

## LA TRAGEDIA DEL PORTO

# Il sopravvissuto: «Un boato e tutto si è accartocciato»

**S**ono un miracolato»: Bruno Prinz non riesce a smettere di piangere sul molo di Giarno. Si tormenta le mani e si asciuga le lacrime guardando verso il vuoto che ha inghiottito la torre della palazzina piloti dove lavorava come telefonista. Avrebbe dovuto esserci anche martedì sera se Maurizio Potenza non gli avesse chiesto di fare a cambio di turno. Un favore a un amico, un bivio che decide fra la vita e la morte. Soltanto sfiorata per fortuna, in quelle lunghe ore in cui Potenza è rimasto sotto le macerie, ufficialmente disperso, prima che i vigili del fuoco ne sentissero i lamenti sotto quintali di cemento. «Solo l'altra sera mi aveva chiesto: "Ho bisogno di un cambio: domani posso lavorare al posto tuo?"». Così Bruno Prinz è rimasto a casa, a Genova, e intorno alle 23 di martedì ha scoperto quanto era accaduto: «Mia moglie e io abitiamo sulle alture di Genova. Da lassù abbiamo sentito con le nostre orecchie come un boato, una deflagrazione. Pensare che potevo esserci io al posto di Maurizio là sotto».

Là sotto, che fino a martedì sera era lassù. Da dove si vedeva tutta Genova, in alto sopra gli uffici della Guardia Costiera. Dove lavorava anche Marco De Candussio, militare quarantenne originario di Fornaci di Barga, in provincia di Lucca. Assieme alla moglie Paola, quindici anni fa, si era trasferito in Liguria, dove era nato il figlio Samuele. Marco si trovava nella torre piloti al momento dell'impatto. Il suo corpo è stato ritrovato nelle prime ore della mattina. I carabinieri hanno avvertito allora la moglie di Marco, corsa a Genova per il riconoscimento. La sua salma nell'obitorio dell'ospedale è stata accanto a quella di Daniele Fratantonio, il primo dei cadaveri recuperati. Trenta anni, originario di Rapallo, lavorava alla centrale operativa della Guardia Costiera e, al momento dell'incidente, si trovava nella Torre piloti. Nella sua pagina Facebook, settimane fa, aveva pubblicato anche la foto del passaggio di una nave da crociera sotto la torre. Fratanto-

### LE STORIE

**MASSIMO SOLANI**

Twitter:@massimosolani

**Michele che non aveva voluto lasciare Livorno e Daniele che solo un anno e mezzo fa aveva vinto il concorso da effettivo. Il destino e le tragedie**

nio aveva iniziato la carriera militare facendo il servizio di leva a Santa Margherita Ligure e aveva poi rinnovato la ferma per 7 anni. «Un anno e mezzo fa aveva superato il concorso per il servizio permanente effettivo e aveva ottenuto la nomina a operatore di Sala Operativa», ricordava ieri Emiliano Santochini, comandante della capitaneria di porto di Santa Margherita Ligure.

Con il passare delle ore, alla lista delle vittime si sono aggiunti anche gli altri nomi. Come quello di Michele Robazza, quarantenne di Livorno, pilota del porto di Genova e padre di due figli piccoli (una bambina di 8 e un bimbo di 7). Abitava a Livorno con la famiglia e non aveva mai voluto abbandonare la sua città. Per questo continuava a fare la spola con Genova da almeno quindici anni. C'è poi Davide Morella, di 34 originario di Biella, sottufficiale della Capitaneria di Porto di Genova. In quel drammatico elenco anche il nome Gianni Jacoviello, 35 anni, di La Spezia e Giuseppe Tusa, 25 anni, di Milazzo. Anche loro militari della Guardia Co-



La scala delle torri di controllo rimasta in piedi FOTO INFOPHOTO

stiera come i dispersi: il maresciallo Francesco Cetrola, 38 anni di Matera, e il sergente Gianni Jacoviello, 33 anni, di La Spezia. Lavorava invece per la società Rimatori Riuniti Sergio Basso, 50 anni, di Genova. Anche lui, come tutti gli altri, sarebbe morto per annegamento secondo i primi rilievi fatti dai sommozzatori che ne hanno recuperato i cadaveri in mare.

C'è anche una storia che sa di miracolo tra i lutti. È quella di Gabriele Russo, 32 anni, di Messina, militare della Guardia Costiera. Era nell'ascensore della torre e nel crollo è finito in mare insieme alle macerie. «In quei secondi ho pensato a mio figlio di sette mesi: il desiderio di stare ancora con lui mi ha dato la forza per lottare e riemergere». «È stato un miracolo, è successo tutto in un attimo - racconta nella sua stanza nel reparto di ortopedia dell'ospedale Villa Scassi di Sampierdarena - abbiamo sentito un boato e tutto si è accartocciato intorno a noi. Sentivo rumore di ferro e cemento, mentre precipitavo. Poi mi sono trovato in mare».

