



Foto di Luca Zennaro/Ansa

L'indagine dell'Ispra

Al via mappatura del fondale marino

Prenderà il via oggi la mappatura del fondale marino intorno al relitto della Costa Concordia. Lo ha annunciato il direttore della missione dell'Ispra (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), Simone Canese. «Faremo una catalogazione delle specie che vivono in questi fondali - ha spiegato -, se protette o importanti per l'ecosistema con l'obiettivo di costituire un punto zero di raffronto nell'eventualità di fuoriuscite di sostanze inquinanti dalla nave». L'Ispra anche ieri ha proseguito il lavoro quotidiano di monitoraggio dell'acqua e dei sedimenti. È stato inoltre sistemato un apparecchio, il correntometro, che registra le correnti marine e che fa parte della strumentazione utile per monitorare l'eventuale impatto sul mare di sostanze rilasciate dalla Costa Concordia. Secondo i rilevamenti e le analisi compiute nelle ultime ore, spiega Canese, «sembra non ci sia per ora fuoriuscita di sostanze».

quirenti proprio le comunicazioni tra il comandante della Costa Concordia Francesco Schettino e lo stesso Ferrarini fatte via telefono cellulare nelle fasi successive all'urto con gli scogli e al naufragio. Ferrarini dovrebbe dare una spiegazione sulla rotta della nave prima dell'impatto con lo scoglio del Giglio, ma soprattutto, chiarire la manovra di avvicinamento della nave nonché il ritardo sulla segnalazione dell'allarme.

IL PUNTO

Ed è proprio questo il punto fondamentale da spiegare. Ormai è accertato che il segnale sia stato dato con enorme ritardo. Ieri lo ha ribadito il presidente e amministratore delegato della Costa Crociere, Pierluigi Foschi, durante l'audizione in commissione Lavori pubblici al Senato. «Riteniamo che sia intercorso un lasso di tempo forse troppo lungo tra un ordine e l'altro», ossia tra l'ordine di allarme generale e l'ordine di evacuazione. Foschi ha risposto a una domanda su cosa sia successo prima dell'inizio dei soccorsi. «Se la domanda si riferisce la tempo tra il momento dell'incidente fino al momento dell'evacuazione - spiega - non sappiamo perché non abbiamo accesso alla scatola nera». Il presidente di Costa ha aggiunto: «Abbiamo avviato un'indagine in corso interna per sapere se ci sono delle mancanze interne per procedere a sanzioni disciplinari. Abbiamo delle idee ma aspettiamo che si concluda l'esito dell'indagine della magistratura».

Foschi ha aggiunto: «Noi sappiamo che c'è una sequenza di ordini che devono essere dati prima di arrivare all'ultimo ordine prima dell'evacuazione della nave. Non siamo certi dell'orario e non siamo certi di chi li ha dati. Non sappiamo se è stato il comandante. Per certo sappiamo che è stato dato l'ordine di allarme generale» quello per il quale ognuno si posiziona nei vari punti della nave. «Non sappiamo con certezza - conclude Foschi - e che ora è stato dato l'ordine di evacuazione ma riteniamo che sia intercorso un lasso di tempo forse troppo lungo tra un ordine e l'altro».

È intercorso troppo tempo, ormai è pacifico. Ma perché? Perché il segnale è stato dato in ritardo? Perché non lo si è dato prima? E cosa si sono detti Schettino e Ferrarini prima di lanciare il segnale? Il ritardo è costato la vita a parecchie persone. Se fosse partito prima le scialuppe sarebbero state calate in tutta sicurezza. ♦

È stata una ricerca disperata, perché è stato anzitutto faticoso assemblare una lista certa di dispersi. Ad un certo punto, la protezione civile aveva in mano una lista diversa da quella dell'armatore. Il check-in di chi si era salvato è stato compromesso dalla caotica gestione dell'emergenza, complice la negligenza del comando della nave. Le prime immersioni sono state senza «bussola». Anche per avere la piantina della Costa Concordia - necessaria per pianificare le ricerche subacquee - si è dovuto aspettare. Curiosamente, il plastico originale è andato a Porta a Porta, mentre al Giglio è arrivato il modellino della nave gemella, la Costa Serena. Ma è finita anche per la Concordia: non andrà più per mari, lo scafo non si può recuperare, ha detto l'armatore.

Dayana Arlotti aveva cinque anni. Alcuni l'hanno vista mettersi in salvo con una coppia di spagnoli. Un prete giura di aver visto una folla senza governo correre verso il ponte quattro, e calpestarla, dopo che era caduta. Altri raccontano di una scivolata, e del padre che per sottrarla all'abisso le è purtroppo finito appresso. La madre, Susy Albertini, non sa nemmeno come è morta sua figlia.

Però può comprare su Ebay un pezzo della memoria di quella strage. Anche questo è successo ieri: il cappello di un marinaio, il bicchiere del cocktail, il menu della cena. Tutto all'asta. L'orrore è in vendita. ♦

Era al telefono con Schettino Manager Costa davanti ai pm

Si chiama Roberto Ferrarini ed è il fleet crisis coordinator della Costa spa. Era al telefono con il capitano Schettino subito dopo l'incidente. L'interrogatorio è durato per oltre sei ore. Tanti i perché da chiarire.

VINCENZO RICCIARELLI

ROMA

Per la prima volta, da quando la nave Concordia si è piegata su un fianco, un rappresentante della Costa Crociere è stato sentito dalla magistratura di Grosseto che indaga da settimane sull'accaduto. Per fare luce su quella notte maledetta, e stabilire le cause, ieri la procura ha ascoltato per oltre sei ore il manager della società, Roberto Ferrarini.

Ferrarini è stato sentito come persona informata sui fatti nell'ambito

dell'inchiesta. La posizione di Ferrarini, «fleet crisis coordinator della Costa spa», è ancora quella della persona informata sui fatti. I pm hanno usato il lungo colloquio di ieri per chiarire tutti gli aspetti nautici relativi sia alla navigazione della Costa Concordia la sera del 13 gennaio, sia la fase successiva all'impatto contro gli scogli dell'Isola del Giglio, relativamente alle modalità di emergenza e soccorso attuate sia dal personale di bordo della Costa Crociere, sia da parte della società stessa.

Le dichiarazioni di Ferrarini sono state verbalizzate. Accanto agli investigatori dei carabinieri ci sono anche quelli della Guardia costiera, tra cui il capitano di fregata Gregorio De Falco, coordinatore della sala operativa della Capitaneria di porto di Livorno. Al vaglio degli in-