

Incidente Jolly Nero, il Gip: “Interrotta la comunicazione tra plancia e sala macchine”. Nel Vdr il tonfo dello schianto contro la Torre piloti

di **Katia Bonchi**

05 Luglio 2013 - 17:50



Genova. Nei minuti che precedettero la tragedia, il primo ufficiale della Jolly Nero Lorenzo Repetto, avvallato dal comandante Roberto Paoloni e dal pilota Antonio Anfossi, avrebbe interrotto la comunicazione continua tra la plancia e la sala macchine. Questo, nonostante il contagiri del motore non fosse funzionante e la delicatezza della manovra, unita anche alla velocità con cui la Jolly si apprestava a invertire la rotta. E' questo uno degli elementi di colpa - desunto dalle anticipazioni che i periti hanno fatto alla Procura (la perizia completa sarà depositata entro il 10 luglio) e dall'ascolto delle comunicazioni della scatola nera - che hanno portato questa mattina il gip Ferdinando Baldini a emettere la misura cautelare interdittiva nei confronti dei tre principali indagati per la tragedia di Molo Giano.

La richiesta della Procura è legata esclusivamente “al tipo di comportamento tenuto durante la manovra” ha spiegato il procuratore capo Michele Di Lecce. “La misura interdittiva non è adeguata rispetto alla gravità dei fatti” ha spiegato il Gip nel provvedimento ma viene considerata adeguata per evitare la reiterazione del reato. Sospesi dal servizio, quindi, per evitare che possano commettere altri errori fatali.

La Procura, nella sua richiesta di misura cautelare, ha evidenziato in primo luogo la “rilevante imprudenza degli indagati” rispetto al fatto che la nave ha affrontato la manovra a una velocità di 3-4 nodi.

In secondo luogo, c'è la manovra in sé fatta in una zona particolarmente a rischio e con una

nave con un motore solo e non in perfetta efficienza: “Al riguardo tutti gli indagati conoscevano perfettamente la posizione e la collocazione della torre, erano a conoscenza della presenza di svariate persone all’interno della struttura e del fatto che la medesima fosse priva di qualsiasi protezione rispetto a eventuali errori di manovra”. Ciononostante Anfossi e Paoloni decisero di effettuare l’evoluzione “con imprudenza tale da integrare la violazione dell’articolo 66 dei servizi marittimi del porto”. Almeno tre o quattro volte il motore della Jolly non era ripartito immediatamente dopo essere stato spento, ed era successo anche quello stesso giorno. Non si poteva fare affidamento su quel motore, dice in sostanza la Procura, e l’unico modo per procedere in sicurezza sarebbe stato muoversi a motore spento attraverso la sola forza propulsiva dei rimorchiatori.

Terzo profilo di colpa: “Pur dovendo effettuare una manovra pericolosa e con ristretti margini di sicurezza in caso di malfunzionamento del motore gli indagati avevano iniziato la navigazione con il contagiri non funzionante”.

Infine l’interruzione delle comunicazioni. Secondo il Gip nonostante il fatto che il continuo collegamento tra la plancia e la macchina, fosse fondamentale, “il comandante e il pilota avvallarono la scelta del primo ufficiale Lorenzo Repetto di interrompere volontariamente il contatto con la sala macchine durante la manovra”. In pratica, secondo la tesi della Procura, il primo ufficiale chiamò la sala macchine intorno alle 22.35 mentre la nave navigava in retromarcia nel canale di calma, impartendo alcuni ordini e poi dicendo “Butto giù, ci sentiamo se c’è qualcosa”, interrompendo in questo modo “la comunicazione in continuo con il direttore di macchina e scegliendo di basarsi solo su una comunicazione in negativo”. Come dire, pur in presenza del contagiri che non funzionava, si scelse di non restare in comunicazione costante con la sala motori.

Dall’esame del Vdr emerge inoltre che il comandante Roberto Paoloni a 75 metri dall’impatto avrebbe impartito il comando “Pronti sulle ancore” ma queste sarebbero state calate effettivamente solo a 25 metri da Molo Giano. Troppo tardi. Tante voci nella scatola nera della Jolly, che gli investigatori della Polizia Postale hanno ordinato e decifrato e che da domani saranno a disposizione degli avvocati difensori.

Dall’audio dei microfoni collegati al Vdr ci sarebbe anche il suono dall’allarme in plancia, una sorta di cicalino, che avrebbe avvertito del malfunzionamento del motore, cicalino che a un certo punto, prima dell’impatto, è stato spento.

Fra le voci, quella dell’ufficiale di poppa che avverte dell’avvicinamento con il molo “150 metri”, “100 metri”, “50 metri” e poi il rumore, inconfondibile, dell’impatto e del crollo della torre in mare, con 9 persone dentro.