



REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

IL TRIBUNALE DI GROSSETO

nelle persone di:

Dott. Giovanni PULIATTI (Presidente)

Dott. Marco MEZZALUNA (Giudice estensore)

Dott. Sergio COMPAGNUCCI (Giudice estensore)

nella pubblica udienza del 11 febbraio 2015 ha pronunciato e
pubblicato mediante lettura del dispositivo la seguente

SENTENZA

nel procedimento penale di primo grado nei confronti di:

SCHETTINO Francesco, nato a Napoli il 14 novembre 1960, con
domicilio dichiarato in Meta Di Sorrento (NA), Vico San Cristoforo n.
10

Libero presente

Assistito dall'avv. Domenico PEPE del foro di Monza e dall'avv.
Donato LAINO del foro di Napoli;

N. 115/2015 Reg.sent.

N. 12/285 R.G.N.R.

N. 13/1023 REG.DIB.

DATA DEL DEPOSITO

il 10.04.2015

Il Funz. Canc.
IL CANCELLIERE
Dr. Roberta Benedetti

DATA IRREVOCABILITÀ

il

Il Funz. Canc.

N. _____ Camp.

REDATA SCHEDA

il

Estratto Sent. ex art. 15

Regolamento al P.M.

il

Estratto Sent. e avviso

Deposito al P.G. Firenze

il

Copia Sent. ex art. 27

Regolamento al P.M.

il

Estratto Sent. ex art. 28

Regolamento al P.M.

il

IMPUTATO DEI REATI:

a) 40², 61 n. 3, 113, 449², in riferimento all'art. 428, e 589²⁻⁴ c.p., 1122 c.n., per avere – quale comandante della nave Costa Concordia, in cooperazione con Ciro Ambrosio, Jacob Rusli Bin e Silvia Coronica e con Manrico Giampedroni e Roberto Ferrarini – per colpa consistita in imprudenza, negligenza e imperizia e in violazione di leggi, regolamenti, ordini e discipline. In particolare e tra l'altro:

- omettendo di assicurarsi che la rotta prevista fosse stata pianificata usando adeguate e appropriate carte nautiche e altre pubblicazioni nautiche necessarie per il viaggio previsto, contenenti precise, complete ed aggiornate informazioni riguardanti quelle restrizioni per la navigazione ed i rischi che sono di natura permanente o prevedibile e che sono pertinenti per la sicura navigazione della nave ed in particolare utilizzando, e facendo utilizzare all'ufficiale cartografo Simone Canessa, per la preventivata navigazione sottocosta nelle acque antistanti l'Isola del Giglio in orario notturno, carte nautiche inadeguate per la scala troppo ampia e per il conseguente minor dettaglio nella rappresentazione della costa e dei fondali (e pertanto in violazione delle Regole 3 e 5, Sezione A-VIII/2, Parte 2 della Convenzione Internazionale sugli Standard di Addestramento, Abilitazione e Tenuta della Guardia per i Marittimi – *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* – STCW, della Regola 34, Capitolo V della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare - *International Convention for the Safety of Life at Sea* - SOLAS e del paragrafo 4.3.9 della procedura SMS P 14 MAN 01 – Gestione della navigazione manuale - Procedure di plancia – *Navigation Management, Standard orders for the Watch Officer of the Bridge*);

- ordinando, approvando e autorizzando la rotta pianificata da Simone Canessa, seppure non formalizzata in un rituale piano di viaggio (*voyage plan*) ed evidentemente redatta senza avere raccolto e studiato le carte nautiche, i portolani, l'elenco dei fari e dei segnali da nebbia, le tavole di marea, le effemeridi ed ogni altra pubblicazione ritenuta utile (e pertanto in violazione delle regole 3 e 5, Sezione A-VIII/2, Parte 2 della suddetta Convenzione STCW, della Regola 34, Capitolo V della suddetta Convenzione e della suddetta procedura interna P 14 MAN 01 SMS);

- omettendo di fornire per iscritto i cosiddetti ordini permanenti - *standing orders* agli Ufficiali che dovevano succedersi nella guardia in plancia in merito alle modalità di esecuzione della pianificata navigazione sottocosta e, in particolare, non fornendo

indicazioni e/o ordini in merito alla velocità di avvicinamento, ai tempi e al raggio di accostata con cui effettuare il passaggio dalla rotta 278° a quella 334°, all'orario in cui il comandante doveva essere chiamato sul ponte per effettuare la manovra di avvicinamento, agli orari in cui doveva eventualmente avvenire il rafforzamento del servizio di vedetta, alle modalità di condotta della navigazione (e pertanto in violazione e della suddetta procedura SMS P14 MAN01);

- omettendo di prendere in adeguata considerazione i pericoli conseguenti ad una navigazione non compiutamente pianificata e comunque poi effettuata in concreto senza avere in dotazione e comunque senza la materiale disponibilità di adeguata cartografia tradizionale di maggiore dettaglio e in particolare della necessaria carta nautica n. 119 – scala 1:20.000 – dell'Istituto Idrografico della Marina Militare Italiana (e pertanto in violazione delle Regole 3 e 5, Sezione A-VIII/2, Parte 2 della suddetta Convenzione STCW, della Regola 34, Capitolo V della suddetta Convenzione SOLAS e della suddetta procedura interna P 14 MAN 01 SMS);

- facendo prima rallentare la nave, onde poter terminare in tranquillità la propria cena prima dell'arrivo al previsto punto di accostata, e facendo poi successivamente accelerare, e così mantenendo una velocità prossima ai 16 nodi (nonostante la prossimità di ostacoli, la presenza di bassi fondali, le capacità di manovra della nave – con speciale riferimento alla distanza di arresto ed alle sue qualità evolutive nelle condizioni del momento – e l'ora notturna), in modo da non avere tempi e spazi per agire in maniera appropriata ed efficiente per arrestare il natante entro una distanza adeguata alle circostanze e alle condizioni del momento (e pertanto anche in violazione della Regola n. 6, Annesso BA, legge 27 dicembre 1977 n. 1085 e della Regola 5 del Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare - *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* - Colreg);

- omettendo di rinforzare – in numero e, se del caso, qualità – la composizione della guardia in occasione di una navigazione notturna, in acque ristrette con particolare densità di traffico (e pertanto in violazione della Regola 18, Sezione A-VIII/2 , Parte 4.1 della suddetta Convenzione STCW e del paragrafo 4.1.3 della suddetta procedura SMS P14 MAN 01 SMS).

- omettendo di presentarsi sul ponte di comando con congruo anticipo, così da assumere poi la titolarità della guardia e la direzione della manovra senza avere preventivamente avuto contezza del punto nave vero o stimato, della posizione e velocità della nave, delle correnti, delle condizioni meteorologiche e in genere della situazione

della navigazione, incluse le condizioni operative di tutte le apparecchiature per la navigazione e di sicurezza in uso o che devono o possono essere usate durante la guardia, ed inclusi altresì le condizioni e i rischi che si sarebbero potuti incontrare (e pertanto in violazione delle Regole 21 e 22, Sezione A-VIII/2 , Parte 4.1 della suddetta Convenzione STCW);

- consentendo la non opportuna presenza di estranei sul ponte di comando (in particolare, i membri dell'equipaggio Antonello Tievoli, Manrico Giampedroni e Ciro Onorato e la passeggera Domnica Cemortan), con il conseguente aumento di confusione e di fonti di distrazione per lui stesso, nonché per gli ufficiali di coperta e per il timoniere in servizio (e pertanto, non mantenendo – e non facendo mantenere – una guardia sicura in navigazione e durante la manovra di avvicinamento, in violazione della Regola II/1.2 della suddetta Convenzione STCW, nonché di quanto stabilito dal paragrafo 4.3 della procedura SMS P14-IO2 - Norme comportamentali per il *Bridge Team*);

- partecipando, insieme a Antonello Tievoli, ad una conversazione telefonica con Mario Terenzio Palombo, e così distraendosi ulteriormente e distraendo altresì gli ufficiali di guardia, mentre era in prossimità della costa in situazione pericolosa e con timone a mano (e pertanto, non mantenendo – e non facendo mantenere – una guardia sicura in navigazione ed in manovra, in violazione della Regola II/1.2 della suddetta Convenzione STCW, nonché di quanto stabilito dal paragrafo 4.3 della suddetta procedura SMS P14-IO2);

- intromettendosi – prima di assumere la titolarità della guardia e della manovra – nella tenuta della guardia da parte del primo ufficiale Ciro Ambrosio, ordinando di mettere il timone a mano e ordinando di posizionare un CPA (con ciò intendendo, in effetti, un Vrm – *Variable Range Marker*) su un radar, così di fatto condizionando la tenuta della guardia da parte del suddetto Ambrosio (e pertanto in violazione della regola 24.3, Parte 4.1, Sezione A-VIII/2 della suddetta Convenzione STCW);

- assumendo la titolarità della guardia e la direzione della manovra senza attendere che la vista si fosse completamente abituata alle condizioni di luce (e pertanto in violazione della Regola 20, Parte 4.1, Sezione A-VIII/2 della suddetta Convenzione STCW);

- assumendo la titolarità della guardia e la direzione della manovra senza avere preventivamente avuto contezza del punto nave vero o stimato, della posizione e velocità della nave, delle correnti, delle condizioni meteorologiche e in genere della situazione della navigazione, incluse le condizioni operative di tutte le apparecchiature per la

navigazione e di sicurezza in uso o che devono o possono essere usate durante la guardia, ed inclusi altresì le condizioni e i rischi che si sarebbero potuti incontrare (e pertanto in violazione delle Regole 21 e 22, Parte 4.1, Sezione A-VIII/2 della suddetta Convenzione STCW);

- omettendo di assegnare compiti specifici ai componenti la guardia in sottordine ed omettendo in particolare di predisporre un appropriato servizio di vedetta, utilizzando tutti i mezzi a disposizione adatti alle circostanze ed alle condizioni del momento, e in particolare non inviando a tal fine sull'aletta di sinistra alcuno degli ufficiali di guardia ovvero altri membri dell'equipaggio (e pertanto anche in violazione della Regola n. 5 del suddetto Regolamento Colreg, nonché della Regola II/1.4 (a) e delle Regole 14-16, Sezione A-VIII/2, Parte 4.1 della suddetta Convenzione STCW);

- omettendo di far rilevare il punto nave ad intervalli frequenti e con metodi diversi, di far identificare le luci e i segnali sottocosta, di porre a costante confronto la bussola magnetica e la giobussola, di tenere e di far tenere sotto controllo il radar, su scale simultaneamente diverse, e in genere la rotta seguita (e pertanto in violazione della Sezione A-VIII/2 della suddetta Convenzione STCW, nonché di quanto prescritto dalla suddetta procedura SMS P14 MAN 01)

- omettendo di trarre dal radar ogni necessaria informazione, durante la navigazione sottocosta, per controllare con continuità la posizione della nave, in particolare dal momento che i punti notevoli a terra non erano chiaramente visibili (e pertanto in violazione del paragrafo 4.3.9 della suddetta procedura SMS P14 MAN 01);

