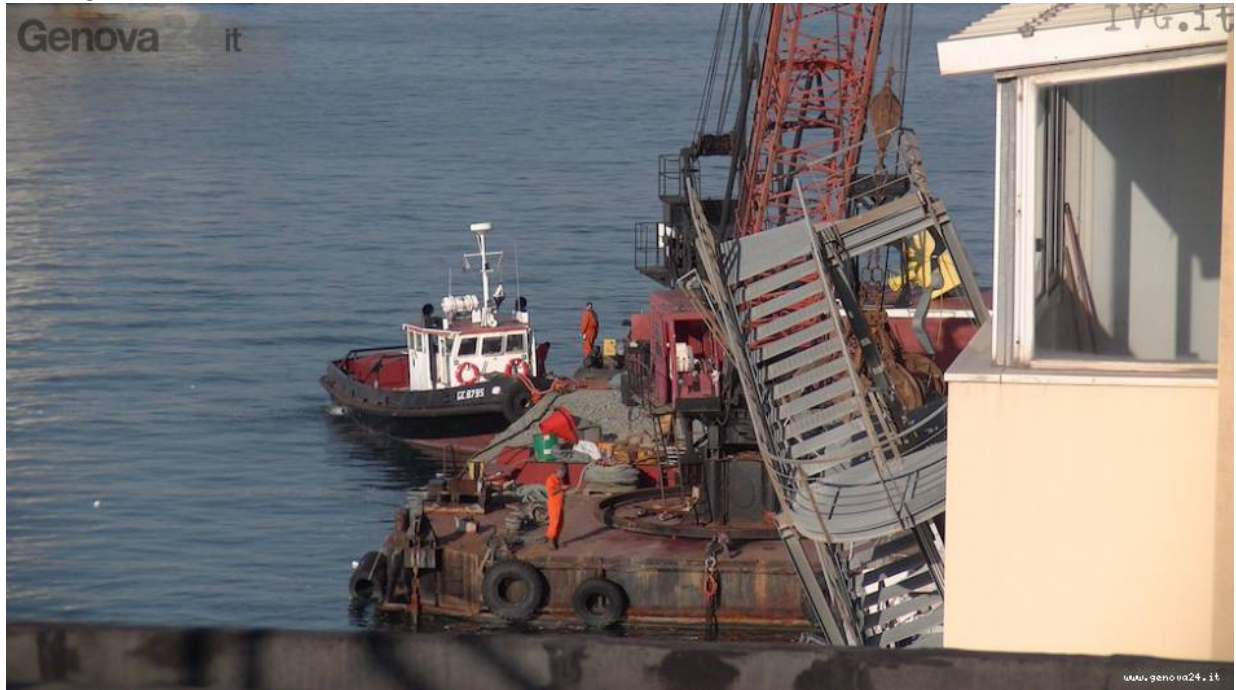


Jolly Nero, il pilota Anfossi in aula: “Sembrava una nave di zombie, nessuno mi disse che macchina non era ripartita”

di **Katia Bonchi**

11 Luglio 2016 - 18:08



Genova. “Se chiedo al comandante se è tutto a posto, e mi risponde di sì io sono sicuro che stia dicendo il vero. Perché se la nave ha qualche problema tecnico può anche fare fesso il pilota ma non è pensabile che il comandante vada in giro per il mondo con una nave con problemi”. E’ un interrogatorio difficile e doloroso quello del pilota del porto di Genova Antonio Anfossi che la sera del 7 maggio era sulla plancia della Jolly Nero.

Anfossi si difende così dalle accuse, mosse dal pubblico ministero Walter Cotugno che lo ritiene responsabile, fra le altre cose, di aver firmato una check list non compilata. “La parola del comandante per legge sostituisce la check-list” spiega il comandante.

Nella prima parte dell’interrogatorio, che sarà completato domani, Anfossi ha spiegato tutte le prime fasi della manovra, dal momento in cui è salito a bordo a quando drammaticamente capisce che “non avevo la macchina”, cioè che il motore non aveva preso la marcia in avanti. “Nessuno me l’ha detto che non era ripartito, io continuavo a chiedere, il comandante e gli altri sembravano tranquilli ma nessuno rispondeva, ad un certo punto sembrava di essere su una nave di zombie”.

Anfossi ha raccontato in aula di essersi accorto di non avere la macchina a circa 70 metri di distanza della banchina “quando ho dato l’ordine avanti mezza e non ho sentito le vibrazioni che sarebbero state normali”.

A quel punto la nave è a circa 70 metri dalla banchina della torre piloti: “Avremmo potuto dare fondo alle due ancore e fermare la nave con l’ausilio dei rimorchiatori a 150-180

metri, se qualcuno avesse detto che la macchina non ripartiva” ribadisce più volte Anfossi. Invece, racconta il pilota, lui dà il comando avanti molto adagio, avanti adagio e poi avanti mezza. Niente: “Quando ho dato avanti mezza e non ho sentito le vibrazioni che avrebbero dovuto esserci ho capito che non c’era la macchina”. Perché non ha dato fondo alle ancore in quel momento? Era troppo tardi, spiega Anfossi che tenta una manovra disperata per tentare di non prendere in pieno la torre: “Ho detto di tirare a tutta forza per proseguire l’evoluzione.

Il rimorchiatore Spagna, che si trovava a poppa, sono certo che abbia eseguito in pieno gli ordini, sul Genoa a prua ho qualche dubbio in più anche perché nei giorni successivi mi sono state date versioni diverse sulla forza impiegata”.

Ancora, il pm lo incalza, gli chiede perché non abbia dato l’allarme via radio: “Io ero in costante contatto con i rimorchiatori, e la comunicazione con la radio significava cambiare canale, spostarsi dal 14 al 12, qualificarsi e attendere conferma. Avrei perso troppo tempo nei secondi in cui pensavo di poter salvare la torre”. Cotugno non ci sta e gli dimostra che in 5 secondi avrebbe potuto dare una comunicazione non formale dal punto di vista della procedura navale, ma che avrebbe potuto salvare delle vite consentendo a chi si trovava nella torre di scappare: “Non l’ho fatto e non lo rifarei, per nessun motivo potevo cambiare canale” dice con la voce rotta dall’emozione, alludendo che però altri avrebbero potuto farlo.

Oltre ad Anfossi, il cui interrogatorio riprenderà domani, gli imputati sono il comandante della Jolly Nero Roberto Paoloni, il primo ufficiale Lorenzo Repetto, il direttore di macchina Franco Giammoro, il comandante d’armamento della società Messina (proprietario del cargo) Giampaolo Olmetti. Le accuse sono omicidio colposo plurimo, attentato alla sicurezza dei trasporti, crollo di costruzioni. Tra gli imputati anche Cristina Vaccaro, terzo ufficiale, accusata solo di falso per aver controfirmato alcuni documenti in cui si sosteneva che tutti gli apparati erano in regola e invece è stato dimostrato che non era così. La società Ignazio Messina è imputata solo per responsabilità amministrativa ed è citata come responsabile civile.