



Il recupero degli ultimi due cadaveri scoperti nel ponte 4 mercoledì e riportati alla luce soltanto ieri

→ **Le accuse dei pm** La manovra a velocità troppo alta perché il comandante perse tempo a tavola
 → **«Sconvolto per Dayana»** dice lui. Sull'isola la mamma della piccola: «Me l'avete ridata, grazie»

Per fare l'inchino Schettino si basò su mappe inadeguate

Nei sette avvisi di garanzia recapitati ai sette nuovi indagati c'è l'ultima ricostruzione della tragedia fatta dalla procura di Grosseto. Recuperati ieri gli ultimi cadaveri scoperti mercoledì: 25 vittime, sette ancora dispersi.

MASSIMO SOLANI
msolani@unita.it

Una lunga serie di errori, superficialità, sottovalutazioni e drammatici ritardi hanno causato il dramma della Costa Crociere che la sera del 13 gennaio è costato la vita a 32 per-

sone (25 le vittime accertate, sette i cadaveri ancora da recuperare). È la tesi della procura di Grosseto che soltanto due giorni fa ha inviato gli avvisi di garanzia ai nuovi sette indagati per il disastro dell'isola del Giglio che si vanno ad aggiungere ai nomi del comandante Francesco Schettino e del suo vice in plancia **Ciro Ambrosio**. Si tratta del comandante in seconda **Roberto Bosio**, degli ufficiali **Silvia Corona**, **Salvatore Ursino** (accusati cooperazione colposa in omicidio plurimo) e **Andrea Bongiovanni**, del vicepresidente esecutivo della compagnia **Manfred Ursprunger**, del

capo dell'unità di crisi **Roberto Ferrarini** e del fleet superintendent della **Concordia Paolo Parodi**. E proprio nei nuovi avvisi di garanzia sta scritta l'ultima ricostruzione delle ore a cavallo dell'impatto con gli scogli delle **Scole** e della tragica evacuazione della nave. Perché, è la tesi dei pm, se l'inchino già fatto tante volte in passato la sera del 13 gennaio si è trasformato in tragedia è stato anche per l'eccessiva velocità di crociera della **Concordia**: Schettino infatti, ha ricostruito la procura, avrebbe infatti rallentato la rotta per poter cenare in tutta tranquillità e successiva-

mente avrebbe spinto la nave fino ai 16 nodi per recuperare il tempo perso e annullare il ritardo accumulato. Una manovra, ha scritto la procura di Grosseto, che ha impedito al comandante di «agire in modo efficiente per bloccare la nave entro una distanza adatta a evitare gli scogli». Ma non è tutto: secondo la tesi dei magistrati, infatti, Schettino finì contro gli scogli anche perché guidato nella navigazione da carte nautiche inadeguate (la scala troppo grande non segnalava in maniera corretta gli scogli) e distratto dalle conversazioni telefoniche e dalla confusione in plancia.

A Schettino però, oltre a quelle di omicidio plurimo colposo, naufragio, abbandono di incapaci e abbandono della nave, la procura di Grosseto contesta anche l'accusa di omessa comunicazione alle autorità marittime dell'incidente. Schettino, nello specifico, deve rispondere anche di non aver comunicato alla Capitaneria di porto di Livorno l'effettiva gravità della situazione, ritardando così le procedure di emergenza e soccorso. Lo stesso atteggiamento avuto nella comunicazione con i passeggeri ai quali, al posto delle corrette informazioni e delle procedure di eva-