- avvicinandosi eccessivamente ed immotivatamente alla costa dell'Isola del Giglio, omettendo di verificare che la nave seguisse una rotta sicura, discostandosi dalla rotta precedentemente tracciata in rettifica a quella originaria e non percependo per tempo – né direttamente, né mediante la strumentazione di bordo – la presenza di scogli e bassi fondali in prossimità della nuova rotta da lui al momento seguita (e pertanto anche in violazione della Regola 7 del suddetto Regolamento Colreg, nonché della Regola 34.1, Sezione A-VIII/2, Parte 4.1 della suddetta Convenzione STCW);

- omettendo di richiedere all'ufficiale cartografo una nuova rapida pianificazione con indicazione di un preciso punto consigliato di accostata idoneo a passare alla distanza minima voluta in sicurezza da ostacoli, avendo deciso di avvicinarsi ulteriormente alla costa rispetto alla rotta tracciata da Simone Canessa (e pertanto in violazione della Regola 7, Sezione A-VIII/2, Parte 2 della suddetta Convenzione STCW);

- mantenendo, in navigazione in acque ristrette e con la prua quasi perpendicolare alla linea di costa, una velocità prossima ai 16 nodi, nonostante la prossimità di ostacoli, la presenza di bassi fondali, le condizioni di manovrabilità della nave – con speciale riferimento alla distanza di arresto ed alle sue qualità evolutive nelle condizioni del momento – e l'ora notturna (e pertanto anche in violazione della Regola n. 6 del suddetto Regolamento Colreg);
- dando al timoniere con elevatissima frequenza ordini sulla rotta da seguire, senza specificare la velocità dell'accostata e in genere il tempo massimo di esecuzione dell'ordine impartito (ed anzi, in una occasione, indicando che l'ordine doveva essere eseguito lentamente e in maniera non brusca);
- non eseguendo, con decisione ed ampio margine di tempo e con il dovuto rispetto delle buone regole dell'arte marinara, ogni manovra opportuna per evitare la collisione della nave contro un basso fondale, così da aprire una falla nella parte sinistra dello scafo (e pertanto anche in violazione della Regola n. 8 del suddetto Regolamento Colreg);
- omettendo, pur a conoscenza nell'immediatezza (sin dalle 21.46) della collisione con un basso fondale e della presenza di una falla, di lanciare il segnale in codice Delta – X-ray e di attivare, dirigere e coordinare la conseguente procedura antifalla (e pertanto in violazione degli artt. 7, lett. e) e 8, lett. g), d.lgs. 27 luglio 1999 n. 271, non limitando al minimo i rischi per i lavoratori e non attuando, con diligenza, le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435; del Ruolo di Appello approvato ai sensi dell'art. 203, d.P.R. 435/1991 cit.; della Regola 37, Capitolo III della suddetta Convenzione SOLAS, nonché in violazione di quanto previsto al punto 4.1 – Collisione/Falla della procedura SMS P12.04 – Gestione Sicurezza a Bordo - Istruzione Operativa – Sistema di Supporto Decisionale per il Comandante);
- omettendo di porre in esecuzione le procedure previste per isolare i compartimenti stagni allagati e nello specifico omettendo di disporre, oltre alla chiusura delle porte stagne, anche tutte le altre "misure da intraprendere in caso di allagamento di compartimenti stagni" previste dal *Damage Control Plan*) (n. disegno ANN 330 390), redatto da Fincantieri – Cantieri Navali Italiani Spa (in particolare, la chiusura – da effettuarsi dalla Sala Controllo Propulsione ovvero sul posto – delle valvole di compartimentazione numero 25-26-27-28-29-31-32-33-34 e la chiusura delle porte semistagne/*splash doors*, numero 5-6-7-8) ed omettendo altresì di disporre le ulteriori

“misure da intraprendere in caso di allagamento” previste dal *Damage Control Booklet* (n. disegno ANN 330 391), redatto da Fincantieri – Cantieri Navali Italiani Spa (in particolare, la chiusura del boccaportello idraulico – cosiddetto “tambuccio” o *hatch cover* – posto al ponte 0 tra l’ordinata 116 e l’ordinata 120, lato sinistro, agendo manualmente sul dispositivo di chiusura posto in prossimità dell’ordinata 116 lato sinistro), così da consentire un’ulteriore progressione dell’allagamento;

- omettendo di attivare la Centrale Operativa – COP, composta dal comandante in seconda, dal primo ufficiale di macchina e dal primo elettricista, da inviare nei locali interessati per verificare i danni riportati (anche individuando specificamente i compartimenti allagati), e di attivare una o più Squadre Controllo Danni – SCD, per procedere alle conseguenti necessarie operazioni, ed omettendo altresì di coordinare poi le successive operazioni (e pertanto in violazione degli artt. 7, lett. *e*) e 8, lett. *g*), d.lgs. 271/1999 cit., non limitando al minimo i rischi per i lavoratori e non attuando, con diligenza, le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l’abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con il d.P.R. 435/1991 cit., nonché del suddetto Ruolo di Appello e della suddetta procedura SMS P12.04 IO2);

- omettendo di nominare uno *Ship Crisis Coordinator* – SCC, delegato per le comunicazioni con la società armatrice relative allo stato di emergenza, così da potersi dedicare unicamente alla gestione dell’emergenza medesima (e pertanto in violazione degli artt. 7, lett. *e*) e 8, lett. *g*), d.lgs. 271/1999 cit., non limitando al minimo i rischi per i lavoratori e non attuando, con diligenza, le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l’abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con il d.P.R. 435/1991 cit., nonché dei paragrafi 4.3 e 4.6.1 della procedura SMS P15.6 IO 01 – *Marine Operations Operative Instruction - Crisis Management Preparedness Plan - Operational & Reporting Procedure*)

- omettendo di costituire il *Crisis Committee Shipline* - CCShip (Unità di crisi a bordo), chiamandone a far parte il comandante in seconda, il direttore di macchina e l’*hotel director*, e omettendo comunque di assicurare la necessaria circolazione delle informazioni in favore di tali soggetti negli ambiti di rispettiva competenza, così da potersi avvalere del loro supporto tecnico e gestionale (e pertanto in violazione degli artt. 7, lett. *e*) e 8, lett. *g*), d.lgs. 271/1999 cit., non limitando al minimo i rischi per i lavoratori e non attuando, con diligenza, le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l’abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza

adottato con il d.P.R. 435/1991 cit., nonché dei paragrafi 4.3 e 4.6.13 della suddetta procedura SMS P15.6 IO 01);

- omettendo inizialmente, sin dalle ore 21.58, e comunque poi ritardando eccessivamente di emettere il segnale di emergenza generale e comunque non privilegiando, in caso di emergenza, la salvaguardia dell'integrità fisica delle persone a bordo, di modo che le operazioni di raccolta dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio presso le *muster stations* assegnate a ciascuno e di imbarco sulle scialuppe di salvataggio, previa verifica della presenza di tutte le persone da imbarcare sulle stesse, sono state eseguite senza la disciplina, il coordinamento, l'efficienza e la tempestività adeguati e necessari (e pertanto in violazione degli artt. 7, lett. e) e 8, lett. g), d.lgs. 271/1999 cit., non limitando al minimo i rischi per i lavoratori e non attuando, con diligenza, le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con il d.P.R. 435/1991 cit., nonché del paragrafo 4 – Modalità Operative – della suddetta procedura SMS P12.04 – I02 e dei paragrafi 4.1.1 e 4.1.4 della procedura SMS P12.04 IO 08);

- omettendo di dare personalmente la comunicazione relativa all'emergenza generale e comunque consentendo che l'emergenza generale fosse data irrisolvemente e senza i necessari avvisi complementari (e pertanto in violazione degli artt. 7, lett. e) e 8, lett. g), d.lgs. 271/1999 cit., non limitando al minimo i rischi per i lavoratori e non attuando, con diligenza, le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con il d.P.R. 435/1991 cit., nonché dei paragrafi 4.1.1 e 4.1.4 della procedura SMS P12.04 IO 08);

- omettendo di notificare al *Technical Advisor* l'evento di sinistro, con ogni successivo doveroso aggiornamento (e pertanto in violazione del Piano di Emergenza di Bordo contro l'Inquinamento da Oli Minerali, redatto in conformità alla Regola 37, Annesso 1, della Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento Causato da Navi – *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* – MARPOL, nonché del paragrafo 4.1 della suddetta procedura SMS P12.04 – I02);

- omettendo inizialmente e comunque ritardando eccessivamente di far emettere i segnali di *pan pan*, prima, e di *distress* e di *mayday*, poi, di modo che il coordinamento dei soccorsi esterni non ha potuto avvenire con adeguate tempestività ed efficienza (e pertanto in violazione degli artt. 7, lett. e) e 8, lett. g), d.lgs. 271/1999 cit., non limitando al minimo i rischi per i lavoratori e non attuando, con diligenza, le procedure previste nei casi

di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con il d.P.R. 435/1991 cit., nonché di quanto previsto al punto 4 – Modalità Operative – della suddetta procedura SMS P12.04 – I02);

- facendo comunicare reiteratamente a passeggeri ed equipaggio, con annuncio multilingue tramite interfono – ovvero comunque consentendo che fossero in tal modo comunicate – informazioni false e tali da impedire il tempestivo e regolare svolgimento delle successive operazioni di raccolta presso le *muster stations* e di abbandono della nave e, in particolare, facendo riferire soltanto di un blackout, quando già era pienamente consapevole che la nave aveva aperta una falla di consistenti dimensioni e che alcuni locali – tra cui quello che ospitava il quadro elettrico principale – erano allagati (e pertanto in violazione degli artt. 7, lett. *e*) e 8, lett. *g*), d.lgs. 271/1999 cit., non limitando al minimo i rischi per i lavoratori e non attuando, con diligenza, le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con il d.P.R. 435/1991 cit., nonché di quanto previsto al paragrafo 4 della suddetta procedura SMS P12.04 – I02, non privilegiando, in caso di emergenza, la salvaguardia dell'integrità fisica delle persone a bordo);

- accentuando lo sbandamento a dritta della nave, appennellando l'ancora di dritta e bloccandola prima che toccasse il fondo;

- omettendo di dare per tempo, sin (al più tardi) dalle ore 22.10, l'ordine di abbandono nave, di modo che le operazioni di ammaino delle scialuppe di salvataggio sono state eseguite tardivamente, anche tenuto conto della crescente inclinazione della nave, ed in ogni caso senza la disciplina, il coordinamento, l'efficienza e la tempestività adeguati e necessari (e pertanto in violazione degli artt. 7, lett. *e*) e 8, lett. *g*), d.lgs. 271/1999 cit., non limitando al minimo i rischi per i lavoratori e non attuando, con diligenza, le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con il d.P.R. 435/1991 cit., nonché di quanto previsto al paragrafo 4 della suddetta procedura SMS P12.04 – I02, non privilegiando, in caso di emergenza, la salvaguardia dell'integrità fisica delle persone a bordo);

- omettendo poi di dare personalmente l'ordine di abbandonare la nave e comunque consentendo che una stringata comunicazione in tal senso, priva inoltre dei necessari avvisi complementari, fosse irrualmente data dal comandante in seconda Roberto Bosio (e pertanto in violazione degli artt. 7, lett. *e*) e 8, lett. *g*), d.lgs. 271/1999 cit., non limitando al minimo i rischi per i lavoratori e non attuando, con diligenza, le procedure previste nei

casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con il d.P.R. 435/1991 cit., nonché della Regola 37, capitolo III, della suddetta Convenzione Solas, nonché dei paragrafi 4.1.1 e 4.1.5 della suddetta procedura SMS P12.04 IO 08);

