



Gabrielli:
**«La nave
è stabile»**

La Costa Concordia non rischia di «sprofondare su fondali più bassi». Lo precisa il capo della Protezione civile in conferenza stampa all'Isola del Giglio. «La nave - ha detto - è nella condizione di stabilità e non necessita nessun tipo di intervento esterno: non c'è alla vista nessun pericolo che sprofondi in fondali più bassi».

l'Unità

MARTEDI
24 GENNAIO
2012

23

Foto di Carlo Ferraro/Ansa



È di Maria uno dei corpi Trovate altre due vittime

Identificato il cadavere della sposa di Biella. «Non saltò in mare con il marito rimase a bordo terrorizzata». I corpi ripescati ieri dai sub sono di due donne
Si smonta il caso dell'ungherese non registrata: era una segnalazione falsa

L'inchiesta

VINCENZO RICCIARELLI
GROSSETO

Maria D'Introno, la spina trentenne originaria della provincia di Bari e salita sulla Costa Concordia assieme al marito di Biella e alla sua nuova famiglia, non era saltata in mare mentre la grande nave si piegava su un lato ferita a morte dagli scogli e dalla folle manovra del comandante Francesco Schettino. Aveva indossato il giubbotto salvagente ma poi, forse terrorizzata da quelle onde nere, aveva deciso di non saltare e di attendere dentro la grande pancia della Concordia l'arrivo dei soccorsi.

Ed è lì, vicino alla poppa della nave sul ponte 5, che i sommozzatori l'hanno ritrovata nei giorni scorsi. Il marito Vincenzo ha sperato fino all'ultimo, fino a ieri quando il riconoscimento ufficiale ha dato un nome alla nona vittima identificata, dei quindici cadaveri ritrovati, del naufragio del Giglio. «Evidentemente, proprio come avevamo pensato, Maria, terrorizzata, non aveva mai lasciato la nave. Probabilmente quando tutti i suoi cari si erano tuffati con il giubbotto, compreso il marito Vincenzo che la teneva per mano, lei, che non sapeva nuotare, si è aggrappata alla ringhiera ed è risalita», si disperava ieri Carlo Cabrio, titolare dell'azienda edile di Salussola (Biella) dove lavorano il marito di Maria, Vincenzo, e il cognato Antonio.

Da ieri, però, accanto al cadavere di Maria, nella morgue dell'ospedale di Grosseto, ci sono altri due corpi di donna. I sub, che anche ieri si sono infilati nel relitto della Concordia attraverso i varchi che gli specialisti in cursori della Marina militare hanno aperto con delle microcariche esplosive, li hanno recuperati nel primo pomeriggio nel ponte 4, laddove da giorni si concentra ormai il grosso delle ricerche. Non hanno ancora un nome, come non ce l'hanno al mo-

Foto Ansa



Maria D'Introno aveva trenta anni

mento sei dei cadaveri recuperati, ma di sicuro nessuna delle due è la ragazza ungherese che sabato ha mandato in tilt il conteggio dei dispersi (mancano ancora all'appello diciotto persone) sollevando pesanti dubbi sulla correttezza delle liste consegnate da Costa Crociere ai soccorritori. Il mistero, infatti, è stato chiarito ieri

L'ufficiale di guardia
«Si è allagato tutto in due minuti. Le pompe non funzionavano»

Ricorso al Riesame
La difesa di Schettino chiede la scarcerazione
«non può reiterare»

dal ministero degli Esteri ungherese. «La persona che ha denunciato la scomparsa - ha scritto in una nota Budapest - ha agito sotto falsa identità di un soggetto che risulta defunto da tre anni».

Per un punto che si chiarisce, ce ne sono ancora molti che restano oscuri nelle carte dell'inchiesta condotta dalla procura di Grosseto. Anche per

questo nei prossimi giorni (forse venerdì) sarà risentito **Ciro Ambrosio**, vicecomandante della Costa Concordia, indagato insieme a **Francesco Schettino** per il disastro del 13 gennaio.

Nel frattempo, dagli interrogatori della scorsa settimana, emergono nuovi dettagli dei concitati minuti che hanno seguito la collisione con lo scoglio delle Scole. «Nel giro di due minuti era già tutto allagato», ha raccontato ai pubblici ministeri l'ufficiale di guardia in macchina **Alberto Fiorito**. «Le pompe non giravano - ha aggiunto - Ho aperto la porta del locale quadro elettrico principale per accedere poi al locale dei generatori di poppa per scendere al ponte A, ma c'erano già quasi due metri d'acqua». Fiorito ha spiegato che a quel punto gli fu «chiesto di aspirare ma era già tutto sommerso d'acqua e le pompe non giravano. Il black-out è stato quasi immediato», ha aggiunto Fiorito affermando anche che «le porte stagne erano chiuse». «Abbiamo contato che cinque locali erano allagati e sappiamo - è stata la sua conclusione - che la nave può reggere fino a tre locali allagati».

Dinamiche e ricostruzioni su cui insisterà anche la difesa di **Francesco Schettino** nel ricorso che sarà presentato oggi, o domani al massimo, al tribunale del Riesame per chiedere la libertà del comandante di Meta di Sorrento. Per il quale, una settimana fa, il gip **Valeria Montesarchio** ha duisposto gli arresti domiciliari motivandoli con il pericolo di reiterazione del reato. Un rischio, ragiona il legale di Schettino **Bruno Leporatti**, che non si presenterebbe più adesso che l'ufficiale è stato sospeso dalla Costa Crociere. Nel suo ricorso, però, Leporatti cercherà di sollevare pesanti dubbi anche sulle responsabilità dell'armatore genovese chiedendo di verificare se la Concordia ebbe davvero un guasto che ne ritardò la partenza da Civitavecchia e il corretto funzionamento dei sistemi di sicurezza della nave. ♦

guardia del mare dell'Isola del Giglio, sarà di due pontoni, uno dei quali con una gru alta 20 metri, due rimorchiatori, una barcaccina ma anche una nave appoggio, una nave-tank, senza contare tutto il suddetto pool di pronto intervento. Sul pontone principale - grande grossomodo come mezzo campo di calcio, spesso circa un metro, di metallo e legno - ci sarà un ingegnere dei vigili del fuoco a fare da ufficiale di collegamento con le unità operative a terra. Sul posto sono già stati posizionati tre cerchi concentrici di panne assorbenti, per difendere il mare. Le più esterne sono panne oceaniche che affondano di circa 60 centimetri. Domani verranno installati due chilometri di panne galleggianti. L'operazione di pompaggio del carburante procederà in questo modo: i tecnici partiranno dalle casse di prua. Una per volta, saranno collegate a una serpentina capace di scaldare il carburante. Intanto i sommozzatori praticeranno due fori nella cassa: da una parte verrà immessa acqua, dall'altra verrà aspirato il carburante. Questo consentirà di mantenere stabile la nave. Il lavoro verrà effettuato cassa per cassa. Svuotata, la nave lascerà poi l'Isola: su come accadrà, ballano molte ipotesi. ♦