

Schianto Jolly Nero, una telecamera a infrarossi e i complessi calcoli del Cnr: così i rimorchiatori entrano nell'indagine

di **Katia Bonchi**

14 Maggio 2014 - 17:38



Genova. Se le operazioni peritali affidate dal gip Ferdinando Baldini al docente e ingegnere navale dell'Università di Trieste Alberto Marinò cominceranno il prossimo 11 giugno (ciascuna delle parti affiancherà un proprio consulente) alcune risposte importanti sul tragico schianto del 7 maggio 2013 potrebbero arrivare presto dal Cnr cui la Procura di Genova ha affidato una consulenza per capire una volta per tutte se i rimorchiatori avrebbero potuto o meno impedire l'impatto che ha portato alla morte di 9 persone.

Se il sostituto procuratore Walter Cotugno e il procuratore capo Michele Di Lecce sembrano convinti, sulla base delle indagini svolte fino ad oggi, che i rimorchiatori Genua e Spagna - rispettivamente a prua e a poppa della nave - non potevano in quelle condizioni fermare la Jolly (infatti i comandanti dei rimorchiatori non sono indagati), l'accoglimento da parte del gip dell'incidente probatorio chiesto dalla difesa ha spinto la procura a nuove indagini per fugare ogni dubbio.

Per questo i tecnici della marina militare della Mariteleradar di Livorno nei mesi scorsi hanno elaborato un filmato che ha incrociato le due telecamere fondamentali che hanno ripreso l'impatto, quella di un privato che venne pubblicata dalla Rai e la telecamera a raggi infrarossi dell'Eni (le cui immagini non sono ancora state rese pubbliche) consentendo di fissare in modo definitivo la traiettoria della nave.

L'analisi del video è stata affidata al Cnr cui la Procura di Genova ha chiesto di capire, in sostanza, se i due rimorchiatori hanno "tirato al massimo" per frenare la nave. La consulenza si basa su complessi calcoli matematici che tengono conto dell'angolo e della potenza di spinta di entrambi. L'interesse della Procura riguarda gli ultimi momenti prima dell'impatto, in pratica dal momento in cui il pilota Paolo Anfossi capisce che il motore della Jolly non è ripartito e lancia il comando di "tirare" con tutta la potenza al rimorchiatore di prua. Comunicazione che avviene alle 22.58 e 53 secondi, a meno di un minuto dall'impatto.

L'idea era di riuscire a fissare la posizione precisa dei due rimorchiatori per ricavare l'angolo di tiro. Un'analisi non semplicissima soprattutto perché in quegli attimi il rimorchiatore di poppa esce dal campo di una delle due telecamere per ricomparire più e impedendo quindi l'incrocio. Quello di prua, invece, ricompare per circa 15 secondi.

Poco utili per l'analisi i dati del gps, anche perché probabilmente l'unico rimorchiatore che lo aveva acceso (quello di prua) stando sotto la nave non riceveva adeguatamente i satelliti e ha fornito dati completamente sbagliati. Molta attenzione è stata posta invece al colore e all'intensità dei due natanti visti dalla telecamera a infrarossi, particolarmente sensibile al calore, che dovrebbe aumentare la luminosità al crescere della potenza prodotta del motore.

Ma anche questo non è un dato semplice da analizzare: in un primo tempo infatti sembrava che uno dei due rimorchiatori avesse utilizzato, almeno a giudicare dalla luminosità registrata dalla telecamera a infrarossi, maggior potenza quando ha disincagliato la Jolly Nero dalle macerie della torre abbattuta rispetto al momento prima dell'impatto ma con prove tecniche successive è stato poi dimostrato che la posizione con cui il rimorchiatore è esposto al raggio infrarosso incide sulla luminosità.

E ancora. E' noto che i rimorchiatori non potevano utilizzare tutta la potenza di spinta per "tirare" la nave perché una parte della potenza doveva essere comunque utilizzata per muoversi restando al traverso della Jolly. Ma quanta potenza è stata effettivamente utilizzata? E poteva bastare a fermare una nave che si è schiantata sul molo a tre nodi di velocità?