- disponendo che le operazioni di ammaino delle scialuppe di salvataggio fossero eseguite inizialmente soltanto dal lato di dritta, di modo che, quando la nave ha subito un'ulteriore inclinazione sulla dritta, si è reso impossibile calare a mare tre lance di salvataggio ed alcune zattere di salvataggio poste sul lato sinistro e si sono obbligati i passeggeri a scendere dalle suddette imbarcazioni e a muoversi verso il lato di dritta, quando già era difficile muoversi a bordo (e pertanto, non privilegiando, in caso di emergenza, la salvaguardia dell'integrità fisica delle persone a bordo, in violazione di quanto previsto al paragrafo 4 della suddetta procedura SMS P12.04 – I02); –

cagionato il naufragio e la parziale sommersione della Costa Concordia (che alle ore 21.45.07 andava a collidere con un basso fondale nei pressi degli scogli denominati Le Scole – riportando una deformazione dello scafo della lunghezza di 52,943 metri, una lacerazione principale della lunghezza di 35,859 metri e dell'area di 70,85 metri quadrati con una conseguente rientrata d'acqua di migliaia di metri cubi al minuto, oltre ad una lacerazione secondaria della lunghezza di 1,12 metri con un'altezza di circa 5 centimetri – cosicché perdeva la galleggiabilità e la stabilità e finiva per incagliarsi e capovolgersi parzialmente a circa trenta metri dalla punta della Gabbianara) e cagionato altresì la morte di:

1. Francis SERVEL (passeggero, il quale, non avendo trovato posto sulle scialuppe, si è gettato in mare, senza giubbotto di salvataggio, nelle acque antistanti la località Gabbianara e risucchiato verso il fondale dal gorgo prodotto dal definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave, è poi deceduto per asfissia da annegamento);
2. Jean Pierre MICHEAUD (passeggero, il quale, non avendo trovato posto sulle scialuppe, si è gettato in mare ovvero, comunque vi è caduto, senza giubbotto di salvataggio, nelle acque antistanti la località Gabbianara, ed è poi deceduto per asfissia da annegamento);
3. Tomas Alberto COSTILLA MENDOZA (membro dell'equipaggio con qualifica di *cabin steward* in servizio al ponte n. 6, zona di poppa, lato sinistro, il quale – non avendo trovato posto sulle imbarcazioni di salvataggio, caduto o gettatosi in mare, senza avere

correttamente allacciato il giubbotto di salvataggio – è deceduto per asfissia da annegamento nelle acque antistanti la località Gabbianara);

4. Giovanni MASIA (passeggero, il quale, non avendo trovato posto sulle scialuppe al ponte 4, lato sinistro, è stato indirizzato da membri dell'equipaggio sul lato destro del medesimo ponte e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduto nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduto per asfissia da annegamento);

5. Guillermo BUAL GUADES (passeggero, il quale, non avendo trovato posto sulle scialuppe, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduto nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduto per asfissia da annegamento);

6. Egon HÖR (passeggero, il quale, non avendo trovato posto sulle scialuppe al ponte 4, lato sinistro, ha tentato di portarsi sul lato destro dello stesso ponte alla ricerca di un mezzo per abbandonare la nave, ma, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduto nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del ponte 4, e poi sino al corridoio posto sul ponte 2, di fronte alla cabina 2424, è deceduto per asfissia da annegamento);

7. Sandor FEHER (membro dell'equipaggio con mansioni di musicista, il quale, non avendo trovato posto sulle scialuppe al ponte 4, lato sinistro, ha tentato di portarsi sul lato destro dello stesso ponte alla ricerca di un mezzo per abbandonare la nave e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduto nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduto per asfissia da annegamento);

8. Jeanne Yvonne GANNARD (passeggera, la quale, insieme al fratello Pierre André Emile Gregoire, non avendo trovato posto sulle scialuppe al ponte 4, lato sinistro, è stata indirizzata da membri dell'equipaggio sul lato destro del medesimo ponte e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduta nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduta per asfissia da annegamento);

9. Pierre André Emile GREGOIRE (passeggero, il quale, insieme alla sorella Jeanne Yvonne Gregoire Gannard, non avendo trovato posto sulle scialuppe al ponte 4, lato sinistro, è stato indirizzato da membri dell'equipaggio sul lato destro del medesimo ponte e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduto nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduto per asfissia da annegamento);
10. Josef WERP (passeggero, il quale, insieme alla moglie Brunhild Werp, non è riuscito a trovare posto sulle scialuppe di salvataggio e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduto nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduto per asfissia da annegamento, pur indossando il giubbotto di salvataggio);
11. Horst GALLE (passeggero, il quale, insieme alla moglie Margrit Schroeter, non è riuscito a trovare posto sulle scialuppe di salvataggio e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduto nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduto per asfissia da annegamento, pur indossando il giubbotto di salvataggio);
12. Luisa Antonia VIRZI (passeggera, la quale, non avendo trovato posto sulle imbarcazioni di salvataggio, mentre attendeva di essere portata in salvo, sul ponte 4, lato dritto, pur indossando il giubbotto di salvataggio, è scivolata in mare a causa della progressiva inclinazione della nave sulla dritta ed è così deceduta per asfissia da annegamento);
13. Maria D'INTRONO (passeggera, la quale, dopo essere salita su una delle scialuppe del ponte 4, lato sinistro, ed essere stata costretta a tornare nuovamente a bordo perché l'eccessiva inclinazione non ha consentito di calare in mare la scialuppa, è stata indirizzata verso il lato destro del medesimo ponte 4, da dove è stata costretta dal crescente allagamento a lanciarsi in mare, indossando il giubbotto di salvataggio ma non sapendo nuotare, è così deceduta per asfissia da annegamento nelle acque antistanti la località Gabbianara);
14. Gabriele Maria GRUBE (passeggera, la quale, non avendo trovato posto sulle scialuppe al ponte 4, lato sinistro, ha tentato di portarsi sul lato destro del medesimo ponte e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio

ascensori di poppa e del Ristorante Milano, senza avere indossato il giubbotto di salvataggio, è caduta nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduta per asfissia da annegamento);

15. Inge SCHALL (passeggera, la quale, non avendo trovato posto sulle scialuppe al ponte 4, lato sinistro, ha tentato di portarsi sul lato destro del medesimo ponte e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduta nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduta per asfissia da annegamento, pur indossando il giubbotto di salvataggio);

16. Siglinde STUMPF (passeggera, la quale, non avendo trovato posto sulle imbarcazioni di salvataggio, pur indossando il giubbotto di salvataggio, è finita in un'area ormai allagata della nave ed è così deceduta per asfissia da annegamento, finendo poi nei pressi del giardino di dritta del ponte 3);

17. Erika Fani SORIA MOLINA (membro dell'equipaggio con qualifica di *cocktail waitress* in servizio sul ponte n. 5, Wine Bar Budapest, la quale – dopo avere tentato di allontanarsi dalla nave a bordo di una zattera ed essere caduta in mare, senza il giubbotto di salvataggio – risucchiata verso il fondale dal gorgo prodotto dal definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave, è deceduta per asfissia da annegamento nelle acque antistanti la località Gabbianara);

18. Mylène Lisiane Marie Thèrèse LITZLER (passeggera, la quale – insieme al compagno Michael Blemant – è stato indirizzata da membri dell'equipaggio sul lato destro del medesimo ponte e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduta nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4, pur indossando il giubbotto di salvataggio, ed è così deceduta per asfissia da annegamento);

19. Michael BLEMAND (passeggero, il quale – insieme alla compagna Mylène Lisiane Marie Thèrèse Litzler – è stato indirizzato da membri dell'equipaggio sul lato destro del medesimo ponte e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduto nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una

zona allagata del medesimo ponte 4, pur indossando il giubbotto di salvataggio, ed è così deceduto per asfissia da annegamento);

20. Williams ARLOTTI (passeggero, il quale, insieme alla figlia Dayana Arlotti, non avendo trovato posto sulle scialuppe al ponte 4, lato sinistro, è stato indirizzato da membri dell'equipaggio sul lato destro del medesimo ponte e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduto nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4, senza indossare il giubbotto di salvataggio, ed è così deceduto per asfissia da annegamento);

21. Dayana ARLOTTI (passeggera, la quale, insieme al padre Williams Arlotti, non avendo trovato posto sulle scialuppe al ponte 4, lato sinistro, è stata indirizzata da membri dell'equipaggio sul lato destro del medesimo ponte e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduta nella voragine verificatasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduta per asfissia da annegamento);

22. Elisabeth BAUER (passeggera, la quale non avendo trovato posto sulle scialuppe, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduta nella voragine verificatasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduta per asfissia da annegamento);

23. Brunhild WERP (passeggera, la quale, insieme al marito Josef Werp, non è riuscita a trovare posto sulla scialuppe di salvataggio e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduta nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduta per asfissia da annegamento, pur indossando il giubbotto di salvataggio);

24. Margrit SCHROETER (passeggera, la quale, insieme al marito Horst Galle, non è riuscita a trovare posto sulla scialuppe di salvataggio e, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduta nella voragine prodottasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduta per asfissia da annegamento, pur indossando il giubbotto di salvataggio);

25. Margarethe NETH (passeggera, la quale non avendo trovato posto sulle scialuppe, mentre stava attraversando il corridoio all'interno della nave nei pressi dell'atrio ascensori di poppa e del Ristorante Milano, è caduta nella voragine verificatasi a séguito del definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave stessa, precipitando in una zona allagata del medesimo ponte 4 ed è così deceduta per asfissia da annegamento);
26. Giuseppe GIROLAMO (membro dell'equipaggio con mansioni di musicista, il quale, non avendo trovato posto sulle scialuppe al ponte 3, lato sinistro, è stato indirizzato da membri dell'equipaggio sul lato destro del medesimo ponte e, dopo avere ceduto il proprio posto su una scialuppa di salvataggio per favorire l'imbarco di altri passeggeri, è poi deceduto per asfissia da annegamento nelle acque antistanti la località Gabbianara);
27. Barbara Ann HEIL (passeggera, la quale, insieme al marito Gerald Frank Heil, non è riuscita a trovare posto sulla scialuppe di salvataggio e, caduta o gettatasi in mare, pur indossando il giubbotto di salvataggio, risucchiata verso il fondale dal gorgo prodotto dal definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave è poi deceduta per asfissia da annegamento nelle acque antistanti la località Gabbianara);
28. Norbert Josef GANZ (passeggero, il quale, insieme alla moglie Cristina Mathilde Ganz, non è riuscito a trovare posto sulle scialuppe di salvataggio e, caduto o gettatosi in mare, pur indossando il giubbotto di salvataggio, risucchiato verso il fondale dal gorgo prodotto dal definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave è poi deceduto nelle acque antistanti la località Gabbianara, per insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da trauma fratturativo toracico-rachideo in concomitanza con asfissia da annegamento);
29. Gerald Frank HEIL (passeggero, il quale, insieme alla moglie Barbara Heil, non è riuscito a trovare posto sulle scialuppe di salvataggio e, caduto o gettatosi in mare, pur indossando il giubbotto di salvataggio, risucchiato verso il fondale dal gorgo prodotto dal definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave è poi deceduto per asfissia da annegamento nelle acque antistanti la località Gabbianara);
30. Cristina Mathilde GANZ (passeggera, la quale, insieme al marito Norbert Josef Ganz, non è riuscita a trovare posto sulle scialuppe di salvataggio, e, caduta o gettatasi in mare nelle acque antistanti la località Gabbianara – senza indossare il giubbotto di salvataggio – e risucchiata verso il fondale dal gorgo prodotto dal definitivo ribaltamento sul fianco destro della nave, è poi deceduta per asfissia da annegamento);
31. Maria Grazia TRECARCHI (passeggera, la quale, non avendo trovato posto sulle imbarcazioni di salvataggio, mentre attendeva di essere portata in salvo, sul ponte 4, lato dritto, pur indossando il giubbotto di salvataggio, è scivolata in mare a causa della

progressiva inclinazione della nave ed è così deceduta verosimilmente per asfissia da annegamento);

