulla plancia per assistere il comandante nelle ma-

novre di uscita dal porto.

«L'accusa potrebbe estendersi all'attentato alla sicurezza dei trasporti», ha aggiunto Di Lecce che non esclude nuovi indagati, in considerazione delle molte variabili che entrano in gioco: fattori umani, tecnici, ambientali. Già sentiti gli indagati e molti uomini dell'equipaggio, una ventina fra ufficiali e marinai, oltre agli addetti ai due rimorchiatori, le imbarcazioni cioè che accompagnavano la Jolly Nero fuori dal porto con due cavi agganciati (uno è stato trovato spezzato), a pop-

pa e a prua (anche la Guardia costiera ha aperto un'inchiesta). Dai loro interrogatori (il comandante si è avvalso della facoltà di non rispondere, dicendo solo «sono avvilito e frastornato per ciò che è accaduto») pare prevalere l'ipotesi del guasto meccanico.

Quando Anfossi ha dato «l'avanti» per fermare la marcia a ritroso, il motore non avrebbe risposto. In quel momento il molo distava una settantina di metri, poco più di 40 secondi, tempo strettissimo per un «gigante» lungo 240 me-

tri e pesante 60 mila tonnellate. Il governo della nave era dunque perso. Le conversazioni fra il comandante dei rimorchiatori di poppa e il pilota, come pure quelle fra il pilota e la torre di controllo e fra quest'ultima e le due imbarcazioni, sono contenute nel registratore di dati (Vdr), già al vaglio degli inquirenti che naturalmente hanno sequestrato la Jolly. Sono stati acquisiti i filmati delle telecamere di sicurezza del porto, fra i quali pare ce ne sia uno particolarmente utile alle indagini. Nel fascicolo della

Procura anche il capitolo «certificati di sicurezza» della Jolly Nero che la compagnia Messina deve rinnovare ogni anno, in particolare il Rina, del registro navale italiano. «Tutto regolare, una settimana fa ha superato un controllo accurato in Spagna, a Castellon», assicura Romano Raimondo, difensore di Paoloni. Al molo Giano è comparso anche il capo del governo, Enrico Letta: «Tragedia immane, il Paese è vicino a Genova e alle famiglie colpite».

Andrea Pasqualetto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La portacontainer Jolly Nero della società Messina intorno alle 23 di martedì si è schiantata contro il molo Giano, abbattendo la Torre di controllo dei piloti

Il danno nella poppa della nave dopo l'urto con la Torre

LA NAVE

La Jolly Nero ha una stazza di 40.594 tonnellate ed è lunga 240 metri. Con il carico raggiunge le 60.000 tonnellate



Il racconto

Inutile il tentativo di dare ancora per provare a fermare la corsa all'indietro verso il molo

«Gli strumenti non rispondevano più Su quella torre sono morti i miei amici»

La difesa di Antonio Anfossi, l'uomo che era sulla plancia della nave

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI

GENOVA — Nello spiraglio dalla porta socchiusa c'è un uomo in vestaglia che si torce le mani chino sul tavolo di formica. Il capitano pilota Antonio Anfossi fissa i visitatori con occhi vuoti. «La nave non rispondeva». Lo ripete due volte, e sembra parlare a se stesso. «Erano miei amici». Poi volge lo sguardo fisso alla parete bianca che ha di fronte.

Anche il pianerottolo al settimo piano di un palazzone popolare nel quartiere di Sampierdarena può essere l'ultima fermata di questa giornata dolorosa, senza speranza, cominciata davanti alle macerie della Torre di controllo, il simbolo moderno del porto di Genova contrapposto all'anima antica della lanterna. Adesso è solo nove metri di ferro accartocciato e pannelli di cemento armato piegati su sé stessi come fossero fazzoletti. Non c'è molto da raccontare di un'attesa vana, di ambulanze e soccorsi pronti per una chiamata che non sarebbe arrivata.

Lontano dal mare, dall'altra parte della città, la misura di questa tragedia si legge anche sulla figura rassegnata e inerte di quest'uomo, che viveva e lavorava in quella Torre, assieme agli altri, che due sere fa era andato a cena con Michele Robazza, collega, amico, e adesso non c'è più, travolto e gettato in mare dalla nave sulla quale lui era salito da non più di mezz'ora. Facevano entrambi lo stesso mestiere, piloti in plancia di imbarcazioni non loro, ad affiancare il comandante nell'uscita dalla rada. «Li ha visti morire, e non ha potuto farci niente», dice sua moglie, capelli biondi appiccicati alle guance dalle lacrime versate, espressione esausta.

Le vittime, invece, l'hanno vista arrivare. La Jolly Nero si è mossa dal molo Nino Ronco, il terminal dell'armatore Messina, intorno alle 22.45. Ha viaggiato in retromarcia nel canale che scorre parallelo alla diga foranea. L'inversione, per uscire di prua dalla rada del porto doveva avvenire nel bacino del molo Giano, l'area di fronte alla zona turistica del Porto Antico, quella con la «bolla» di Renzo Piano. Ma

il cargo container, pesante 60 mila tonnellate, lungo 240 metri, comincia tardi la manovra di uscita, dovrebbe scodare appena uscito dal canale, invece dagli altri moli lo vedono largo, troppo largo, compie una curva aperta che gli impedisce di mettersi dritto con la prua rivolta al mare.

