

SETTE VITTIME ACCERTATE, TRA LE MACERIE ANCORA DUE DISPERSI

# «Avaria, avaria!» Quei 45 secondi di panico in plancia

Il cargo non arresta la marcia indietro contro la torre  
Ma dopo l'incidente i motori funzionano regolarmente

**SAMUELE CAFASSO, MATTEO INDICE  
e ROBERTO SCULLI**

**GENOVA.** La notte nera del porto di Genova non ha nulla che possa andare storto. Non tira una bava di vento, in uscita dai moli di Sampierdarena c'è solo la "Jolly Nero" e nessun mezzo deve entrare nel frattempo, risultando così scongiurato il rischio d'intralci nei tempi e nella manovra. La nave dell'armatore Messina è regolarmente trainata da due rimorchiatori, il "Genua" comandato da Marco Ghigliano e lo "Spagna" di Fabio Casarini. Sono lupi di mare, nel verso senso del termine. E a bordo del mercantile ci sono professionisti di lunga data: Roberto Paoloni, 63 anni, nato a Roma ma da una vita a Genova, è il comandante, cinque lustri di esperienza con la compagnia e centinaia di passaggi nello scalo del capoluogo ligure. Antonio Anfossi è invece il pilota del porto, colui che del capitano è il consulente supremo nella fase più delicata: ha cinquant'anni ed è uno degli uomini di punta nel blasonato corpo genovese.

## AVARIA ESTEMPORANEA I MOTORI ORA FUNZIONANO

Alle 22.45 è una tranquilla sera di lavoro, tra i moli di Genova. Quindici minuti dopo, la torre che svetta all'entrata non ci sarà più. Abbattuta come un birillo dalla "Nero", 40.594 tonnellate di stazza - più il carico - scaraventate contro il cemento. Giovanni Lettich, un gigante di due metri, numero uno del "Corpo piloti del porto", ven-

tidue persone che vivono di mare e lavorano *nel* mare, è in apnea: «È crollata la torre, non mi chiamate, non mi chiedete». Dentro ci sono *anche* i suoi uomini, insieme ai militari della guardia costiera e ai lavoratori della società di rimorchio. Errore umano, avaria. Forse entrambe le cose. E molto è da chiarire, soprattutto alla luce d'un dato cruciale emerso nella tarda serata di ieri: a bordo, dopo che il comando nelle fasi clou del disastro era risultato «bloccato» sul moto all'indietro rendendo lo scafo ingovernabile, si è di nuovo riusciti a innescare la «marcia avanti». Lo hanno dimostrato due prove, una eseguite subito dopo l'impatto, una in mattinata. Se di avaria si è trattato, insomma, è stata «momentanea». Ed è possibile che a determinarla sia stato un errore dell'equipaggio.

Le vittime accertate sono sette: Daniele Fratantonio, 30 anni, di Rapallo; Davide Morella, 33 anni, di Biella; Marco De Candussio, 40 anni, di Lavagna, originario di Barga (Lucca); Giuseppe Tusa, 25 anni, di Milazzo (Messina). Sono tutti e quattro della Guardia Costiera. Con loro il pilota Michele Robazza, 31 anni, di Livorno; l'operatore radio dei rimorchiatori Sergio Basso, 50 anni, di Genova; l'operatore radio dei piloti Maurizio Potenza, 50 anni, di Genova. Mancano all'appello il sergente Gianni Jacoviello, 33 anni, della Spezia, e il maresciallo Francesco Cetrola, 38 anni, di Santa Marina in provincia di Salerno, militari della Capitaneria. Quattro i feriti. E una città che guarda le mace-

rie del suo porto, che molto dà e molto toglie.

## «MANOVRA INIZIATA CON RITARDO»

Cosa è successo, davvero? Flashback, ora. La "Jolly Nero" salpa regolarmente da Ponte Ronco, una delle banchine del terminal Messina. Lo fa in "retromarcia": poppa in avanti e prua indietro, come succede da anni poiché l'uscita di ponente è inagibile. Vanno fatti i dragaggi per liberare lo sbocco, e in attesa non resta che uscire dall'apertura di levante. I rimorchiatori sono semplicemente basilari: devono aiutare la nave a girarsi nel primo spazio disponibile, cioè davanti alla torre dei piloti o, come sarebbe meglio e lo sottolinea lo stesso presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo, poco prima. Se ci fosse stata l'uscita di ponente, quindi, l'incidente non si sarebbe materializzato? È un dato di fatto, come lo è che seimila imbarcazioni escono e seimila entrano ogni anno. Senza problemi. E la "Jolly Nero", con i suoi 239 metri di lunghezza, non è tra le più ingombranti. Eppure stavolta qualcosa va storto: la nave supera il punto - l'uscita dal canale parallelo alla diga foranea - in cui dovrebbe iniziare a spegnere i motori e invertire la marcia. Il perché non è chiaro.

## IL PRIMO ALLARME DAL RIMORCHIATORE

I due rimorchiatori iniziano a muovere per farla girare, ma quel *ritardo* iniziale è forse un peccato mortale, e bisogna ora capire se e quanto abbia inciso sull'estemporanea avaria. La "Nero" continua ad andare indietro,

troppo. Se ne accorge per primo il comandante del rimorchiatore di poppa, Casarini. La torretta del Vts (*Vessel traffic service*) Genova è lì, a poche decine di metri e da sopra le navi sembrano sempre sfiorarla. Una volta - a leggere oggi toglie il fiato - una delle vittime, Daniele Fratantonio, postò su Facebook la foto d'una manovra simile: «Se anche tu vedessi passare una nave a questa distanza, cosa diresti?». Adesso è diverso, la torre è sempre più vicina, s'ingigantisce negli occhi di chi intorno deve gestire la manovra: settanta metri di distanza, 45 secondi fra la poppa di questa vecchia portacontainer e la strage. La nave non smette di arretrare e a questo punto, la sequenza che pare quasi dilatarsi, Casarini prende la radio, si rivolge al ponte di comando, il dialogo è registrato ed è uno dei dettagli principali sui quali oggi lavorano gli inquirenti: «Non c'è acqua - dice - che fate?». Dalla plancia risponde secco Antonio Anfossi, il pilota che deve aiutare il comandante: «Non ho la macchina». Pausa. «Non ho la macchina». È la frase che certifica la mancata risposta dei comandi, il permanere di quel «moto indietro» che si rivelerà fatale. «Motori in avanti», ripete. Ma, i motori, avanti, non ci vanno, la «Jolly» è ingovernabile e quei 45 secondi che si assottigliano.

#### L'URLO DEL COMANDANTE: «AVARIA! AVARIA!»

«Avaria!», è ora l'urlo fermo del comandante. «Avaria!», la seconda volta, la voce di Paoloni più concitata, poche decine di metri e insieme al cargo naufragano le speranze di raddrizzare il destino. La «Jolly Nero» va indietro, va sempre indietro. I rimorchiatori provano, ciascuno spingendo in direzione opposta, a farla ruotare affinché ritardi l'avvicinamento alla banchina. Più forte, sempre più forte. Non basta, non ci sono più secondi da riempire. Il rimorchiatore di poppa ha *strappato*: il cavo che lo tiene legato alla nave si è rotto, ancora non è chiaro se per l'impatto con il cemento o prima. La «Nero» alla deriva è come un ariete che si abbatte sul cemento della torre piloti. E la ferisce a morte. Il cargo in quella fase pesa 45 mila tonnellate e procede a 3,5 nodi di velocità. I rimorchiatori - lo «Spagna» traina 72 tonnellate, il «Genua» 60 - non possono farcela.

La Jolly Nero non si è fermata e ora è la scena, proprio quella scena che tutti descrivono da due giorni: in tre che restano prigionieri nell'ascensore, mentre provavano a lasciare di corsa la trappola. E altri sei stritolati e anegati dal mare di buio e di pietre.

Dopo un'ora la nave è ferma nel porto che doveva lasciare alle 23. La se-

questrano, la ispezionano, il procuratore capo Michele Di Lecce e il sostituto Walter Cotugno, che indagano per omicidio colposo plurimo vogliono documenti e soprattutto spiegazioni (le immagini d'una webcam potrebbero aver ripreso la tragedia, ma al momento sono quasi indecifrabili, ndr)

#### DUE INDAGATI: «OMICIDIO COLPOSO PLURIMO»

Roberto Paoloni il comandante, indagato, fa scena muta. È un suo diritto, l'avvocato arruolato dalla compagnia lo consiglia così. Antonio Anfossi il pilota, invece, resta un po' meno freddo, ha un legale d'ufficio cui dice di voler rispondere. L'avviso di garanzia è anche per lui, ma parla (vedi articolo a fianco). Il procuratore Di Lecce, quando è passato meno d'un giorno, dice che quel tipo di manovra «non era proprio abituale, ma nemmeno così rara». Non è granché soddisfatto di quel che la compagnia gli ha messo a disposizione, ma allo stato il riserbo è di regola: «Altri indagati? Possibile. Responsabilità dell'armatore laddove fossero certificate inadempienze nella manutenzione? Possibile, ovvio, com'è possibile che in futuro si contesti il reato di attentato alla sicurezza dei trasporti». E poi «la macchina» ha ripreso a funzionare correttamente. Perché si era quindi bloccata nel momento fatale? Dopo ventiquattr'ore nel disastro di Molo Giano si muove un robot. Lo chiamano «Gnom», lo usano i carabinieri subacquei, deve cercare tracce di uomini morti per un incidente troppo incomprensibile. Manca qualcosa. E sulla «Nero» a poche centinaia di metri s'interroga ancora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### RIPARAZIONI AI RAGGI X

**Il capo dei pm:  
«Contestazioni  
agli armatori?  
Al momento  
nulla escluso»**

#### LE PAROLE DEL DRAMMA

**«Non c'è acqua,  
che fate?».  
Replica dalla  
plancia: «Non ho  
la macchina...»**

#### IL VIDEO DEL DISASTRO

**Una webcam  
ha ripreso  
la sequenza:  
«Ma i frame ora  
indecifrabili»**

#### SCENA MUTA

**Paoloni subito  
interrogato  
ma non risponde  
«Sono avvilito  
e frastornato»**