

Carte truccate sulle navi, Capitaneria nel mirino

L'ipotesi: fra 2006 e 2013 non controllò le certificazioni concesse dal Rina ai cargo Messina pericolosi

MATTEO INDICE

LE NAVI erano pericolose, ma l'armatore non lo diceva e il Rina, ente certificatore fra i più noti al mondo, concedeva con nonchalance le attestazioni di sicurezza. E però oggi si scopre che la Procura mette nel mirino pure chi, quelle stesse attestazioni, avrebbe comunque dovuto vagliare ovvero la capitaneria di porto.

È la nuova svolta nell'inchiesta sulle carte truccate fra i moli genovesi, nata dagli accertamenti sulla strage della Torre piloti avvenuta il 7 maggio 2013, quando la portacontainer Jolly Nero della compagnia Messina rimase in abbrivio all'indietro per un'impasse al motore e abbatté l'edificio dove lavoravano militari della Guardia costiera e operatori radio dei rimorchiatori, uccidendo nove persone.

Guasti ricorrenti sulle Jolly

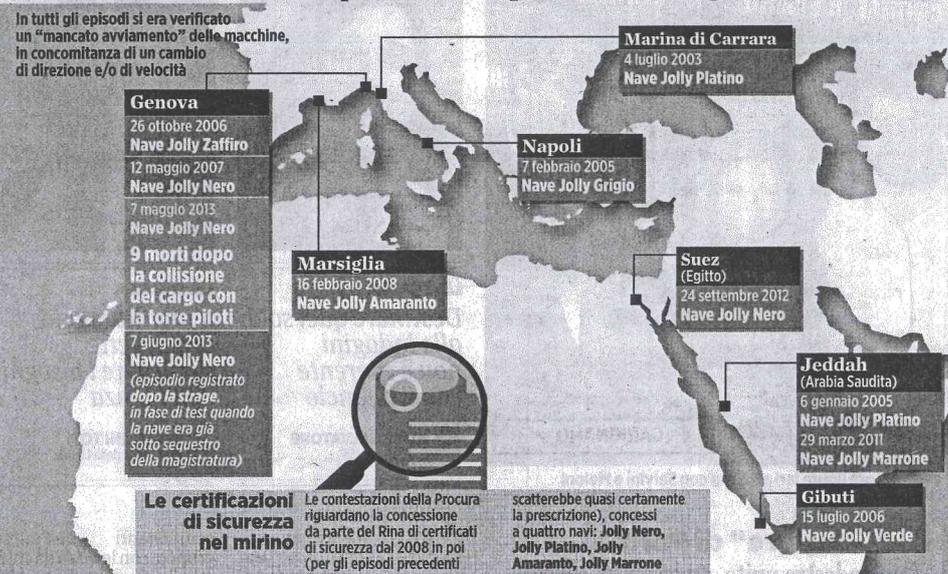
Per il disastro sono a processo membri dell'equipaggio e un dirigente della compagnia, accusato di aver lasciato partire il cargo nonostante fosse in precarie condizioni. Ma studiando le centinaia di documenti sequestrati nel corso dei rilievi sul massacro del Molo Giano, i pm hanno scoperto una catena di guasti e incidenti agli occhi degli investigatori parzialmente insabbiati, e soprattutto in alcuni casi incompatibili con i via libera ottenuti nel tempo da quattro navi. Nello specifico, si contestano gli attestati rinnovati dal 2008 a Jolly Nero, Jolly Amaranto, Jolly Platino e Jolly Marrone. I documenti ai quali fanno riferimento gli investigatori sono il certificato di sistema Sms (Safety management system) e il cosiddetto Safety Management Certificate, da rilasciare a ogni singolo scafo, che ne dovrebbe garantire il rispetto degli standard fondamentali di prevenzione del rischio. L'Smc è a sua volta un tassello fondamentale per il rispetto del codice Ism, International Safety Management «il cui obiettivo - si legge sul sito del Rina - è prevenire danni alle persone o perdite di vite umane ed evitare danni all'ambiente, in particolare marino... Si applica a tutte le navi d'altura superiori a una certa stazza e al loro armatore, oppure alla società che si è assunta la responsabilità per l'esercizio».

«Omissioni per 15 anni»

Il problema fondamentale agli occhi di chi indaga è che le quattro imbarcazioni, perlomeno in un periodo recente, non avevano i requisiti minimi e il sostituto procuratore Walter Cotugno ha in prima battuta iscritto sul registro degli indagati sia ispettori dell'ente certificatore che dirigenti della compagnia armatrice.

Ma perché ora finisce sotto indagine pure la Capitaneria? Se all'inizio gli inquirenti avevano ipotizzato che Messina avesse «tratto in inganno» i militari, dopo una serie d'interrogatori ha preso corpo un'ipotesi differente, ovvero

Dieci anni di avarie-fotocopia ai motori prima della strage di Genova



che la stessa guardia costiera abbia "ratificato" - in qualità di autorità marittima pubblica delegata a tale compito - contropaleggerezze le certificazioni del Rina. Dal 2000 in poi i pubblici ministeri hanno mappato 107 fra incidenti e avarie gravi capitate su navi della flotta Messina, e 18 volte

LE 107 AVARIE
Gli inquirenti hanno "mappato" episodi avvenuti in navigazione e nei porti

GLI INTERROGATORI
La nuova svolta all'indagine è arrivata dopo una serie di audizioni

si era materializzata una mancata ripartenza uguale a quella che causò lo scoppio del maggio 2013; ma in 15 occasioni di queste 18, non sono stati esplicitati dettagliatamente i correttivi. Attenzione: mentre a Rina e Messina è contestato il più grave reato di falso, nei confronti della guar-

dia costiera potrebbe profilarsi la più tenue «omessa vigilanza», che riguarda potenzialmente ufficiali o sottufficiali in servizio nel periodo incriminato ed esclude di fatto l'ultimo triennio.

Dietro il massacro

Quegli intoppi e il modo in cui furono trattati manutenzione e prevenzione successivi, secondo gli investigatori, non erano compatibili con il Safety Management Certificate, con il codice Ism e in generale con la circolazione come se nulla fosse di navi pericolose. È vero che tra gli esperti il mancato riavvio è ritenuta una *defaillance* piuttosto imprevedibile. Ma nell'impostazione attuale la Procura è convinta che il Rina, al di là di eventuali distorsioni nei report da parte dell'armatore, avesse informazioni sufficienti per non concedere le attestazioni che invece arrivarono regolarmente, e che la capitaneria di porto dovesse a sua volta esaminare più a fondo le carte.

Nel frattempo, dei quattro mercantili nel mirino solo uno è ancora in vita, la Jolly Platino passata ai cinesi. La Amaranto è affondata al largo di Alessandria d'Egitto, Nero e Marrone sono state smantellate.

indice@ilsecoloxix.it
© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

IL SECOLO XIX 26/06/2016