



IL DISASTRO
13 gennaio la Costa Concordia naufraga nelle acque dell'isola del Giglio. I morti sono 36, 152 i feriti

L'ARRESTO
Il capitano Schettino viene arrestato il giorno dopo il naufragio per abbandono e omicidio colposo

LE INDAGINI
Due giorni fa la Procura di Grosseto ha chiuso le indagini: oltre al comandante altri 11 indagati

Il caso

Falsi collaudi e controlli facili così la Costa aggirava la sicurezza Con Capitaneria e Registro navale, un "sistema" delle crociere

DAL NOSTRO INVIATO
CARLO BONINI

GROSSETO — L'indagine sulla catastrofe della Costa Concordia afferra il suo ultimo bandolo di verità. E con la forza dirompente di decine di intercettazioni telefoniche ed ambientali (sin qui inedite), che per mesi hanno registrato anche i sospiri dei manager della "Costa", spalanca il pozzo di sentina dell'industria delle crociere. Un'informativa di 162 pagine del Nucleo Investigativo dei carabinieri di Grosseto, depositata con l'avviso di conclusione dell'indagine preliminare a carico dei 12 indagati, segnala «nuovi percorsi investigativi» e documenta quale grumo di interessi, controlli addomesticati, rapporti opachi esistessero tra Armatore, Capitaneria di porto e Registro Italiano Navale (Rina). E come, all'indomani del naufragio, quel Sistema si sia sentito improvvisamente minacciato e abbia cercato di proteggersi.

QUELLO CHE "NON SI PUO' DIRE"

Che succedeva, dunque, sulle navi della Costa? Il 25 febbraio scorso, Paolo Mattesi (M), manager della società, parla con Massimo Garbarino (G), uno dei comandanti, della tenuta delle porte stagne.

G: «Queste porte stagne che abbiamo noi sono di quella cazzo di ditta che, belin, è da mettere in prigione».

M: (ride)
G: «Devono mettere loro (in galera ndr.) che certificano le navi».

M: «Lasciamo perdere...».

G: «Come cazzo le autorizzano? Perché queste porte stagne qua c'hanno una tenuta come una baderna (una guarnizione ndr.). Dopo due anni sono già da cambiare! C'è aria!».

Dunque, le porte stagne sono da buttare. Ma quel che è peggio, le navi della Costa, durante la navigazione, le tengono aperte per periodi di troppo lunghi e, dopo il naufragio della Concordia, le nuove direttive della Guardia Costiera sono un problema. Che Mattesi suggerisce a Garbarino di aggirare.

M: «Dobbiamo cercare di ridurre il più possibile questi periodi di apertura. Di conseguenza, *smarcare* sul registro questi orari, mi sono spiegato? Vedi se è fattibile».

LE PRESSIONI SU RINA E CAPITANERIE

Nel marzo scorso, Costa vive settimane complicate. Il Rina, insieme alla Capitaneria di porto di

Genova e al Comando generale delle capitanerie di Roma, avvia un'ispezione che rischia di trovare falle nelle procedure di sicurezza delle navi. Il manager Roberto Ferrarini, al telefono con Marco Tomesani, rassicura. «Sicuramente il

nostro K1 (Foschi, ad di Costa) ha parlato con il K1 di Rina. Si sono chiariti». Il problema, tuttavia, è che il Comando Generale delle Capitanerie di Porto di Roma non sembra voglia recedere da un atteggiamento di scarsa disponibili-

lità. Foschi ne parla al telefono con Ferrarini e si fa minaccioso: «Io ho parlato... C'è grande rigidità. E gli ho anche detto che se adesso esce questa cosa (le falle nella sicurezza della navi Costa ndr.) siamo coinvolti noi, ma anche il Rina e la Ca-

pitania di Porto, perché dall'ultima visita la situazione è la stessa». Del resto, l'accesso di "Costa" al Rina e alla capitaneria di Genova è tale che, Ferrarini viene avvisato da uno dei manager reduci da una visita agli uffici del Rina di «non usa-

re i telefoni» (in quel momento intercettati).

