

TRAGEDIE





Porto di Genova.

La sera del 7 maggio scorso, la nave mercantile Jolly Nero, un colosso di 239 metri di lunghezza per 30 di larghezza, si è schiantata contro la torre piloti provocandone il crollo. All'interno si trovavano molte persone, anche per la sfortunata coincidenza di un cambio turno. Il bilancio finale delle vittime è di 9 persone decedute. Il porto è stato teatro delle operazioni di ricerca e soccorso da parte dei Vigili del Fuoco che con i sommozzatori si sono prodigati per diversi giorni, compiendo diverse immersioni e recuperando tutte le vittime



La tragedia del Porto di Genova minuto per minuto

Massimo Stucchi ripercorre i momenti terribili dell'impatto del portacontainer Jolly Nero con la Torre Piloti al porto di Genova. Una dolorosa testimonianza e un omaggio al sacrificio di nove uomini. Per non dimenticare

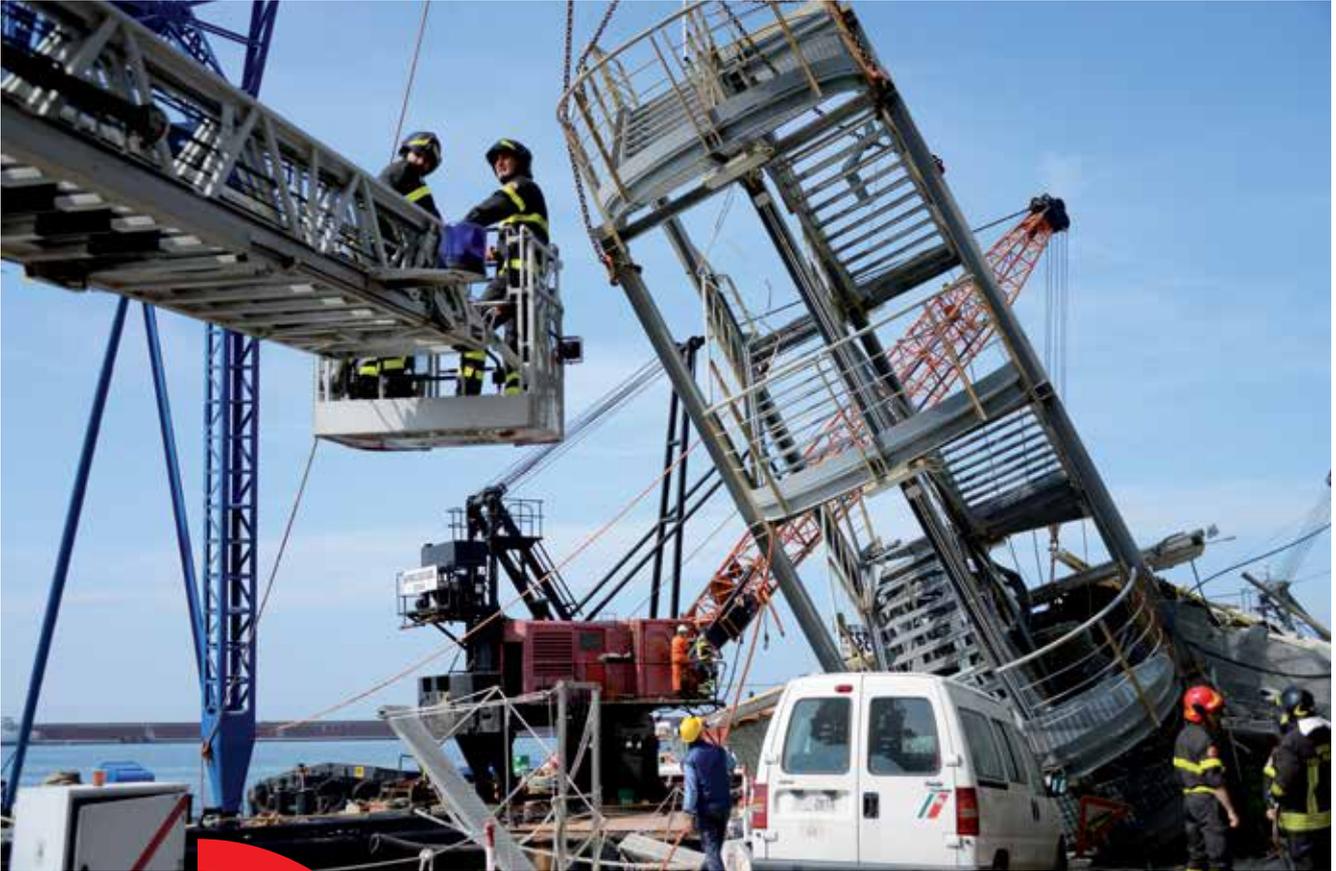
■ di **Massimo Stucchi***

Martedì 7 maggio, ore 22,10, mare calmo in porto, un po' di vento "vecchio", niente bonaccia e cielo terso, una bella notte di maggio; il porto è illuminato, alla sommità della torre di cemento nella sala operativa di vetro e cristallo, le luci sono accese. Così avanzata sull'acqua sembra che "domini il mare"; alle 23,30 circa è il cambio del turno nella "Palazzina Piloti", quando la nave mercantile porta container da

50 mila ton. della Linea Messina, la "Jolly Nero" in partenza per Napoli, arrivata in fondo al canale, nello specchio d'acqua chiamato "avanporto", inizia come di consueto la manovra di evoluzione curvando in retromarcia all'altezza della torre. Il natante aveva percorso in retromarcia tutto il canale di Sampierdarena proveniente dal molo Ronco dove era ormeggiata, per effettuare la manovra di "evoluzione", ossia mettersi con la prua nel senso di marcia per lasciare il porto in direzione del mare aperto. La sua stazza lorda

di 40.594 tonnellate, la lunghezza di 239,26 metri e la larghezza di 30,50 metri manovrano lentamente. Dall'alto della torre, i piloti e il personale di sala assistono come sempre all'evoluzione di quella nave, una delle tante porta-container che come sempre si

■ *Da sinistra, il Prefetto Francesco Paolo Tronca, Capo del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa civile del Ministero dell'Interno, insieme al Direttore regionale dei Vigili del Fuoco, Renato Riggio*