32. Russel Terence REBELLO (membro dell'equipaggio con mansioni di cameriere di sala, il quale – rimasto sulla nave per provvedere alle operazioni di ammaino delle ultime zattere di salvataggio, sul ponte 4, lato destro, a poppa, caduto o gettatosi in mare a causa del definitivo ribaltamento della nave, è deceduto nelle acque antistanti la località Gabbianara, verosimilmente per asfissia da annegamento);

nonché le lesioni personali di:

1. Pino PANNESE (trauma rachide cervicale, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 15 giorni dal fatto lesivo),
2. Alessio PANNESE (lieve trauma psicologico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 5 giorni dal fatto lesivo),
3. Rossella SQUARCIO (trauma distorsivo, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 15 giorni dal fatto lesivo),
4. Nicla CIUTINI (politrauma, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
5. Antonella CIPRIANI (trauma distorsivo del rachide cervicale e contusivo del femore sinistro, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
6. Desiree GRASSO (turbe alimentari e stato ansioso ed emotivo, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
7. Irina FLOREA (trauma psicologico),
8. Noemi LAROCCA (ansia somatizzata e tachicardia),
9. Valentino SANNA (ansia somatizzata e tachicardia),
10. Maria Rosa CUCCU (ansia somatizzata e tachicardia),
11. Damiano COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
12. Maria MERCURIO (ansia somatizzata e tachicardia),
13. Giuseppe D'IPPOLITO (ansia somatizzata e tachicardia),
14. Tiziana BOLOGNA (ansia somatizzata e tachicardia),
15. Ilenia D'IPPOLITO (ansia somatizzata e tachicardia),
16. Maria Gloria D'IPPOLITO (ansia somatizzata e tachicardia),
17. Giacomo Giuseppe BRIGNONE (ansia somatizzata e tachicardia),

18. Rosalba COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
19. Marco Umberto BRIGNONE (ansia somatizzata e tachicardia),
20. Lina Elena BRIGNONE (ansia somatizzata e tachicardia),
21. Pietro COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
22. Concetta PARTINICO (ansia somatizzata e tachicardia),
23. Camilla COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
24. Valentino COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
25. Damiano COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
26. Caterina COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
27. Giada DI GIOIA (ansia somatizzata e tachicardia),
28. Pietro BOLOGNA (ansia somatizzata e tachicardia),
29. Vincenza Edia FORLANI (ansia somatizzata e tachicardia),
30. Enzo STEFANELLO (ansia somatizzata e tachicardia),
31. Svetlana KRSMANOVIC (ansia somatizzata e tachicardia),
32. Gesuino ARDU (ansia somatizzata e tachicardia),
33. Filomena GRUSSU (ansia somatizzata e tachicardia),
34. Francesca ARDU (ansia somatizzata e tachicardia),
35. Walter GALASSO (ansia somatizzata e tachicardia),
36. Maria Chiara ANGIONI (ansia somatizzata e tachicardia),
37. Matteo GALASSO (ansia somatizzata e tachicardia),
38. Laura ASTEGIANO (distrazione muscoli della spalla, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 4 giorni dal fatto lesivo),
39. Antonio GRANAIOLA (ansia somatizzata e tachicardia),
40. Renza CARENA (ansia somatizzata e tachicardia),
41. Antonella MARTEDDU (disturbo acuto da stress e gravi turbe del sonno, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 3 giorni dal fatto lesivo),
42. Daniela CADAU (trauma distorsivo rachide cervicale e trauma ginocchio sinistro, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
43. Angelo LA COGNATA (trauma contusivo regione sacrale, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
44. Ike SHULI (trauma distorsivo della colonna lombo-sacrale, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
45. Claudia POLIANI (stato d'ansia),

46. Maria Doloretta ATZEI (ansia somatizzata e tachicardia),
47. Patrizia PERILLI (disturbo da stress post-traumatico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 15 giorni dal fatto lesivo),
48. Luciano CASTRO (disturbo da stress post-traumatico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
49. Eliana PEREZ PRATO (stato d'ansia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 24 giorni dal fatto lesivo),
50. Ivana CODONI (stato d'ansia, capogiri, insonnia),
51. Miriana CAPOCCHIA (ansia somatizzata e tachicardia),
52. Marco BACCANI (ansia somatizzata e tachicardia),
53. Inga SINENKO (ansia somatizzata e tachicardia),
54. Vincenzo MARFELLA (agitazione psicomotoria conseguente a trauma psichico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 11 giorni dal fatto lesivo),
55. Antonio SCOTTI (sindrome ansiosa depressiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 4 giorni dal fatto lesivo),
56. Irina NAZAROVA (trauma cranio-faciale, ferita lacero-contusa regione frontale, frattura multipla scomposta ossa nasali, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
57. Olga Holly KOSLOVA (dolore toracico, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 5 giorni dal fatto lesivo),
58. Mathildeas Sebastian BARBA (gastroenterite, shock emotivo, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
59. Nicoletta DENOTTI (ansia somatizzata e tachicardia),
60. Andrea GAVIANO (ansia somatizzata e tachicardia),
61. Sabrina DENOTTI (ansia somatizzata e tachicardia),
62. Alessandra GRASSO (tracheite acuta, algia al collo e dorsale, grave disturbo d'ansia reattivo, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
63. Fabio Vincenzo TORRISI (algia post-contusiva regione parietale destra, contusione spalla, gomito e ginocchio e caviglia destra, grave disturbo d'ansia reattivo, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
64. Ettore BARONCINI (dolore toracico, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 33 giorni dal fatto lesivo),

65. Orietta BEGHELLI (contrattura antalgica e disturbo del sonno, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 12 giorni dal fatto lesivo),
66. Oscar VETRÒ (sindrome ansiosa depressiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
67. Sergio LEONARDI (cefalea e ipostenia, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
68. Antonina BOLOGNA (rachialgie, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 3 giorni dal fatto lesivo),
69. Samuele LEONARDI (sindrome post-traumatica da stress acuto, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
70. Emanuele LEONARDI (sindrome post-traumatica da stress acuto, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
71. Carlo Saverio Domenico LOMBARDO (lesione da trauma distorsivo al bicipite sinistro con strappo muscolare e disturbo dell'adattamento con sintomi d'ansia, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 32 giorni dal fatto lesivo),
72. Deborah RAMONDA (disturbo dell'adattamento con sintomi d'ansia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 30 giorni dal fatto lesivo),
73. Umberto TROTTI (vertigini in trauma della colonna cervicale e dorsale, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 15 giorni dal fatto lesivo),
74. Fjorda HAMZAI (trauma della spalla e cervicodorsalgia post-traumatica, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
75. Carlo TROTTI (pianto da n.d.d., da cui è derivata una malattia del corpo o della mente giudicata guaribile in 2 giorni dal fatto lesivo),
76. Valentina TROTTI (pianto da n.d.d., da cui è derivata una malattia del corpo o della mente giudicata guaribile in 2 giorni dal fatto lesivo),
77. Michele GRECO (disturbo acuto da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 14 giorni dal fatto lesivo),
78. Diego PAGLIARI (disturbo acuto da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 36 giorni dal fatto lesivo),
79. Denisa Ioana POTINTEU (disturbo d'ansia generalizzata, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
80. Lilieana DOBRA (stato d'ansia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),

81. Fiorino DE SANTO (stato d'ansia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
82. Paola DE STEFANI (cervicolombalgia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
83. Nicole DI MARIO (algie vertebrali e sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 26 giorni dal fatto lesivo),
84. Denise DI MARIO (sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 26 giorni dal fatto lesivo),
85. Enis MAKSUDOVSKI (stato ansioso reattivo con somatizzazione, insonnia e atteggiamenti fobici, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
86. Rosa Anna ABBINANTE (trauma contusivo-distorsivo alla caviglia sinistra e alla caviglia destra, nonché disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
87. Luigi D'ELISO (reazione ansioso-depressiva con somatizzazioni d'ansa diffuse e spunti fobici, vertigini soggette, abulia, astenia, cefalea e insonnia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 30 giorni dal fatto lesivo),
88. Giovanni PATTI (disturbo acuto da stress, stato ansioso con attacchi di panico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 60 giorni dal fatto lesivo),
89. Giuseppa AIELLO (disturbo acuto da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 29 giorni dal fatto lesivo),
90. Mariarosaria PATTI (attacchi di panico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 33 giorni dal fatto lesivo),
91. Andrea PATTI (attacchi di panico e disturbi del sonno in pregresso evento traumatico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
92. Christina Assunta Lillina RENDE (trauma cranico, distorsione cervicale, escoriazioni diffuse, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
93. Walter COSENTINI (trauma cranico e massiccio facciale, contusione gamba sinistra, escoriazioni multiple, trauma arcata dentaria superiore e inferiore e disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),

94. Antonio COSENTINI (disturbo acuto da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 6 giorni dal fatto lesivo),
95. Chiara COSENTINI (disturbo acuto da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 6 giorni dal fatto lesivo),
96. Domenico GARRITANO (stato ansioso, trauma distorsivo cervicale, trauma ginocchio destro e sinistro e trauma spalla destra, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
97. Simona RUSSO (stato ansioso, trauma cranico cervicale, distorsione I MF mano destra e contusione spalla sinistra, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
98. Emilia ROSI (sinusite e laringo-tracheite quali postumi di ipotermia, contusioni multiple, sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
99. Valentina MUCCIOLI (disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
100. Federica BROLLI (disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
101. Omar BROLLI (disturbo post-traumatico da stress e tono dell'umore di tipo depressivo, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
102. Arnaldo BROLLI (disturbo post-traumatico da stress con importante stato depressivo, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
103. Mandy Jane RODFORD (disturbo post-traumatico da stress),
104. John William RODFORD (disturbo post-traumatico da stress),
105. Simone GOBBI (sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 32 giorni dal fatto lesivo),
106. Sabrina SEGALA (sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 32 giorni dal fatto lesivo),
107. Mauro Antonio MASSAGRANDE (stato di agitazione psicomotoria con gravi turbe del sonno, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),



