

TORRE PILOTI, IL 16% DEI GUASTI ALLE NAVI MESSINA UGUALE A QUELLO CHE HA POI CAUSATO LA STRAGE

«Jolly, incidenti nascosti per risparmiare»

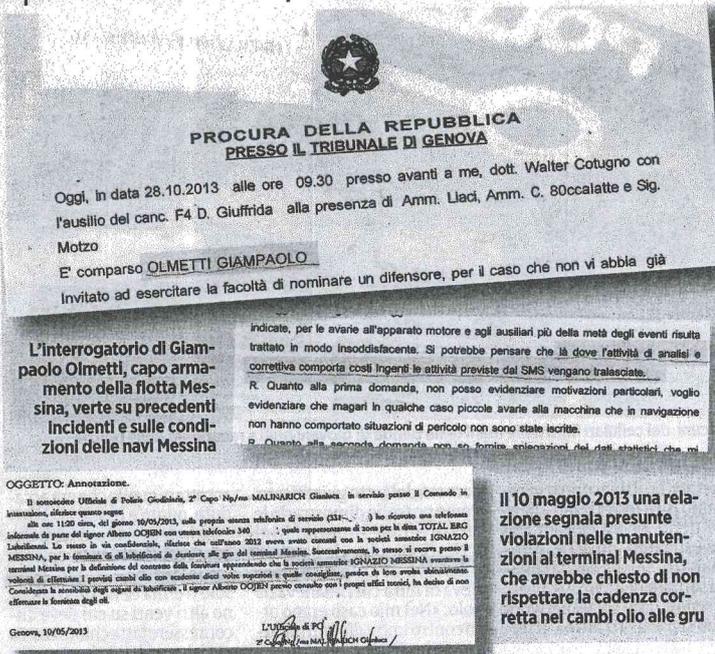
Nuove accuse dai pm. La difesa: «Riparazioni corrette, ma in alcuni casi non abbiamo fatto i test»

LE CARTE

MARCO GRASSO
MATTEO INDICE

«MENTRE per gli incidenti di navigazione, collisione, incaglio e ormeggio, la maggioranza delle schede risulta corretta, per le avarie ai motori più della metà degli eventi è trattata in modo insoddisfacente. Si potrebbe pensare che laddove analisi e correttivi comportino costi ingenti, le attività previste dai protocolli di sicurezza vengano tralasciate». Secondo la Procura, dietro la strage della Torre piloti abbattuta il 7 maggio 2013 dal cargo Jolly Nero (Messina) in manovra, c'è stata anche la volontà di risparmiare. È scritto nel verbale con cui si riassume l'interrogatorio di Giampaolo Olmetti, comandante d'armamento indagato insieme ad alcuni membri dell'equipaggio per l'omicidio colposo di nove persone. Olmetti è l'unico manager coinvolto: gli contestano di aver sorvolato su guasti analoghi a quello che ha causato il disastro (mancato riavvio del motore in avanti, che lasciò lo scafo in abbrivio all'indietro fino alla collisione). E quelle omissioni, secondo i pm, hanno una correlazione diretta con lo scempio.

«Disastro sfiorato a Carrara» Oggi si scopre però molto di più, leggendo il contenuto finora inedito del confronto che Olmetti sostenne in Procura il 28 ottobre 2013. «Mi si contesta - spiega - che in svariate occasioni i propulsori della flotta hanno avuto problemi, creando situazioni di rischio nelle manovre in porto, e che in tali casi non è stata svolta alcuna attività per garantire almeno il non verificarsi [in futuro] di conseguenze gravi per la sicurezza... Ciò sarebbe corretto solo se il motivo dei mancati avviamenti fosse ripetitivo, se si fosse rotto sempre lo stesso componente: noi abbiamo analizzato, affrontato e poi risolto i singoli problemi, effettuando le opportune riparazioni e abbiamo confidato nel ri-



L'interrogatorio di Giampaolo Olmetti, capo armamento della flotta Messina, verte su precedenti incidenti e sulle condizioni delle navi Messina

indicate, per le avarie all'apparato motore e agli ausiliari più della metà degli eventi risulta trattato in modo insoddisfacente. Si potrebbe pensare che là dove l'attività di analisi e correttiva comporta costi ingenti le attività previste dal SMS vengano tralasciate.

R. Quanto alla prima domanda, non posso evidenziare motivazioni particolari, voglio evidenziare che magari in qualche caso piccole avarie alla macchina che in navigazione non hanno comportato situazioni di pericolo non sono state iscritte.

R. Quanto alla seconda domanda, non so fornire spiegazioni dei dati statistici che mi

OGGETTO: Annotazione.

Il sottoscritto Ufficiale di Polizia Giudiziale, 2° Capo N°/m MALINARICH Gianluca, in servizio presso il Comando in sostituzione, riferisce quanto segue: «In data 10/05/2013, sulla propria stanza telefonica di servizio (331-...) ho ricevuto una telefonata alla ore 11:20 circa, del giorno 10/05/2013, sulla propria stanza telefonica di servizio (331-...) ho ricevuto una telefonata indicante da parte del signor Alberto OOOJEN con numero telefonico 340... quella rappresentante di zona per la ditta TOTAL ERG Lubrificanti. Lo stesso in via confidenziale, riferisce che nell'anno 2012 aveva avuto contatti con la società messina IGNAZIO MESSINA, per la fornitura di oli lubrificanti da destinare alle gru del terminal Messina. Successivamente, lo stesso si ricorre presso il terminal Messina per la definizione del contratto della fornitura stipulando che la società messina IGNAZIO MESSINA avrebbe la volontà di effettuare i previsti cambi olio con scadenza dieci volte superiori a quelle consigliate, perché da loro sembra ritenuta valida la scadenza degli oli lubrificanti. Il signor Alberto OOOJEN perciò contatta con i propri uffici tecnici, ha deciso di non effettuare la fornitura degli oli.