La nave sembra impazzita e va a schiantarsi contro la torre di controllo, trascinando con sé i lavoratori che erano all'interno, proprio durante l'orario affollato del cambio turno. Nove morti sul lavoro, nella sfortuna di essere lì a quell'ora: Davide, 30 anni; Davide, 33 anni; Michele, 41 anni; Sergio, 50 anni; Marco, 35 anni, Giuseppe, 30 anni; Maurizio, 56 anni, Francesco, 37 anni e Gianni, 35 anni

■ *I Vigili del Fuoco all'opera dopo il crollo della Torre Piloti del porto di Genova*

avvicinano a poche centinaia di metri dalla torre di controllo, ma quando la Jolly Nero avvia la manovra di rallentamento e inversione di marcia, per allontanarsi dalla banchina dell'antico molo Gianò, qualcosa va storto e tutto si compie in pochi secondi. L'enorme natante non rallenta il suo percorso, si avvicina velocemente ed urta la torre, che anche sotto la spinta dei suoi pochi nodi, come succede quando si manovra all'interno del porto, libera un'energia di migliaia di tonnellate per metro quadro, sufficienti a demolire l'intero complesso edilizio oltre alla torre. Quest'ultima, infatti, si inclina di 45° e finisce rovinosamente nel bacino interno di ricovero delle "pilotine", trascinando con sé entrambe le palazzine che costituivano il complesso edilizio logistico a tre piani, di cui restava sul molo solo la scala esterna di sicurezza di ferro. Il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Genova, posto a pochi chilometri dal luogo della tragedia, viene immediatamente

allertato, facendo convergere numerose squadre di soccorso con molti mezzi che si allineano sul molo Gianò. Iniziano subito le operazioni di ricerca dei dispersi sulle macerie emerse e dal mare con i mezzi nautici mobilitati dalla Capitaneria. Immediatamente operativo, il nucleo sommozzatori dei Vigili del Fuoco inizia la ricerca dei dispersi nella struttura immersa, ne vengono segnalati almeno una decina, ma la notizia peggiore è il bilancio immediato di almeno tre persone già dichiarate decedute. Sul posto arriva anche il Comandante provinciale dei Vigili del Fuoco, Ing. Raffaele Ruggiero, e il Comandante della Capitaneria di porto, l'ammiraglio Felicio Angrisano che, dopo aver consolato i suoi uomini, li mette immediatamente al lavoro per consentire l'attracco della nave. Le ricerche delle persone disperse si concentrano nel bacino di mare antistante la Torre Piloti. Si stanno cercando almeno una decina di persone, non è chiaro se siano rimaste intrappolate