108. Elena MAZZONI (flogosi acuta delle prime vie aeree, ematomi agli arti inferiori, stato d'ansia con gravi turbe del sonno, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
109. Francesco FORESTI (sindrome ansiosa depressiva e reattiva, cervicalgia, trauma cranico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
110. Laura DUSI (sindrome ansiosa depressiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
111. Vanessa BROLLI (disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
112. Roberta MASETTI (disturbo post traumatico da stress in fase acuta, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
113. Luca SELLERI (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
114. Annamaria FOTI (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
115. Cristiano PICCATO (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
116. Vanessa PICCATO (rottura incisivo mediano destro e scheggiatura incisivo laterale destro, disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 30 giorni dal fatto lesivo e che ha prodotto l'indebolimento permanente dell'organo deputato alla masticazione),
117. Maria Cristina MEDURI (disturbo post-traumatico da stress),
118. Fabio MOLINARI (disturbo post-traumatico da stress),
119. Waldemar KRIEG (disturbo post-traumatico da stress),
120. Angela BRAVATÀ (trauma distorsivo al rachide cervicale, trauma cranio-facciale, disturbo d'ansia post-traumatico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
121. Deborah INCUTTI (cervico dorso lombalgia post traumatica ed ecchimosi coscia destra, sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
122. Vincenzo BARBIERI (dorsalgia post traumatica, sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),

123. Roberta BARBIERI (gastroenterite e stress post traumatico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
124. Martina BARBIERI (disidratazione e gastroenterite, stress post traumatico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 39 giorni dal fatto lesivo),
125. Tania NOVELLA (trauma cranico, cervicalgia, stato d'ansia e attacchi di panico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
126. Fabio FRACONTI (contusione piede destro, contusione caviglia destra, stato d'ansia e attacchi di panico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
127. Monica GARAU (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
128. Cristina BORDINO (disturbo post-traumatico da stress),
129. Serena ASTEGIANO (disturbo post-traumatico da stress),
130. Nicoletta ATZENI (stato ansioso, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
131. Maurizio CAU (stato ansioso e insonnia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
132. Efisio ATZENI (disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 26 giorni dal fatto lesivo),
133. Loredana RANDINE (lesioni ossee traumatiche, disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 26 giorni dal fatto lesivo),
134. Chiara CASTELLO (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
135. Giuseppe ROTUNDO (intensa dorsalgia e disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 18 giorni dal fatto lesivo),
136. Lucrezia DELL'ARMELLINA (tracheite acuta febbrile e disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 33 giorni dal fatto lesivo),
137. Maria Rosaria Sarah LIOTTA (disturbo post-traumatico da stress),
138. Ursula ZEHLES (disturbo post-traumatico da stress),

139. Simone PEDALÀ (disturbo post-traumatico da stress),
140. Asia PEDALÀ (disturbo post-traumatico da stress),
141. Antonino PEDALÀ (disturbo post-traumatico da stress),
142. Dominica Tanja LIOTTA (disturbo post-traumatico da stress),
143. Piero BAVA (stato ansioso permanente, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
144. Cristina GRIVET SER (stato ansioso permanente, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
145. Debora BAVA (disturbo post-traumatico da grave stress con ansia e depressione reattiva grave, insonnia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
146. Daniela GAVIANO (ansia somatizzata e tachicardia),
147. Giada OLIVIERI (ansia somatizzata e tachicardia),
148. Antonio SPANO (ansia somatizzata e tachicardia),
149. Maria Vitalia SOI (ansia somatizzata e tachicardia),
150. Peter UHL (contusioni, raffreddore e disturbi psichici),
151. Katharina HACK (contusioni, assideramento, disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 8 giorni dal fatto lesivo),
152. Birgit SCHRETZMEIR (ematomi agli arti inferiori e disturbi post traumatici da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 12 giorni dal fatto lesivo),
153. Peter Jochen DENZEL (contusioni ed ematomi agli arti inferiori e dolori alla schiena, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 8 giorni dal fatto lesivo),
154. Rainer HACK (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 16 giorni dal fatto lesivo),
155. Alfred SEMELINK (disturbi psichici, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 8 giorni dal fatto lesivo),
156. Safaà SIKRI (depressione da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 122 giorni dal fatto lesivo),
157. Antonella FOLCO (trauma emitorace destro, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 35 giorni dal fatto lesivo).
158. Angela FAMILARI (politrauma contusivo e stato d'ansia post traumatico)

159. Yazid AL AMAD (politrauma contusivo e stato d'ansia post traumatico)
160. Asia AL AMAD (trauma facciale con frattura lussazione del 51 e stato d'ansia post traumatico)
161. Francesco CIARDO (disturbo ansioso reattivo con insonnia)
162. Elia CIARDO (disturbo acuto da stress)
163. Sabrina DE MATTEIS (disturbo acuto da stress)
164. Giulia Gabrielli (patologia psicologica post-traumatica)
165. Giorgia Gabrielli (patologia psicologica post-traumatica)
166. Gianluca Gabrielli (trauma distruttivo contusivo, disturbo post-traumatico)
167. Laura Avallone (stato d'ansia, ecchimosi, dorsalgia)
168. Ivana Codoni (stato ansioso depressivo)
169. Laura Moda (disturbo post-traumatico da stress)
170. Claudia Poliani (sindrome ansioso-depressiva)
171. Gavril Saatsoglou (danno stenotico alle arterie e disturbo depressivo maggiore)
172. Maria Saatsoglou (disturbo post-traumatico da stress)
173. Massimo Monnini (nevrosi da ansia acuta)
174. Giada Monnini (nevrosi da ansia acuta)
175. Daniela Bini (nevrosi da ansia acuta)
176. Kevin Costantino (disturbo post-traumatico da stress)
177. Ilaria Giampieri (disturbo post-traumatico da stress e aggravamento di patologia erniaria inguinale destra)
178. Carlo Ugolini (disturbo post-traumatico da stress e trauma distrattivo arto superiore sinistro)
179. Denisia Cavaliere (disturbo post-traumatico da stress, trauma contusivo-distorsivo alla caviglia sinistra)
180. Stefano Procida (trauma all'anca sinistra e alla caviglia destra e disturbo post-traumatico da stress)
181. Tommaso Napoli (disturbo post-traumatico da stress)
182. Giuseppe Lo Presti (disturbo post-traumatico da stress)
183. Cristina Galatanu (disturbo post-traumatico da stress)
184. Alessio Galatanu (disturbo post-traumatico da stress)
185. Milena Capitani (disturbo post-traumatico da stress e trauma contusivo dell'emicostato destro e del sacro-coccige)

186. Maria Vitali (BPCO riacutizzata e sindrome ansiosa reattiva)
187. Maria Violi (disturbo post-traumatico da stress e algia spalla destra)
188. Loris Violi (disturbo post-traumatico da stress)
189. Reginaldo Garonni (disturbo post-traumatico da stress)
190. Claudio Paluani (disturbo post-traumatico da stress)
191. Valentina Paluani (disturbo post-traumatico da stress)
192. Niccolò Paluani (disturbo post-traumatico da stress)
193. Ornella Sturz (disturbo post-traumatico da stress)

Con le aggravanti di avere commesso il delitto di naufragio colposo in danno della nave da lui comandata, di avere commesso i delitti di naufragio colposo e di omicidio colposo plurimo e di lesioni colpose plurime, nonostante la previsione dell'evento, e di avere commesso i delitti di omicidio colposo plurimo e di lesioni colpose plurime con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

In Isola del Giglio, la notte tra il 13 e il 14 gennaio 2012.

b) 81² e 110, 112 n. 3 c.p. e 17¹, lett. *a*) e *b*) e 25⁴, d.lgs. 19 agosto 2005 n. 196, per non avere – quale comandante della Costa Concordia, in concorso con Ciro Ambrosio, Andrea Bongiovanni e Simone Canessa (materiali autori delle mendaci comunicazioni sotto specificate, dietro diretto ordine del suddetto comandante), con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso – fatto immediatamente rapporto all'Autorità marittima competente (in particolare, alla Direzione Marittima di Livorno, Centro secondario di soccorso marittimo – MRSC, alla Capitaneria di Porto di Civitavecchia e all'Ufficio Locale Marittimo di Porto Santo Stefano) in merito alla collisione con un basso fondale ed ai conseguenti guasti, disfunzioni, avarie ed allagamenti e in genere in merito all'incidente – tale da pregiudicare la sicurezza della nave e da compromettere la sicurezza della navigazione – e per avere altresì viceversa poi fornito alle medesime Autorità Marittime (che, in difetto delle doverose segnalazioni da parte della Costa Concordia, si attivavano onde richiedere le necessarie informazioni, con chiamate VHF delle ore 22.01ss, parlando materialmente con Ambrosio, delle ore 22.07ss, parlando materialmente con Bongiovanni, delle ore 22.07ss, parlando materialmente con Canessa, delle ore 22.26ss, parlando materialmente con Ambrosio) false informazioni relative a elementi che, non

tempestivamente conosciuti, hanno creato situazione di pericolo (in particolare, minimizzando la reale entità dell'incidente, tacendo in merito alla collisione, alla falla e all'allagamento di alcuni compartimenti e riferendo solo di un black-out e in genere maliziosamente minimizzando la gravità dei fatti). Con l'aggravante di avere, nell'esercizio della sua autorità, direzione o vigilanza, determinato a commettere il reato persone a lui soggette.

In Isola del Giglio, Monte Argentario, Civitavecchia e Livorno, il 13 gennaio 2012.

c) 81¹ e 591¹ c.p. e 1097 c.n., per non essere sceso per ultimo da bordo della nave Costa Concordia, della quale era comandante, durante l'abbandono della medesima (in pericolo, siccome in fase di naufragio), allontanandosi – dopo essersi portato sulla passeggiata esterna del ponte 3, lato dritto – entro le ore 00.17, salendo sul tetto di una scialuppa di salvataggio e scendendo subito dopo a terra in località Gabbianara, così al contempo abbandonando centinaia di persone (passeggeri e membri dell'equipaggio della medesima nave), delle quali doveva avere cura nella sua qualità di comandante, incapaci di provvedere a sé stesse (in particolare, poiché ancora a bordo, privi di effettiva assistenza e concreto coordinamento, nonché di adeguate disposizioni, in fase di naufragio – con inclinazione trasversale rilevante e crescente, allagamento progressivo di plurimi locali, incipiente rischio di sommersione – ed in ora notturna).

In Isola del Giglio, il 14 gennaio 2012.