Genova, 10/05/2013

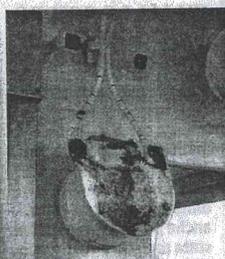
L'USCITA DI PC
2° Capo N°/m MALINARICH Gianluca

spetto delle procedure di manutenzione previste dai costruttori... In alcune occasioni abbiamo diminuito le ore indicate dal costruttore tra una manutenzione e l'altra». Più avanti il dirigente Messina va-

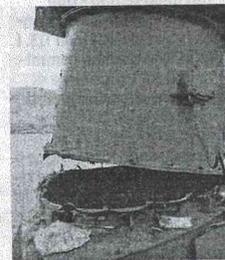
cilla, quando gli leggono la «scheda di analisi della compagnia sull'incidente a Carrara della Jolly Platino (nave affine alla Nero) del 4 luglio 2003: in fase d'ingresso in porto con abbrivio, il motore non è ripartito

Il 10 maggio 2013 una relazione segnala presunte violazioni nelle manutenzioni al terminal Messina, che avrebbe chiesto di non rispettare la cadenza corretta nei cambi olio alle gru

a marcia indietro e la nave è stata fermata solo con le ancore, a pochissimi metri dal porticciolo gremito di diportisti». Il magistrato contesta che, nel documento dove si registra l'avaria e si dovrebbero indica-



Il contagiri della Jolly Nero era danneggiato alla partenza



Un particolare della porta-container dopo il disastro

re i correttivi, «non è contenuta alcuna azione correttiva e c'è solo la frase: "Comprendiamo che gli ostacoli presenti richiedevano una pronta inversione della macchina, ma certamente in futuro dovrà essere

tenuto in considerazione l'accaduto per prevenirne il ripetersi". Il magistrato ribadisce che la scheda non è stata distribuita a nessun altro, oltre al comandante della Jolly Platino, «e dunque sulle altre navi non era disponibile (gli equipaggi erano insomma tenuti all'oscuro di un problema potenzialmente ricorrente per la flotta, ndr)».

«Ipotesi non verificate»

«In effetti - prova a rispondere Olmetti - non abbiamo trovato la specifica causa nella mancata ripartenza (fotocopia dell'impasse che ha causato la strage di Genova, ndr). E abbiamo ipotizzato che potesse derivare dall'abbrivio in avanti della nave e dal numero di giri che l'elica aveva conservato a seguito del trascinarsi... Non abbiamo verificato se questo fosse stato indicato dal costruttore o se il motore non avesse rispettato le specifiche; non abbiamo indicato un numero di giri al di sotto dei quali l'avviamento poteva dirsi sicuro e non abbiamo effettuato prove in mare, utili per ricostruire almeno empiricamente se la nostra ipotesi fosse attendibile».

«Schede compilate a caso»

Il pm va giù pesante: «Si ha la sensazione che l'unica cosa che premeva fosse di riempire in qualche modo le caselle [della scheda di registrazione del guasto] pur non avendo effettuato alcuna attività». E ancora: «Risulta che il 24 settembre 2012 (sette mesi prima della strage, ndr) lei non abbia informato le autorità italiane su un incidente avvenuto a Suez alla Jolly Nero (guasto identico a quello di Genova, ndr). Perché?». La risposta di Olmetti, alla luce di quanto accaduto al Molo Giano, fa perlomeno pensare: «Abbiamo ritenuto l'incidente a basso tasso di pericolosità». Il 16% dei guasti avvenuti nei dieci anni precedenti alla flotta Messina, erano stati simili a quello che ha originato il mas-

grasso@ilsecoloxix.it
indice@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE INTERCETTAZIONI E UNA «SOFFIATA» CONFERMANO I SOSPETTI DELLA PROCURA

Il manager disse: «Non hanno visto certe cose...» Un teste accusa: «Alcune manutenzioni ritardate»

QUALCOSA da nascondere forse c'era. Tanto che in un'intercettazione del 16 maggio 2013, una settimana dopo la strage della Torre Piloti, il comandante d'armamento Messina Giampaolo Olmetti pronuncia una strana frase, conversando con un certo «Giovanni»: «Mi ha chiamato Repetto (Lorenzo, ex primo ufficiale della Jolly Nero, indagato) per dirmi che

era ancora andata la polizia... non si è accorta di certe cose, vabbè...».

Un altro dato agli occhi degli investigatori «inquietante» nell'approccio alle manutenzioni, ancorché scollegato dall'incidente, emerge invece dall'annotazione di Gianluca Malinarich, sottufficiale della Guardia costiera «Alle ore 11.20 del 10 maggio 2013 (tre giorni dopo il dis-

astro), ho ricevuto una chiamata da Alberto Oojen, rappresentante in zona per la ditta Total Erg lubrificanti. Ha riferito che nel 2012 aveva avuto contatti con la società armatrice "Ignazio Messina", per la fornitura di lubrificanti da destinare alle gru del loro terminal. Successivamente si era recato al terminal per la definizione del contratto, apprendendo che la società ar-

matrice avanzava la volontà di effettuare i previsti cambi olio con scadenze dieci volte superiori a quelle consigliate, pratica da loro svolta abitualmente. Considerata la sensibilità degli organi da lubrificare, il signor Alberto Oojen, previo consulto con i propri uffici tecnici, ha deciso di non effettuare la fornitura».

M. GRA. - M. IND.