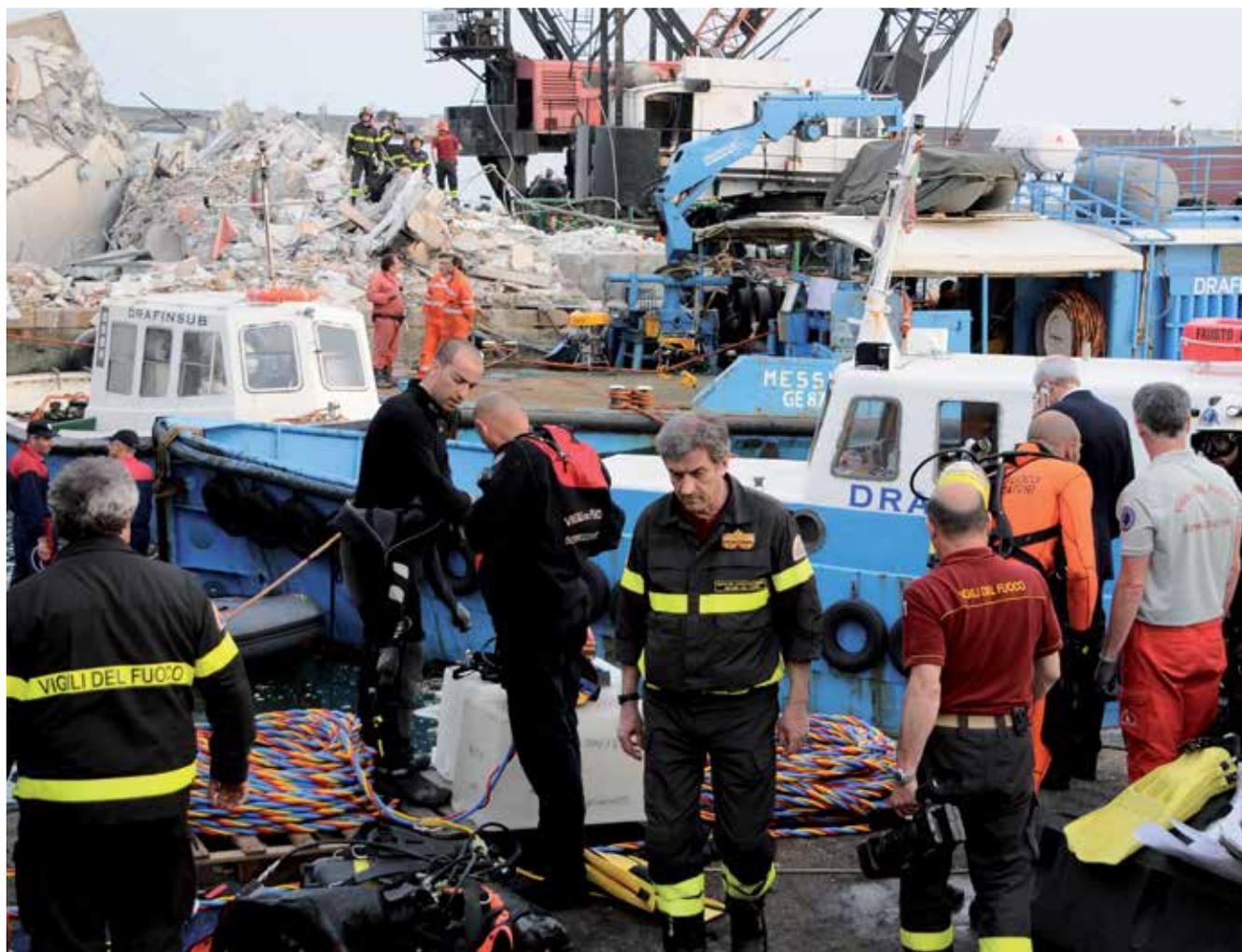
nell'ascensore della palazzina o se siano finite in mare. Il bilancio è reso più difficile dal fatto che proprio in quel momento vi era il cambio-turno tra il personale della capitaneria di Porto. Telefonate concitate agli amici piloti per sapere come stanno e le domande di sempre: com'è potuto accadere? Ma quelli sono piloti esperti! Dov'era la Jolly? Perché era di poppa? I morti, quanti sono? Si pesca tra le domande senza risposta e all'alba, sul canale 16, risponde la Capitaneria di Savona che controlla il traffico. Genova ha il porto chiuso, i morti aumentano di ora in ora, poi, alle 6 del mattino, lasciano entrare i pescherecci che devono andare al mercato del pesce, perché sono in ritardo su "chi fa il prezzo". E quella torre, così bella, mostrava ora tutta la sua vulnerabilità nel silenzio