Con l'intervento del Pubblico Ministero, nelle persone della dott.ssa Maria Navarro, del dott. Alessandro Leopizzi e del dott. Stefano Pizza, della Responsabile Civile Società Costa Crociere s.p.a., costituitasi in giudizio ai sensi degli artt. 84 e segg. c.p.p., con l'assistenza dell'avv. Marco De Luca del foro di Milano, nonché delle seguenti parti civili:

- 1) Cosentini Valter;
- 2) Garritano Domenico;
assistite e difese dall'Avv. Gianluca ACCIARDI del foro di Cosenza;
- 3) Tenuta Stefano Alberto;
- 4) Blanco Elena Graciela;
assistite e difese dall'Avv. Maria ALLEVATO del foro di Cosenza;
- 5) Folco Antonella;

assistite e difese dall'Avv. Vito ANOBILE del foro di Savona;

6) Brandini Alessandro;

assistita e difesa dall'Avv. Roberto BACCHESCHI del foro di Grosseto;

7) Gabrielli Gianluca;

8) Avallone Laura;

assistite e difese dall'Avv. Sergio BELLOTTI del foro di Roma;

9) Regione Toscana in persona del Presidente pro tempore Enrico Rossi;

assistite e difese dall'Avv. Francesco BEVACQUA del foro di Firenze;

10) Costa Crociere Spa in persona dell'Amministratore Delegato Dott. Michael Olaf

Thamm dal 27/06/2012;

assistita e difesa dall'Avv. Simona BRIZZI del foro di Grosseto;

11) Saatsoglou Maria;

12) Saatsoglou Gavril;

13) Eredità di GRUBE Gabriele;

assistite e difese dall'Avv. Cesare Graziano BULGHERONI del foro di Milano;

14) Moda Laura;

assistita e difesa dall'Avv. Antonella CARBONE del foro di Milano;

15) Schaden Heinz;

assistita e difesa dall'Avv. Davide CASTELLETTI del foro di Verona;

16) Abbinante Rosa Anna;

17) D'Eliso Luigi;

assistite e difese dall'avvocato Domenico CHIRULLI del foro di Bari;

18) Vlaskina Svetlana Aleksandrovna;

19) Shishkunov Andrei Gennadievich;

20) Shishkunova Alla Aleksandrovna;

assistite e difese dall'Avv. Gabriele DALLE LUCHE del foro di Lucca;

21) Adiasa I Nengah;

22) Balducci Alessia;

23) Benites Salcedo Ricardo;

24) Benyamin Ivan;

25) Buk Daria;

26) Chavez Moreno Diana Carolina;

27) Chico Cornelio Cesar Jesus;

28) Chita Pande I Putu Darsa;

29) D'mello Joseph;

30) Fang Liyun;

31) Fernandes Benny;

32) Fernandes Christopher;

33) Fernandes Josfy;

34) Fernandes D'avola Marcela Cecilia;

35) Garriazo Lucana Ericsson Janeck;

36) Harasta Nelson Leonardo;

37) Harasta Valentina Makeno;

38) Herry;

39) Jeong Hye Jin;

40) Jiang Song Fang;

- 41) Kang Jinjoo;
- 42) Kang Mal Hee;
- 43) Kim Kwang Roul;
- 44) Lee Eunmi;
- 45) Li Qingqing;
- 46) Lobo Macarenhas Honorio;
- 47) Marina Katok Stalishnavovna;
- 48) Mendoza Valverde Rudy Alberto;
- 49) Metcalf Rose Elisabeth;
- 50) Miranda Johnson;
- 51) Otanez Sturla Raysa;
- 52) Paredes Burga Angel Alexander;
- 53) Pellegrino Maurizio;
- 54) Penacoba Navarro Josè Luis;
- 55) Penacoba Perez Carlos Josè;
- 56) Polasa Rajesch;
- 57) Quadras Ajay Arun;
- 58) Quinonez Principe Patricia Miluska;
- 59) Quiroz Heredia Franz Anthony;
- 60) Reano Panta Jose Luis Moises;
- 61) Rodil Julius Erving P.;
- 62) Rodriguez Chujutalli Oscar Geraldo;
- 63) Rodriguez Villanueva Marlyn Sara;

- 64) Sasmita Goswami;
- 65) Shaikh Arif Mehbood;
- 66) Song Mun Hee;
- 67) Siavvas Georgios;
- 68) Silva Saavedra Javier Erasmo;
- 69) Sirazetdinov Ruslan Talgatovich;
- 70) Soto Valdez Cindy Michelly;
- 71) Suryadinata Putu Haryana;
- 72) Toledo Flores Frank;
- 73) Torres Otanez Rayrub;
- 74) Trusov Alexandr Vladimirovich;
- 75) Van Dijk Michael;
- 76) Van Dijk Narien;
- 77) Vera Torres Armando Mango;
- 78) Zhuruk Elena Nilolaevna;
- 79) Miccoli Mario;
- 80) Rosa Campanella;
- 81) Miccoli Mario e Rosa Campanella in proprio e per il minore Vito Miccoli;
- 82) Miccoli Mario e Rosa Campanella in proprio e per il minore Nunzia Miccoli;
- 83) Miccoli Giuseppe;
- 84) Zaccaria Rosa;
- 85) Sabatelli Leonarda;
- 86) Sabatelli Leonarda per conto della minore Valentina Grattagliano;



- 87) Ferrara Rosa;
- 88) Bravata' Angela;
- 89) Greco Vita;
- 90) Krause Renate;
- 91) Brolli Ugo;
- 92) Krause Helmut;
- 93) Brolli Lilli;
- 94) D. Martins De Oliveira Fransergio;
- 95) Nascimento Marcia Maria;
- 96) Beheler Bernard;
- 97) Beheler Cornelia;
- 98) Birnstiel Sandra;
- 99) Bohlander Heini;
- 100) Brepohl Ingrid;
- 101) Brepohl Udo;
- 102) Bruns Edith;
- 103) Gerg Elvira;
- 104) Gerg Wilhelm;
- 105) Justus Tatjana;
- 106) Justus Viktor;
- 107) Koch Gerhard;
- 108) Koch Roswitha;
- 109) Kreutzer Anne-Marie;

110) Kreutzer Diana;

111) Kreutzer Wahl Kai;

112) Krieger Horst;

113) Perez Hector;

114) Redmann Angela Maria;

assistite e difese dall'Avv. Alessandro D'AMATO del foro di Grosseto;

115) Luca Selleri;

assistita e difesa dall'Avv. Antonio DE RENSIS del foro di Bologna;

116) Sklyarova Maria;

117) Shlyarova Arina in persona della madre esercente la potestà genitoriale Shlyarova
Maria;

118) Stepanova Elena;

119) Shmelev Gennady;

120) Shalaeva Irina;

121) Portnova Raissa;

122) Nikolaenko Igor;

123) Khoroshikh Alexandrer;

124) Khoroshikh Anzhelika;

125) Irodova Galina;

126) Iatcyshin Alexey;

127) Bondarets Denis;

128) Yatsyshina Lidmila;

129) Sheykina Oxana;

130) Shishkunova Alla;

131) Shmeleva Olga;

132) Yabumoto Takayuki;

133) Muravleva Maria;

134) Muravlev Valery;

135) Memetova Rimma;

136) Memetov Tal-At;

137) Maslova Liudmila;

138) Sheykina Ekaterina;

139) Shishkunov Andrey;

assistite e difese dall'Avv. Tatiana DELLA MARRA del foro di Roma;

140) Codoni Ivana;

assistita e difesa dall'Avv. Andrea DI BLASIO del foro di Roma;

141) Monnini Massimo;

142) Monnini Giada in persona del genitori esercenti la potestà sui figli minori Bini

Daniela e Monnini Massimo;

assistite e difese dall'Avv. Alessandro FAGNI del foro di Pistoia;

143) Confconsumatori in persona del presidente dott.ssa Mara Colla;

144) Mangano Santo;

145) Cassaniti Sara Lucia;

146) Mangano Carla;

147) Patane' Leonardo;

148) Vasta Erika;

149) Vasta Manuela;

assistite e difese dall'Avv. Marco FESTELLI del foro di Grosseto;

150) Rodford Mandy Jane;

151) Rodford John William;

assistite e difese dall'Avv. Massimiliano GABRIELLI del foro di Roma;

152) Sibona Carlo;

153) Marin Edoardo in persona dei genitori esercenti la potestà Marin Massimo e Sibona Emanuela;

assistite e difese dall'Avv. Giuseppe GALLENCA del foro di Torino;

154) Cano Daniela Roberta;

assistita e difesa dall'Avv. Giorgio SOLETTA del foro di Sassari;

155) Poliani Claudia;

assistita e difesa dall'Avv. Maura GIANNELLI SAVASTANO del foro di Roma;

156) Bava Piero;

157) Grivet Ser Cristina;

158) Bava Debora rappresentata dai genitori esercenti la potestà Bava Piero e Grivet Ser Cristina;

assistite e difese dall'Avv. Elisabetta GIZZI del foro di Perugia;

159) Galatanu Cristina;

160) Galatanu Alessio entrambi minori - rappresentati dai genitori Galatanu Remus Ieronim e Munteanu Daniela;

assistite e difese dall'Avv. Alessia GONZO del foro di Modena;

161) Betti Silvia;

assistita e difesa dall'Avv. Simona GRAZIOSI del foro di Roma;

162) Castello Chiara;

assistita e difesa dall'Avv. Alessandra GUARINI del foro di Biella;

163) Ursino Salvatore;

assistita e difesa dall'Avv. Antonio LANGHER del foro di Messina;

164) Comune Isola del Giglio in persona del Sindaco pro tempore Sergio Ortelli;

assistita e difesa dall'Avv. Alessandro Maria LECCI del foro di Grosseto;

165) Associazione Sos Concordia (comprensiva di numero 101 persone fisiche);

166) Pettenon Julio Marcos in proprio e quale titolare omonima ditta individuale;

167) Signoretti Diego;

168) Zazza Roberto;

169) De Luna Francesco in proprio e quale titolare attività commerciale;

170) Cucca Marco;

171) Jaginto Andrea;

172) Guarnieri Alessio;

173) D'armi Francesca;

174) Pieri Lorenza titolare ditta individuale;

175) Reiner Krumbach Josef titolare ditta individuale;

176) Orlandi Luigi;

177) Giarola Susi;

178) Orlandini Ilaria;

179) Orlandini Francesco;

180) Alvaro Andolfi;

- 181) Gargano Lucrezia;
182) Milano Angelo;
183) Levi Manuela;
184) Milano Iris;
185) Baffigi Lucia;
186) Caverio Paolo;
187) Arici Maria Luisa;
188) Nania Flora;
189) Valeo Antonio;
190) Guadalupi Maria Antonietta;
191) Caverio Pietro;
192) Caverio Annamaria;
193) Mazzocco Mauro;
194) Ziroma Rita;
195) Tirozzi Fortuna;
196) Pellegrini Nilda;
197) Mirri Luca;
198) Mattera Pierluigi;
199) De Angelis Roberto;
200) Bonomo Francesco;
201) Sessa Vitali Gianmichele;
202) Calisto Marina;
203) Sessa Vitali Annamaria;



204) Sessa Vitali Margherita Francesca;

205) Di Canossa Alvise;

assistite e difese dall'Avv. Pier Paolo LUCCHESI del foro di Roma;

206) Sinatra Francesca;

207) Rolfo Walter

assistite e difese dall'Avv. Leonardo ZIPOLI del foro di Roma;

208) Scilanga Nicodemo;

209) Urso Teresa;

210) Scilanga Pasquale, rappresentato dai genitori Scilanga Nicodemo e Urso Teresa;

assistite e difese dall'Avv. Nino MARAZZITA del foro di Roma;

211) Ugolini Carlo;

212) Giampieri Ilaria;

assistite e difese dall'Avv. Edoardo MENSITIERI del foro di Pesaro;

213) Gabrielli Giorgia rappresentata dai genitori esercenti la potestà Gabrielli Gianluca e