I primi che capiscono sono i comandanti dei due rimorchiatori che accompagnano la nave. Troppo vicini, troppo vicini, urlano via radio ad Anfossi. Sono settanta

metri dalla riva, da quella palazzina prefabbricata che era stata inaugurata diciotto anni fa, «per far entrare il porto nel futuro» si legge nelle rassegne stampa dell'epoca. «Abbiamo fatto la manovra di arresto, ma la nave non rispondeva ai comandi» dice il comandante in un ultimo sussurro, prima che la porta si richiuda.

Quelli che seguono sono quarantacinque secondi di terrore muto e condiviso. Il capitano pilota mette a verbale di aver



Non risponde ai pm

Roberto Paoloni, responsabile della nave, ha scelto di non rispondere ai pm

capito «che stava per succedere un disastro». La Jolly Nero tenta l'ancoraggio, a tre nodi di velocità, una mossa disperata che dura mezzo minuto. L'hanno vista arrivare, questo è certo. Sono quel frastuono e quella immagine inconsueta a fare capire nella Torre che sta accadendo qualcosa di terribile, che forse non c'è scampo.

«È un uomo distrutto, è un uomo morto che piange i suoi morti». Non c'è bisogno di dire altro. La signora Anfossi ci congeda così, aggiungendo che suo marito farà di tutto per aiutare i magistrati, perché, in fondo, neppure ora ha ben capito cosa è successo, come è potuto succedere. Eppure la fatalità non dovrebbe avere diritto d'asilo in questa storia, dove la magistratura sarà chiamata soprattutto a stabilire il confine tra errore umano e negligenza.

Le foto sul profilo Facebook di Daniele Fratantonio, la prima vittima a essere recuperata dal mare la scorsa notte, sono un documento agghiacciante, con le navi che passano a pochi metri dalle vetrate, così vicine che sembra di poterle toccare con la mano. Il sopralluogo sulle macerie rende evidente che la parte superiore del cargo ha urtato la palazzina. La Torre è piegata verso Ponente, come se avesse preso una spallata, le lastre di cemento armato dei piani alti sembrano sfondate da un maglio. I paragoni con la Costa Concordia e il Giglio non tengono. Le vittime di martedì notte appartengono alle morti cosiddette bianche, sono infortuni sul lavoro.

Il porto di Genova è un mondo separato dal resto della città. La folla che ieri assisteva alle operazioni di recupero dei corpi dall'altezza di viale Saffi era uguale a quella del 9 aprile 1970, quando naufragò il mercantile London Valour, stessa strada, stessa curiosità di guardare un paesaggio vicino e al tempo stesso sconosciuto. Non si sa molto, di quel che accade in quella distesa di container governata da leggi tutte sue, neppure di chi ci vive, e talvolta muore.

E questo reciproco ignorarsi viene rotto soltanto quando succedono le cose brutte. «Parlano di noi solo quando ci facciamo male». Nei loro letti all'ospedale di Villa Scassi, Gabriele Russo e Giorgio Meo rinetono la



LA TORRE

La Torre di controllo era alta 50 metri, in cemento e vetro: era stata costruita nel 1997

La sala di controllo era a 40 metri di altezza: da lì gli operatori controllavano ogni movimento nello scalo, coordinando attracchi, entrate e uscite

La sala aveva una superficie di 165 m²,
all'interno c'era la sede
dei piloti del porto

CORRIERE DELLA SERA

Giorgio Meo ripetono la stessa frase, non può essere un caso. Uno era in cima alla Torre, è stato catapultato in acqua. Il secondo aveva appena fatto il badge, stava uscendo, quando gli è crollato il soffitto in testa. «Certe volte», dice Giorgio, «ci sembra di essere invisibili». Non aggiunge altro, perché dal corridoio si annuncia l'arrivo di un ministro in visita ai superstiti. «Fa piacere, ma dopo?». In viale Saffi, intanto, la gente comincia ad allontanarsi dalle balconate con vista sul disastro. «Sembra tutto fermo», dice una signora, delusa. E già tutto finito, non c'è più niente da vedere.

Marco Imarisio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'inchiesta

La Procura procede per omicidio colposo plurimo. L'ipotesi di un guasto. In salvo quattro persone



Dolore L'abbraccio dei figli di uno dei dispersi. Sopra, il profilo sventrato del molo Giano: dove sorgeva la Torre dei piloti ora ci sono solo macerie

(Fotogramma/Rattini)

Parlano di noi solo quando ci facciamo male, a volte sembra di essere invisibili

La dinamica



Ore 23

La Jolly Nero stava uscendo dal porto di Genova diretta a Napoli e poi in Nord Africa e in Spagna

LA MANOVRA

Il cargo stava procedendo in retromarcia con l'aiuto di due rimorchiatori. A 70 metri dalla banchina i piloti dei mezzi di supporto hanno lanciato l'allarme, ma la nave non è riuscita a raddrizzare

I punti da chiarire

L'avaria



L'incidente potrebbe essere stato causato da un'avaria ai motori

Il cavo



Il cavo di rimorchio dello Spagna si è spezzato

La velocità



La Jolly Nero procedeva a 3,6 nodi, in linea con i limiti in quel tratto

Il cargo Jolly Nero è sotto sequestro nel porto di Genova



IL PILOTA

Antonio Anfossi, 50 anni, di Genova, era salito a bordo della Jolly Nero per aiutare nella manovra