■ *Il capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, Alfio Pini, mentre coordina le attività*

irreale del porto dove neppure i pescatori urlano, e i mezzi di soccorso avanzano a luci lampeggianti in un silenzio irreale, dimostrando, con quelle macerie accartocciate, la fragilità della costruzione. Poco lontano di fronte al mercato del pesce, la Jolly nero carica di containers e sotto sequestro mostra i segni dell'urto: una lunga striscia, una botta certo a poppa, ma niente in confronto a quel cemento sbriciolato, a quelle vetrature andate in mille pezzi, portando alla morte 9 persone. Nove morti sul lavoro, nella sfortuna di essere lì a quell'ora: Davide, 30 anni; Davide, 33 anni; Michele, 41 anni; Sergio, 50 anni; Marco, 35 anni, Giuseppe, 30 anni; Maurizio, 56 anni, Francesco, 37 anni e Gianni, 35 anni. Agli atti ci sono le parole concitate del pilota a bordo della Jolly Nero rivolte ai due rimorchiatori che aiutavano la nave a fare quella manovra di poppa. "Avaria, avaria, siamo troppo vicini", grida il pilota per dire che non riesce

«Noi mamme vogliamo partecipare a tutti la profonda emozione che abbiamo provato, in quella che ieri sarebbe stata la giornata a noi dedicata, per quella rosa avvolta dal tricolore che l'ammiraglio ci ha donato con l'affetto e la tenerezza di un figlio»

a usare i motori per fermare l'abbrivio della nave che, con le sue migliaia di tonnellate di stazza ed i suoi 240 metri di lunghezza, si avvicinava alla torre del porto senza poter essere fermata. La torre crollata era parte di un edificio articolato su due fabbricati distinti, sospesi in acqua su pali di fondazione. Dentro la torre aveva sede l'intera zona operativa. Ma non c'è molto da fare, il pilota comunica al comandante di



correggere la rotta, ma la marcia avanti "non entra": "Non c'è macchina", urla. Non serve nemmeno il rimorchiatore, che tira il cavo che si spezza. La torre prima oscilla leggermente, poi viene giù di colpo, rasa al suolo dalla Jolly Nero che di poppa la colpisce in pieno. Sono le immagini di un video-shock dell'incidente, riprese da una videocamera collocata in un punto alto sul porto, probabilmente da via Aurelio Saffi. L'ipotesi più accreditata resta quella di un guasto meccanico: o ai motori, o alle strumentazioni di bordo, o nel sistema di comunicazione. Si indaga, in particolare, sul contagiri del motore della Jolly Nero, perché prende corpo l'idea che comandante e pilota a bordo del cargo non si rendessero conto della velocità a cui la nave stava procedendo. «Ma sono solo ipotesi. Solo le apparecchiature di bordo ci potranno dire come sono