Avallone Laura;

214) Gabrielli Giulia rappresentata dai genitori esercenti la potestà Gabrielli Gianluca e

Laura Avallone;

assistite e difese dall'Avv. Stefano MINASI del foro di Roma;

215) Ferrari Loredana;

216) Ferro Costantino;

assistite e difese dall'Avv. Luciano MIOTTI del foro di Roma;

217) Al Amad Yazid;

218) Familiari Angela;

- 219) Al Amad Asia rappresentata dai genitori esercenti la potestà Al Amad Yazid e Familiari Angela;
assistite e difese dall'Avv. Nicola NERI del foro di Roma;
- 220) Ciardo Francesco;
- 221) De Matteis Sabrina;
assistite e difese dall'Avv. Thomas H.B. PERUZZI del foro di Grosseto;
- 222) Ministero dell'Interno;
- 223) Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- 224) Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- 225) Dipartimento Protezione civile, succeduta al commissario delegato per la gestione dell'emergenza;
- 226) Ministero dell'economia e delle Finanze;
- 227) Ministero della Difesa;
- 228) Ministero dell'Ambiente;
assistite e difese dall'Avv. Patrizia PINNA – Avvocatura dello Stato di Firenze;
- 229) Dobria Liliena;
- 230) De Santo Fiorino;
assistita e difesa dall'Avv. Mara RENZETTI del foro di Grosseto;
- 231) Codacons Onlus rappresentata dal legale rappresentante Avv. Giuseppe Ursini;
assistita e difesa dall'Avv. Carlo RIENZI del foro di Roma;
- 232) Ronconi Gianni;
assistita e difesa dall'Avv. Silvio RIZZETTO del foro di Ferrara;
- 233) Novella Tania;



assistita e difesa dall'Avv. Anna Maria ROMEO del foro di Latina;

234) Bichi Luca;

assistite e difese dall'Avv. Andrea SANTINI del foro di Arezzo;

235) La Cognata Angelo;

236) Shuli Ike;

assistite e difese dall'Avv. Nicola SCIALLA del foro di Grosseto;

237) Provincia di Grosseto in persona del Presidente pro tempore Leonardo Marras

assistita e difesa dall'Avv. Stefania SORRENTI del foro di Grosseto;

238) Capitani Milena;

239) Corsellini Ariondo;

240) Garonni Reginaldo;

241) Naressi Assunta;

242) Violi Loris;

243) Violi Maria;

244) Vitali Maria;

assistite e difese dall'Avv. Michelina SURIANO del foro di Bologna;

245) Paluani Valentina;

246) Paluani Claudio;

247) Paluani Niccolo';

248) Sturz Ornella;

assistite e difese dall'Avv. Fabio TARGA del foro di Padova;

249) Bini Daniela;

assistita e difesa dall'Avv. Ilaria VALENTINI del foro di Pistoia;

- 250) Camera di Commercio di Grosseto in persona del Presidente p.t. Gianni Lamioni;
assistita e difesa dall'Avv. Carlo VALLE del foro di Grosseto;
- 251) Lo Presti Giuseppe;
- 252) Napoli Tommaso;
- 253) Cavaliere Denisa;
- 254) Procida Stefano;
assistite e difese dall'Avv. Salvatore VITRANO del foro di Palermo;
- 255) Incutti Deborah;
assistita e difesa dall'Avv. Enedino ZICARELLI del foro di Castrovillari;
- 256) Galatanu Remus Ieronim;
- 257) Munteanu Daniela;
assistite e difese dall'Avv. Valentina ZUCCHETTI del foro di Modena;
- 258) INAIL (quale ente incorporante IPSEMA);
assistita e difesa dall'Avv. Giuseppe QUARTARARO del foro di Firenze;
- 259) Selvaggio Yuri;
- 260) Selvaggio Noemi;
assistite e difese dall'Avv. Debora FIORE del foro di Frosinone;
- 261) Selvaggio Salvatore Corrado;
- 262) Rosi Emilia;
assistite e difese dall'avv. Vincenzo GALASSI del foro di Frosinone;
- 263) Greco Michele;
assistita e difesa dall'avvocato Ignazio BASILE del foro di Cagliari;
- 264) Cemortan Domnica;



assistita e difesa dall'avv. Gianluca MADONNA, del foro di Bergamo;

265) Ente WWF;

assistito e difeso dall'avv. Sergio NUNZI del foro di Grosseto;

266) Meduri Maria Cristina;

assistita dall'avv. Gettulio BELARDUCCI del foro di Terni.

CONCLUSIONI DELLE PARTI

Il Pubblico Ministero ha chiesto la condanna dell'imputato in ordine a tutti i reati a lui ascritti alle seguenti pene:

- naufragio colposo ex art 449 c.p.: anni nove di reclusione, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 1122 cod. nav. (p.b. anni otto di reclusione, aumentata ad anni nove di reclusione per l'aggravante ex art. 61 n. 3 c.p.) concorso formale tra l'omicidio colposo plurimo e le lesioni colpose plurime: anni quattordici di reclusione (p. b. determinata in relazione all'omicidio della piccola Dayana Arlotti : anni 4 di reclusione, aumentata ex art. 589, comma 2, c.p. ad anni cinque di reclusione, aumentata ex art. 61 n. 3 c.p. ad anni sei di reclusione aumentata per il concorso formale ad anni quattordici di reclusione);
- concorso formale tra i reati di abbandono di persone incapaci e di abbandono della nave in pericolo: anni tre di reclusione (p.b. anni due e mesi sei di reclusione per l'abbandono ex art. 591 c.p., aumentata sino a tre anni di reclusione per il concorso formale con il reato di cui all' art. 1097 cod. nav.);
- continuazione tra le contravvenzioni di cui al capo b): mesi tre di arresto (p.b. mesi uno e giorni dieci di arresto per il primo episodio, aumentata a due mesi di arresto per l'aggravante ex art. 112, comma 1, n.3, c.p., ulteriormente aumentata di giorni dieci di arresto per ciascuno degli altri tre reati satellite, sino a mesi tre di arresto);

e quindi alla pena finale di anni ventisei di reclusione e mesi tre di arresto.

Con applicazione delle seguenti pene accessorie:

interdizione perpetua dai pubblici uffici, interdizione legale per tutta la durata della pena detentiva; interdizione temporanea dai titoli e professioni marittime per anni cinque, interdizione temporanea per mesi sei per l'abbandono della nave in pericolo e dunque decadenza della abilitazione a detti titoli.

Le Parti Civili hanno così concluso:

l'avvocato Francesco BEVACQUA, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Nino MARAZZITA, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Vincenzo GALASSI, anche per conto dell'avvocato Debora FIORE, in rappresentanza delle rispettive parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Sergio BELLOTTI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Stefano MINASI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Filippo NERI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Giuseppe GALLENCA, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Gianluca ACCIARDI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Giuseppe QUARTARARO, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Andrea DI BLASIO, anche per l'avvocato Maura GIANNELLI SAVASTANO, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Mara RENZETTI, anche per l'avvocato Ignazio BASILE, in rappresentanza delle rispettive parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Patrizia PINNA, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 26.1.2015;

l'avvocato Domenico CHIRULLI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 27.1.2015;

l'avvocato Salvatore VITRANO, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 27.1.2015;

l'avvocato Sergio NUNZI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 27.1.2015;

l'avvocato Nicola SCIALLA, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 27.1.2015;

l'avvocato Silvio RIZZETTO, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 27.1.2015;

l'avvocato Gettulio BELARDUCCI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 27.1.2015;

l'avvocato Alessandro FAGNI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 27.1.2015;

l'avvocato Ilaria VALENTINI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 27.1.2015;

l'avvocato Thomas PERUZZI, anche per l'avvocato Enedino ZICARELLI e per l'avvocato Davide CASTELLETTI, in rappresentanza delle rispettive parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 27.1.2015;

l'avvocato Cesare BULGHERONI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 27.1.2015;

l'avvocato Massimiliano GABRIELLI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 27.1.2015;

l'avvocato Tatiana DELLA MARRA, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Antonella CARBONE, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Andrea SANTINI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Vito ANOBILE, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avv. Simona BRIZZI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avv. Giorgio SOLETTA, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avv. Carlo VALLE, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avv. Antonio DE RENSIS, anche per conto dell'avvocato Gabriele DALLE LUCHE, in rappresentanza delle rispettive parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Marco FESTELLI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;



l'avvocato Alessandro D'AMATO, anche per l'avvocato Simona GIZZI e per l'avvocato Maria ALLEVATO, in rappresentanza delle rispettive parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Anna Maria ROMEO, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Simona GRAZIOSI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Alessandra GUARINI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Luciano MIOTTI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Edoardo MENSITIERI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Alessia GONZO, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Valentina ZUCCHETTI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Stefania SORRENTI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Fabio TARGA, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Alessandro Maria LECCI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Pier Paolo LUCCHESI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 28.1.2015;

l'avvocato Antonio LANGHER, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 29.1.2015;

l'avvocato Gianluca MADONNA, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 29.1.2015;

l'avvocato Michelilna SURIANO, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 29.1.2015;

l'avvocato Roberto BACCHESCHI, in rappresentanza delle parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 29.1.2015;

L'avvocato Carlo RIENZI, anche per l'avvocato Leonardo ZIPOLI, in rappresentanza delle rispettive parti civili come sopra indicato, ha rassegnato le conclusioni scritte come da verbale d'udienza del 29.1.2015.

La Responsabile Civile, Costa Crociere s.p.a., ha concluso come da verbale d'udienza del 30.1.2015.

La difesa dell'IMPUTATO ha concluso:

a) per la condanna al minimo della pena in ordine al reato di naufragio, previa riformulazione della contestazione ritenendo inconsistenti le contestate aggravanti, sia quella ad effetto speciale (art. 589, comma 2, c.p.), che quella di cui all'art. 61 n. 3, c.p.;

b) per l'assoluzione in ordine al reato di omicidio colposo ovvero, in via subordinata, rideterminazione della fattispecie criminosa ritenendo sussistente il concorso formale con il reato di naufragio, previa concessione delle attenuanti generiche nella massima espansione e con minimo aumento ex art. 81 c.p. sulla pena per il reato di naufragio, ritenuto più grave;

c) per l'assoluzione perché il fatto non sussiste in ordine al reato di abbandono della nave, previo riconoscimento della esimente di cui all'art. 54 c.p. o perché il fatto non costituisce reato quanto meno ex art. 530, comma 2, c.p.p. per mancanza dell'elemento soggettivo; in via ulteriormente gradata, per il riconoscimento della continuazione tra il reato di abbandono della nave e quello di abbandono delle persone incapaci, ritenuto più grave il reato di cui all'art. 591 c.p., previa concessione delle attenuanti generiche nella massima espansione e con minimo aumento per il concorso formale.

PARTE PRIMA

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO. CONVENZIONI
INTERNAZIONALI ED IL RINA. DESCRIZIONE
DELLA NAVE.