...  
**«Ero in ascensore poi il botto, in acqua pensavo a mio figlio»**

...  
**«È un miracolo dovevo esserci io ma Maurizio ha cambiato turno»**

## Quella scala che si arrampica sul vuoto ha aperto il cuore di una città

### IL COMMENTO

ENZO COSTA

**L'IMMAGINE DELLA TRAGEDIA DI GENOVA È UN'IMMAGINE DI VUOTO:** lo spazio improvvisamente e sciaguratamente libero dei 54 metri di altezza della palazzina piloti con torre di controllo del porto, precipitata al suolo, ridotta ad un cumulo di macerie dopo l'impatto insostenibile con la nave portacontainer di 40mila tonnellate di stazza. È restata in piedi, inclinata dal pesantissimo colpo ricevuto, la scala interna, che ora si arrampica su nulla, come se volesse negare a se stessa l'evidenza del disastro. Non è solo per questa violenta apertura dell'orizzonte che il pensiero corre a Ground Zero, all'atroce 11 settembre di New York: accanto all'identico, inopinato prospettarsi sinistro di uno squarcio di cielo urbano per via di uno schianto spaventoso, c'è un analogo senso di ferita profonda, profondissima inferta alla città. Come le Torri Gemelle per la metropoli americana, il porto non è parte di Genova, e nemmeno il cuore di Genova. Il porto è Genova: innanzitutto per una questione di volumi, di dimensioni, di estensioni. Genova, a differenza di moltissime città portuali ampie, distese, allargate, è un grande porto davanti ad una città stretta, rattrappita, schiacciata dalle colline sfigurate dalla speculazione edilizia (segno perverso di una fame atavica e bulimica di spazi), trafitta da una Sopraelevata che ne sfiora le case, congestionata nei vicoli del Centro Storico, in quei labirintici "caruggi" avvoltoati su se stessi in un indescrivibile concentrato di degrado, vitalità, illegalità, riscatto, tradizione, immigrazione, comunità, prostituzione, droga, botteghe chiuse o riaperte alla speranza, odori di spezie, di urina, di focaccia, di umanità di ogni colore. Ecco: davanti a quegli spazi angusti, chiusi, soffocati, si apre il porto che si apre al mare e al mondo. Genova-porto, Genova porta, etimologicamente. Genova che quegli spazi mancanti li recupera in altezza, con le sue antiche funicolari, con l'ascensore per il paradiso di Castelletto cantato da Caproni. Anche la palazzina piloti venuta giù era un modo per allargare lo sguardo, per controllare dall'alto manovre e traffici, per dare e darsi una prospettiva di sicurezza e di sviluppo. Sì, perché il porto, per Genova, è anche ricchezza, crescita, futuro. Tanto più in questi ultimi anni, nei quali la città, come l'intero Paese, barcolla sempre più pericolosamente sulla voragine di una crisi feroce, che morde ogni realtà produttiva, che minaccia Fincantieri, che insidia l'Ilva per i riflessi del dramma ambientale di Taranto, che non risparmia neppure le eccellenze dell'alta tecnologia. Il porto è l'unico patrimonio capace di rinnovarsi che è rimasto a Genova, l'unica vera fonte di ricchezza che la alimenta, mentre guarda con scettica distrazione alla crescita lenta ma costante del turismo. Ma anche il porto, che pure, dicevo, è Genova, la città lo vede e lo sente poco, se non come un peso, un ingombro, un fastidio: il porto è, per molti, quasi solo la causa di un traffico autostradale da incubo, il mandante efferato di code infinite di camion carichi di container che lo lasciano o lo raggiungono, in assenza di adeguati collegamenti ferroviari per il trasporto delle merci arrivate o destinate al mare. Genova del porto e, dunque, di se stessa, non sa quasi nulla: ne ignora le modalità con cui vi si lavora, i rituali arcani, antichi e modernissimi, che lo regolano, le destinazioni delle sue merci, le figure professionali che lo abitano, conosce i mitici camalli per sentito dire, anche se ricorda di averli visti cadere sul lavoro come altre vittime di incidenti mortali che non ci si rassegna a considerare inevitabili. Anche se non ha dimenticato la figura eroica della loro guida, il granitico Console Batini, che se n'è andato qualche anno fa dopo una vita di fatiche e battaglie tenaci.

Genova sottovaluta il porto, o meglio lo ha sottovalutato fino alla tragedia dell'altra notte: quella palazzina piloti franata al suolo, quella scala storta che si arrampica sul vuoto, con il dolore immenso e l'ingiustizia che raccontano, con lo sgomento che producono, hanno aperto gli occhi alla città, e anche il cuore.

## Morti e incidenti, la maledizione delle Jolly

**D**al 1921 il tuo ponte sull'oceano», garantisce la Ignazio Messina & C. Nelle specialità della casa, si legge, «da novant'anni trasporti marittimi rapidi e sicuri». C'è anche molto altro, in realtà, nel passato di una compagnia di navigazione che ha incontrato più guai giudiziari che tempeste. Almeno la metà delle 14 navi che compongono la flotta Jolly, ognuna dedicata ad un colore, è finita nell'occhio del ciclone per inchieste su traffici illeciti di veleni e armi e per gli incidenti in mare che hanno provocato tre morti, pescatori travolti e uccisi a bordo dei loro scafi. Senza dimenticare i guasti, le avarie e gli scampati pericoli: da oltre 20 anni, la Messina non è esattamente tra gli armatori più tranquilli tra quelli che solcano i mari con gigantesche sagome come quella che si è schiantata contro la torre del porto di Genova.

### VELENI IN CALABRIA

Il caso più clamoroso e inquietante riguarda la Jolly Rosso che diventò semplicemente "Rosso" dopo che nel 1988 aveva trasportato 9000 fusti di rifiuti tossici dal Libano all'Italia, per conto del governo. Nel 1990 si è arenata, dopo una tempesta e un'avarìa alla deriva, sulle coste calabresi di Formiche, vicino Amantea, provincia di Cosenza. Secondo i registri di bordo la nave, che prima era un cargo, trasportava tabacco e ge-

### IL RETROSCENA

**SALVATORE MARIA RIGHI**

Twitter:@SalvatoreMRighi

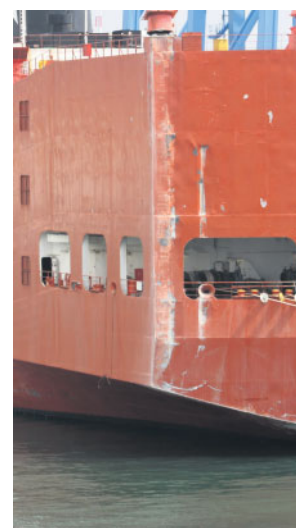
**Una lunga scia di guai giudiziari e di sciagure in mare per la compagnia ligure: la più clamorosa quella della Rosso, legata all'assassinio di Ilaria Alpi**

neri di consumo, ma ci sono sospetti legati a strane falle che sarebbero state viste nello scafo, e che hanno fatto ipotizzare l'affondamento per coprire loschi traffici di rifiuti e sostanze nocive. Testimoni hanno visto camion fare la spola dalla spiaggia dove la Rosso è rimasta sei mesi, come una carcassa in attesa della demolizione ordinata dai magistrati. Sulla vicenda vengono aperte, e archiviate, tre inchieste. E si registra la morte perlomeno singolare dell'ufficiale di marina Natale De Grazia, impegnato con gli inquirenti calabresi nelle indagini sulle navi fantasma, colate a picco nel Tirreno e nello Jonio coi loro carichi di veleni. Il capitano De Grazia muore nel 1995, a 39 anni, per un arresto cardiaco, mentre era in viaggio verso La

Spezia per sentire l'equipaggio della Rosso. Secondo il pm Francesco Neri è stato avvelenato. La vicenda della Rosso, tramite la figura di un faccendiere in odor di P2 e di trafficanti, ha anche incrociato l'omicidio di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin in Somalia.

Non meno grave il capitolo degli speronamenti e degli scontri in mare con pescherecci. Nell'agosto 2011 la Jolly Grigio va addosso al "Giovanni Padre" al largo di Ischia: perdono la vita, con un dolorosa e inutile ricerca dei corpi, Alfonso Guida, 43 anni, e il figlio Vincenzo, 21, pescatori di Ercolano. «C. li abbiamo presi» si sente dalla scatola nera della nave, con il timoniere e il terzo ufficiale accusati di omicidio colposo plurimo e naufragio colposo. Con le stesse imputazioni furono processati quattro membri dell'equipaggio della Jolly Blu che nel 2003 ha investito il peschereccio San Mauro al largo di Piombino.

Altri guai, in ordine sparso, nel 2002 - sempre nel porto di Genova - quando la Jolly Verde ha tirato giù una gru alta 40 metri in ore notturne, evitando almeno un'altra strage di lavoratori. Oppure l'avarìa che nel 2010 ha colpito la Jolly Amaranzo in alto mare, con 8 container di merci pericolose persi in mare. O la Jolly Rubino arenata nel 2002 sulle coste sudafricane, con grandi rischi ambientali per la riserva naturale dove l'elefante di ferro si era fermato.



**I minimi danni riportati dalla Jolly Nero, della compagnia di navigazione Linea Messina, andata a sbattere contro il molo Gianò abbattendo la torre di controllo**