"PROVE IN MARE FINTE"

Et tuttavia il 5 aprile scorso, che si comprende come vadano le cose nel Sistema. Cristina Porcelli (C), avvocato di Costa, e il manager Paolo Parodi (P) discutono di una delle navi di Costa appena uscita dai cantieri e con problemi a una «boccola della trasmissione» che rischia di comprometterne l'idoneità alla navigazione.

P: «Il Rina fa tutto quello che vuole Fincantieri (l'azienda che ha costruito la nave). Noi abbiamo avuto problemi simili con navi in esercizio. Vedi la "Fortuna", ti ricordi?»

C: «Sì, però qui è una consegna e voglio capire se...».

P: «Una consegna. Quindi puoi decidere se fare delle prove a mare severe e dunque a quel punto la boccola o si brucia o va bene. Ma se si brucia la nave deve tornare in bacino. Oppure, fai delle prove a mare non severe se prevedi...».

C: «Ah va beh».

P: «Perché è interesse di tutti fare delle prove a mare finte... Se no perdiamo due settimane di crociera».

C: «Certo. Chiaro».

P: «Tieni presente che questo è già successo con una nave... Se non sbaglio era la Concordia».

OSPITI IN CROCIERA

Il 13 marzo, Foschi (F) e Onorato (O), ad e direttore generale di Costa, si sfogano al telefono su Capitaneria di Porto e Rina.

F: «Noi non possiamo morire. È chiaro che qui siamo tutti insieme».

O: «Bisogna chiamare Cacioppo (il Comandante generale delle Capitanerie) e dirgli: Guardi, noi dobbiamo anche difenderci». La conversazione tra i due prosegue in auto.

O: «C'è gente della Capitaneria che viene in crociera con noi. Ti comporti come tutti gli altri crocieristi... Sono venuti proprio sulla Concordia. A Dicembre».

F: «No, ad dicembre c'erano quelli del Rina. Ma prima c'era la Capitaneria».

O: «Ah, c'è un onorevole genovese, come si chiama... che ha avuto l'incarico di contattarmi da parte di un certo Nicolini, Nicoletti. Mi deve parlare di una cosa che riguarda la Concordia. Non ho scelta. Devo chiamare Bormacin (Giorgio, senatore Pdl)».



La Costa Concordia naufragata il 13 gennaio all'isola del Giglio

FOTO: ANSA/REUSSO

Il nuovo volto della tonicità.

NUOVA

Multi-Régénérante Jour

La Ricerca Clarins ha scoperto l'anello mancante in tema di tonicità della pelle. Riformulata, la nuova Multi-Régénérante Jour è l'unica crema Clarins che agisce su tutti i legami della compattezza cutanea, merito di potenti estratti di piante. L'effetto lifting è naturale, il viso ritrova un aspetto tonico, i tratti sono distesi, l'espressività autentica. Ecco perché nel mondo, ogni 8 secondi, viene venduta una Multi-Régénérante. Clarins, N.1 in Europa nei trattamenti di bellezza di alta gamma.

*Test ex vivo. *Referito a tutti i prodotti della gamma Multi-Régénérante - Sell-In. **Fonte: European Forecasts.

www.clarins.com



DISPONIBILE NELLE VERSIONI GIORNO E NOTTE



CLARINS

Scopri le idee regalo Clarins, irresistibili nella qualità e nel prezzo, presso le Profumerie



Scopri la profumeria più vicina a te su limoni.it

limoni

Le prove finte

È interesse di tutti fare delle prove a mare finte... Altrimenti perdiamo due settimane di crociera

P.Parodi, manager della Costa

Le porte stagne

Queste porte stagne che abbiamo noi sono di quella c... di ditta che, belin, è da mettere in prigione...

M. Garbarino, comandante