1.1. SVOLGIMENTO DEL PROCESSO.

L'ufficio del pubblico ministero presso questo Tribunale, all'esito delle indagini preliminari iniziate subito dopo il naufragio della nave Concordia verificatosi la sera del 13.1.2012, chiedeva il rinvio a giudizio di Schettino Francesco, quale comandante della nave, unitamente ad altri soggetti in cooperazione colposa tra di loro, in ordine ai reati di cui agli artt. 449, 589, 590 c.p. (capo A), 17, comma primo, 25, comma 4, d.lgv n. 196 del 2005 (capo B), 591 c.p. e 1097 codice della navigazione (capo C), sulla base di quanto emerso dai medesimi atti di indagine nonché delle risultanze delle complesse perizie espletate in incidente probatorio.

All'udienza preliminare, mentre tutti gli altri coimputati definivano le proprie posizioni con sentenza emessa ai sensi dell'art. 444 c.p.p., la proposta di patteggiamento formulata da Schettino Francesco non riceveva il consenso del PM, sicché, non potendo il processo concludersi nei suoi confronti mediante lo stesso rito alternativo, egli era rinviato a giudizio dinanzi a questo Tribunale competente per rispondere delle imputazioni suddette.

Sia in sede di udienza preliminare che alla prima udienza di comparizione davanti a questo Collegio si costituivano complessivamente, al fine di chiedere l'integrale risarcimento dei danni subiti, trecento parti civili; nel corso del processo, tuttavia, trentaquattro di esse rinunciavano alla costituzione, per cui restavano costituite le duecentosessantasei parti già indicate in epigrafe.

Tutte le parti civili avanzavano richiesta di chiamata in giudizio, quale responsabile civile, della società armatrice Costa Crociere s.p.a., che si costituiva ritualmente per resistere alle domande avversarie.

L'eccezionale complessità del presente giudizio ordinario richiedeva la celebrazione di ben settantuno udienze. Si ritiene utile sintetizzare di seguito le attività effettuate in ciascuna di esse.

9 luglio 2013: rinvio per astensione dei difensori.

17 luglio 2013: questioni preliminari, apertura dibattimento e richieste di prova.

18 luglio 2013: ordinanze ammissione prove, questioni delle parti circa le produzioni documentali, istanze di perizia, ordinanza ammissione documenti, istanza sequestro conservativo, ordinanza rigetto sequestro e dissequestro scialuppe, ordinanza citazioni periti.

23 settembre 2013: esame periti incidente probatorio, ordinanza rigetto escussione c.t. e rigetto istanza sospensione dibattimento.

24 settembre 2013: esame periti e formulazione ai periti di quesiti integrativi rispetto a quelli posti in sede di incidente probatorio.

Conferimento incarico perizia traduzione lingua inglese a O'Brien, conferimento incarico trascrizioni a Tigani, conferimento incarico perizia fonica Ciampini, Simone, Caramia, conferimento incarico copie forensi Tricca e Olivieri.

7 ottobre 2013: escusso teste Iaccarino Giovanni.

8 ottobre 2013: escusso teste Canessa Simone, cartografo.

Conferimento incarico periti medici dr.ssa Livriero su resti umani reperiti a bordo (poi attribuiti a M.G. Treccarichi).

16 ottobre 2013: conferimento incarico periti medici Dr.ssa Livriero e dr. Giuffrida, su ulteriori reperti umani reperito a bordo.

28 ottobre 2013: escusso teste Ursino Salvatore.

29 ottobre 2013: escussi i testi Onorato Ciro, Tievoli Antonello, Cemortan Domnica, Palombo Mario Terenzio; conferimento incarico perizia sugli ascensori (periti Dalle Mese e Cantelli).

11 novembre 2013: escusso teste Iannelli Stefano.

12 novembre 2013: escussi i testi Di Piazza Hugo e Borghero Tonio.

18 novembre 2013: escussi i testi Muscas Antonio, Spadavecchia Flavio, Pilon Giuseppe.

19 novembre 2013: escussi i testi Dimitris Cristidis e Fiorito Alberto.

25 novembre 2013: escussi i testi Abbad Jaqueline, Raccomandato Francesco, Anziani Francesco, Ortolano Michele; Di Lena Alessandro.

26 novembre 2013: escussi i testi Silvana Panetti Veron Fiorella, terzo commissario di bordo, Gallinella Katia, addetta formazione personale, Notarnicola Andrea, Cameraman, Nonnis Giovanni, contabile, Barabba Lorenzo, Hotel Director.

9 dicembre 2013: escussi i testi Dell'Anna Ilarione, Comandante Porto di Livorno, De Falco Gregorio, capo sezione capitaneria di porto Livorno, Pellegrini Mario, vice sindaco di Isola del Giglio.

10 dicembre 2013: escussi i testi Pellegrini Martino, ufficiale in seconda, Soare Raluca capo infermiera, Calissi Andrea, allievo ufficiale; ordinanza ammissione supplemento perizia; conferimento incarico ai periti Cavo Dragone, Maestro, Dalle Mese. Esame periti Tricca e Olivieri sulle copie forensi.

16 dicembre 2013: escussi i testi Iosso Ciro, ufficiale elettronico, Iuorio Sergio, elettricista, Petrov Peter, meccanico, Ussman, elettricista.

17 dicembre 2013: escussi i testi Ambrosio Ciro, imputato in reato connesso, con le forme di cui all'art. 197-bis c.p.p. Esame dei periti Liviero e Giuffrida sui resti umani ritrovati a bordo.

13 gennaio 2014: rinvio per astensione dei difensori.

27 gennaio 2014: escussi i testi Aquilino Ennio, Comandante provinciale dei Vigili del Fuoco, Galli Roberto, Comandante Polizia Municipale di Isola del Giglio, Bongiovanni Andrea, ufficiale in seconda.

28 gennaio 2014: escussi i testi Porcelli Cristina, avvocato Costa Crociere s.p.a.; Mattesi Paolo, DPA addetto a terra contatti Costa Crociere; Campagnoli Maurizio Ernesto, unità di crisi; Parodi Paolo Giacomo, responsabile esercizio tecnico della flotta.

10 febbraio 2014: escussi i testi Garbarino Massimo Callisti, comandante, D'Andrea Michele, dipendente Capitaneria di porto di Palermo.

11 febbraio 2014: escusso teste Bosio Roberto, comandante in seconda.

25 febbraio 2014: escussi i testi Frosi Lara, dipendente Costa, Carnevali Stefano, autorità marittima Livorno.

10 marzo 2014: escussi i testi Foschi Pierluigi A.D. Costa, Onorato Giovanni, Direttore Generale Costa.

11 marzo 2014: questioni tecniche, proroghe perizia, acquisizioni documenti e rinuncia testi (vedi ordinanze); le parti civili non accettavano la rinuncia all'esame dei testi: Blank, Scarpato, Guida, Gennaro, Ruggeri, Parvu, Vaity, Narcis, Popa. Rinuncia del Pm ai testi dal n. 168 al n. 342 della propria lista, oltre ai testi Cascio, Capozzella, Bonfiglio, Di Pierro, Mulas, Di Stefano. Ordinanza ammissione verbali s.i.t., acquisizioni schede e revoca ammissione testi.

14 aprile 2014: escusso Ferrarini Roberto, Dirigente Costa;

15 aprile 2014: escusso il teste Giampedroni Manrico, hotel director.

28 aprile 2014: escussi i testi Lachi Andrea e Capanna Claudio, personale P.G.

29 aprile 2014: escusso il teste Barone Marco, Comandante Carabinieri Orbetello.

12 maggio 2014: la teste Coronica Silvia, ufficiale Costa, si avvaleva della facoltà di non rispondere; escussi i testi Poliani Claudia, Codoni Ivana, Dobria Lilieana, De Santo Fiorino, Abbinante Rosa Anna, De Liso Luigi (tutti passeggeri).

13 maggio 2014: escussi i testi Cosentini Walter, Garritano Domenico, Incutti Debora, Barbieri Vincenzo, Novella Tania, Castello Chiara, Selleri Luca.

26 maggio 2014: escussi i testi Napoli Tommaso, Lo Presti Giuseppe Cavaliere Denisia, Rodford Mandy Jane, Rodford John William, Capitani Milena, Violi Loris, Violi Maria,

Garonni Reginaldo, Ciardo Francesco, De Matteis Sabrina, Gabrielli Gianluca, Avallone Laura, Moda Laura.

27 maggio 2014: esame perito O' Brien Anne Marie, sulla traduzione di atti in lingua inglese; escussi i testi Rossi Mamiliana, Scerni Enrico, Tonini Andrea, Centrone Alessandro, Lorenzetti Antonio; Ugolini Carlo, Giampieri Ilaria.

30 giugno 2014: esame periti (supplemento perizia).

01 luglio 2014: esame c.t. P.M.

02 luglio 2014: esame periti fonici, contro esame c.t. P.M., esame c.t. Codacons (Neri, Gubian, Piccinelli).

03 luglio 2014: esame c.t. Codacons, esame c.t. INAIL (Tramuto, Giglioni); esame c.t. Avvocatura dello Stato (Vitaloni, Giglioni); esame c.t. imputati (Balestrieri, Scognamiglio, Ambrosio).

04 luglio 2014: riesame periti.

22 settembre 2014: (deposito revocato costituzioni pp. cc. e atti provenienti Procura di Genova), esaminati c.t. dr.ssa Montanari, dr.ssa Cristina, escussi i testi Naressi Assunta, Corsellini Ariondo, Folco Antonella, esaminati i c.t. dr. Sassi, Dr. Montes, escussi i testi Folco Antonella, Zini Irma.

23 settembre 2014: escussi i testi Ferro Francesco, manager Costa, Scarpato Diego, ufficiale Costa, Moretti Giorgio, comandante Costa, Bruni Dario, ingegnere Rina; conferimento incarico peritale dr. Giuffrida su resti umani reperiti a Genova.

6 ottobre 2014: escussi i testi Gasparetto Luana, Bianchi Maria Rosaria, La Cognata Angelo, Schuli Iken (tutti passeggeri).

7 ottobre 2014: escussi i testi Carusotto Ernesto, Falconi Paola, Picchiotti Cinzia, Familiari Natale, De Mari, Ronconi Gianni.

20 ottobre 2014: escussi i testi Sorcinelli Giordana, Ugolini Claudio, Rinaldi Raffella, Della Marianna Monica, C.T. Di Girolamo Giovanni.

21 ottobre 2014: escussi i testi Paluani Claudio, Paluani Valentina, Paluani Niccolò, Sturz Ornella, Coletto Matteo, Giacchetto Claudio, Sporgato Sergio, Resca Maria Cristina, C.T. Gnoato Francesca, Krumbach Josef Reiner.

3 novembre 2014: escussi i testi Marin Edoardo, Sibona Carlo, Nava Nadia, Castello Daniele, c.t. Borri Massimo.

4 novembre 2014: esaminato il c.t. Moramasco Francesco, escussi i testi Rosi Emilia, Selvaggio Salvatore Corrado, Selvaggio Yuri, Selvaggio Noemi.

17 novembre 2014: escussi i testi Rossi Enrico, Becattini Enrico, Bongini Paolo, Sargentini Maria, Ortelli Sergio, Rossi Giovanni, Rossi Walter, C.T. Scarpa Carlo, Testi Schiano Mauro, Ferretti Fabio.

18 novembre 2014: escussi i testi Andolfi Alvaro, Aldi Marina, Galeotti Barbara, Brothel Mario, Guarnieri Alessio, