

L'inchiesta

Jolly Nero, i dieci interrogativi della Procura

Imotori, le eliche, la manovra e la torre: ecco su cosa stanno lavorando i magistrati

MASSIMO MINELLA

INTERROGATIVI, uno dietro l'altro. Almeno una decina sul tavolo della Procura che indaga sui tanti perché di una tragedia per nulla annunciata quale il crollo della torre piloti di Molo Giano colpita a morte nella notte del 7 maggio dal traghetto Jolly Nero. Al presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, presente la scorsa settimana in cattedrale per i funerali solenni officiati dal cardinale Angelo Bagnasco, i familiari delle vittime hanno chiesto di far emergere al più presto, dal fondo scuro delle acque del porto, la verità. E Napolitano, il giorno dopo, ha spronato i magistrati ad accelerare nelle loro indagini. Ma per avere certezze e formulare tesi, servono risposte su ciò che è realmente accaduto quella maledetta sera. Proviamo a rileggerci l'intera dinamica dell'accaduto.

LA PARTENZA RITARDATA. Le operazioni di carico della merce del Jolly Nero, traghetto ro-ro della compagnia armatoriale Ignazio Messina, terminano poco dopo le 18 del 7 maggio. Il pilota di bordo viene chiamato alle 21 e 30. C'è quindi un buco temporale di almeno tre ore che va colmato. Una causa potrebbe essere il ritardo nell'arrivo delle provviste di bordo. Si tratta di un primo fondamentale aspetto da chiarire, perché nel caso si fosse verificata qualche anomalia all'apparato motore o ad altri componenti della nave sarebbe stato obbligatorio segnalarli immediatamente al registro presso cui la nave è classificata, il Rina.

MOTORI. Lungo l'attraversamento del canale di Sampierdarena, i motori del Jolly Nero vengono spenti e accesi per quattro volte. Un'operazione che potrebbe essere legata alla necessità di correggere la rotta della nave in un canale largo meno di duecento metri, che il Jolly percorre in retromarcia e con una sola

elica di poppa. Si tratta comunque di una manovra non propriamente usuale.

ROTAZIONE VERSO LA TORRE. Il traghetto inizia a ruotare disegnando in acqua un arco particolarmente ampio e quando si raddrizza si trova esattamente con la poppa che punta verso molo Giano. Anche in questo caso siamo di fronte a una manovra che si è ripetuta tante volte nel porto di Genova, ma che non si può certo considerare usuale. Prima del tombamento della calata Bettolo, le manovre di uscita delle navi dal pettine di Sampierdarena avvenivano in retromarcia proprio dentro questo specchio acqueo. Quando sono iniziati i lavori di riempimento della calata, le navi hanno iniziato a ruotare tenendosi al centro dello specchio acqueo, avendo alle spalle la Stazione Marittima. Meno frequente, appunto, l'arco che conduce al molo Giano.

L'ELICA DI POPPA. Quando il Jolly Nero prende il cosiddetto abbrivio che lo condurrà al devastante impatto con la torre, conseguente probabilmente alla mancata risposta al comando di "macchine avanti" (se per un'avaria è ancora in fase di accertamento), si tenta di fermare la corsa. Solitamente sulla poppa è in servizio un ufficiale che di fronte a una situazione di emergenza può sganciare l'ancora. Da verificare

quindi la posizione di ogni singolo componente della nave.

L'ELICA DI PRUA. Le navi dispongono anche di una piccola elica a prua, che non serve solo nelle operazioni di ormeggio, ma può rivelarsi utile per deviare la rotta in caso di emergenza. Si sa che sulla plancia di comando è stata messa in atto ogni possibile azione tesa a frenare la corsa del traghetto, in quel breve arco di tempo (non più di quattro-cinque minuti) che ha condotto all'impatto. Tanto più

che al comando del Jolly c'era Roberto Paoloni, venticinque anni di navigazione, uno dei comandanti più conosciuti e apprezzati della flotta, anche per il suo stato di servizio, mentre il pilota di bordo era Antonio Anfossi, nel porto di Genova dal '99 e con alle spalle centinaia di manovre di entrata e di uscita dal porto.

IL CASTELLO DI POPPA. Nella trasformazione della nave da full-container a traghetto ro-ro è stato inserito un grande portellone di poppa, proprio per favorire l'entrata e l'uscita dei mezzi rotabili. Ma questo portellone, come è ben visibile anche a occhio nudo, sembrerebbe limitare la visuale dalla plancia verso la poppa.

IL RAPPORTO CON I RIMORCHIATORI. Solo la precisa ricostruzione dei fatti chiarirà ogni elemento, ma fin d'ora non sembrano emergere errori nella condotta dei due rimorchiatori in servizio per il Jolly, che non potevano far altro che attendere gli ordini della nave. Non solo. E' proprio dal rimorchiatore che parte l'allarme («non avete più acqua») per evidenziare la vicinanza sempre più critica con la banchina. E lo strappo del cavo, come è stato verificato nei giorni, è la conseguenza dell'incidente e non una deficienza strutturale del mezzo.

LA TORRE. Un capitolo a parte, particolarmente complesso, riguarda la torre. Si stanno infatti ricostruendo tutte le sue fasi di progettazione e costruttive e si sta analizzando la sua posizione al centro del porto, funzionale a garantire la massima visuale delle navi in entrata e in uscita. Nessuno, in diciassette anni di vita della torre, ha mai sollevato il problema della sicurezza legata alla sua collocazione. Almeno ufficialmente. Segno che la comunità portuale non l'ha mai considerata tale. Ma di fronte alla tragedia, ecco spuntare l'interrogativo.