■ *Vigili del Fuoco al lavoro*





■ La Torre Piloti prima del crollo

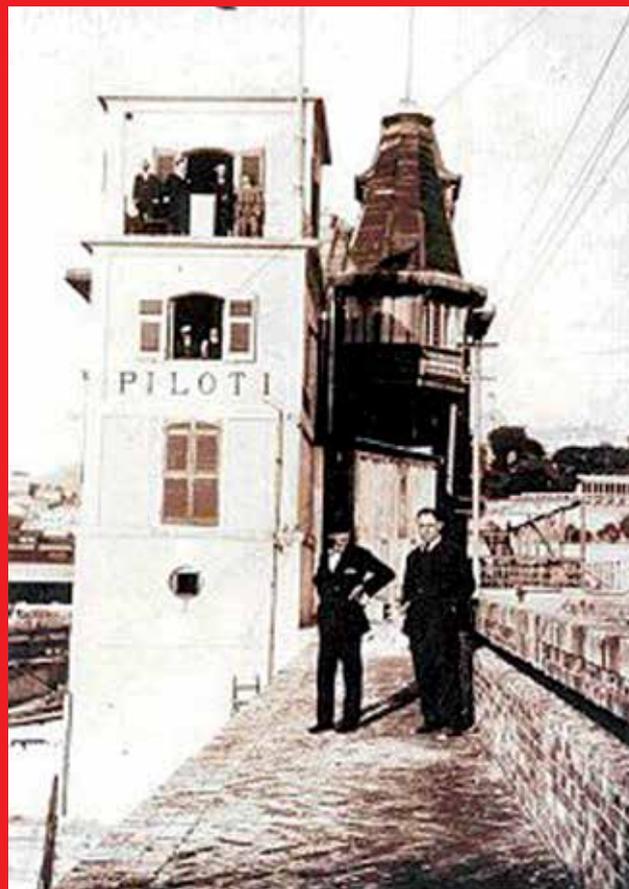
Le prime “torri di controllo” del porto di Genova, un po' di storia

La torre di controllo Piloti, costituisce da sempre “gli occhi del porto”. La prima sede conosciuta dei Piloti di Genova, erano due camerette costruite sul terrazzo della Porta del Molo di Porta Siberia alla fine del 1879, ma dovevano passare diversi anni prima che si realizzasse un idoneo “punto di osservazione” del porto

Nel 1901, il Capo Pilota Pietro Pescetto si rivolgeva al Comandante del Porto di Genova affinché gli concedesse la facoltà di costruire “un casotto” sul Molo Giano da adibirsi a sede del pilota di guardia, che durante le notti doveva controllare i vapori stranieri in arrivo. La postazione non era l'ideale e una nuova “Torretta” venne così costruita a circa 160 metri dalla testata del Molo Giano nel 1913. Successivamente, nel 1928, il Consorzio Autonomo del Porto approva il progetto di una nuova sede per i piloti, sempre in testata al Molo Giano; la costruzione, fiancheggiata da una torre scalare a sezione ottagonale, ha quattro piani utili con un terrazzo praticabile.



■ La prima Torre Piloti costruita nel 1901 sul Molo Giano



■ La nuova Torre piloti costruita nel 1913

Inaugurata nell'aprile del 1930, andrà distrutta a causa degli eventi bellici della seconda guerra mondiale, nel 1942. Ricostruita nel 1947, nella stessa posizione e con le stesse caratteristiche, negli ultimi trent'anni, alla gloriosa costruzione viene tolta la visuale con l'avvento del mastodontico bacino galleggiante, posizionato proprio sull'imboccatura di Levante, facendole perdere la sua principale funzionalità. Nel primo dopoguerra, nel clima nazionale di ricostruzione e grazie ai mezzi finanziari concessi dagli Anglo-Americani, fu possibile la costruzione di imponenti torri di controllo per i movimenti navali, che nacquero con l'obiettivo strategico di realizzare una moderna regolazione dei crescenti flussi mercantili e turistici, da e per l'Europa, in quel tempo affamata e interamente da ricostruire e rilanciare. Passarono gli anni e la ripresa dei traffici aumentò di pari passo con la stabilità politica e l'organizzazione amministrativa del Porto. La sede è ormai saldamente ubicata in testata del molo Giano fino dagli anni precedenti l'inizio dei lavori di costruzione del bacino galleggiante di carenaggio. Nel 1973, risulta ancora disposta immediatamente all'ingresso del porto ed in posizione ideale rispetto all'intero bacino ma con la creazione dell'area industriale, nel 1987, a Levante di questo molo, è stata notevolmente ridotta la visuale dell'imboccatura del porto. Si rese quindi indispensabile ripristinare le condizioni di completa visibilità, giudicate oramai irrinunciabili viste le dimensioni sempre più grandi delle navi, specie quelle porta container, e si ritenne inoltre opportuno disporre di un punto di osservazione tale da poter controllare anche la confluenza tra il porto antico e il bacino di Sampierdarena. Da qui la necessità di disporre di una sede più adeguata, sia per quanto riguarda l'ubicazione del personale di servizio, sia sotto l'aspetto operativo. Nel progetto per la nuova torre piloti, si sarebbe previsto un edificio articolato su due corpi di fabbrica distinti, dotati di tutti i servizi necessari e con una torre di controllo che potesse veramente dominare la visuale del porto e dei suoi bacini di carenaggio.

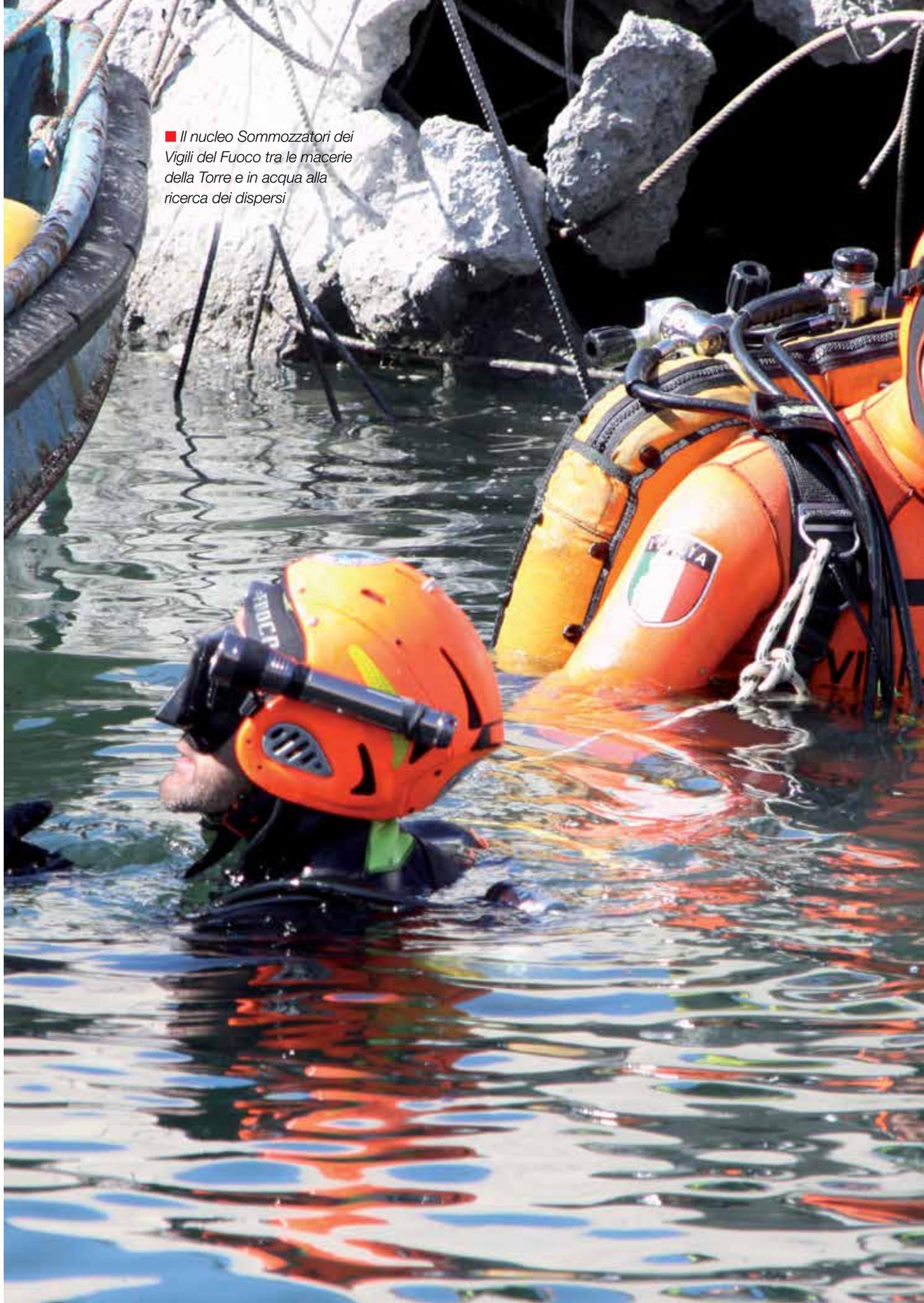
La Torre Piloti crollata

Il padre del progetto fu l'ingegner Fabio Capocaccia, Commissario Straordinario del porto tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90 e la scelta del sito fu dettata dalle sue caratteristiche di unicità, non trovandosi infatti in tale parte del compendio marittimo un luogo che consentisse un così stretto connubio tra calata e darsena, ovvero tra attività

e/o servizi effettuati a terra e approdo direttamente collegato agli stessi. Era stata costruita a fianco della vecchia e storica torretta piloti, ed era in grado di tenere sotto controllo un'area estesa per 20 chilometri, a partire dal bacino del Porto Antico, con 13 terminal e 150 ormeggi commerciali. Alla sua sommità, all'altezza di sessantaquattro metri, c'era la sala operativa dotata di moderni sistemi radar, sistemi AIS (Automatic Identification System) e centrali meteo che permettevano ai Piloti di controllare costantemente tutta la rada e l'ampio bacino portuale. La torre ospitava tutti i servizi su tre piani: oltre alla visione fisica circolare, aveva monitor con circuiti TV per ogni banchina, 2 radar, molte radio e una strumentazione d'avanguardia. Era stata realizzata in un fusto cilindrico in cui erano inseriti i collegamenti verticali costituiti da ascensore e scala metallica di sicurezza, da un cavedio tecnico al centro e, nella parte più alta, da un cappello a forma semicircolare su due livelli. Qui era ubicata la zona operativa vera e propria, con al primo livello le apparecchiature di supporto e al secondo gli strumenti e gli spazi per effettuare le diverse operazioni di controllo del traffico marittimo portuale.



■ Il nucleo Sommozzatori dei Vigili del Fuoco tra le macerie della Torre e in acqua alla ricerca dei dispersi





Il ruolo della Torre Piloti

La Torre di Controllo è lo strumento che dà il via alle varie fasi operative, determina il ritmo produttivo del porto, razionalizza l'impiego dei servizi, elimina i tempi d'attesa, velocizza la rotazione dei vettori in uscita ed in entrata, disciplina le direttive, le molteplici informative ed infine stabilizza e regola l'intera movimentazione navale sulla base di un unico e affidabile concetto di sicurezza.

Con 22 Km di sviluppo lineare e 500 ettari di superficie attrezzata quello di Genova è il primo porto italiano in termini di movimentazione complessiva se si pensa che solo nel 2012 ha movimentato 51 milioni di tonnellate di merci verso le grandi aree industriali europee. Anche qui, come ormai in ogni ambito lavorativo contemporaneo, la velocità di circolazione di questi beni è il vero e proprio valore aggiunto che nasce, dalla competizione tra i grandi sistemi portuali, la presenza effettiva di moderne strutture, infrastrutture e sovrastrutture all'interno ed all'esterno dell'ambito portuale, quantifica e qualifica la sua portata operativa. La capacità di aggiornamento, che caratterizza la sua organizzazione e la diversificazione tecnica degli impianti, misura invece la sua efficienza operativa, tutto ciò ha consentito in questi ultimi anni, l'introduzione di un altro importante parametro: "la capacità di smaltimento del traffico" in un dato periodo di tempo. La torre dei Piloti rendeva significativo questo elemento e contribuiva, con la sua tecnologia avanzata, e soprattutto con la professionalità del personale addetto, all'insieme di questi fattori qualificanti, che determinano l'importanza commerciale di un porto come quello genovese. Entrata in funzione nel 1997, la torre di controllo dei piloti del porto di Genova era infatti il motore di tale indotto, alta oltre 50 metri, essa rappresentava il cervello tecnologico più avanzato per la corretta regia del traffico portuale. Come le torri di controllo degli aeroporti, anche la torre dei piloti portuali, che è stata abbattuta martedì 7 maggio alle ore 23,.... provocando una tragedia con un bilancio di 9 morti e gravissimi danni materiali, svolgeva un ruolo importantissimo e delicato per l'intera comunità.





andate davvero le cose», ha ribadito l'ammiraglio Angrisano, senza scendere nei dettagli.

Mentre il lavoro degli inquirenti prosegue, le mamme delle vittime, in occasione della Festa della mamma, che per loro è coincisa con una camera ardente, hanno scritto una lettera

aperta ai soccorritori per ringraziarli della vicinanza: «Non ci hanno mai abbandonato, non hanno mai riposato e nei loro occhi abbiamo visto la nostra stessa sofferenza», scrivono. A quelle donne l'ammiraglio Angrisano ha voluto fare dono di una rosa avvolta in un tricolore.

Loro lo hanno ringraziato così: «Noi mamme vogliamo partecipare a tutti la profonda emozione che abbiamo provato, in quella che ieri sarebbe stata la giornata a noi dedicata, per

**Primo Dirigente del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco*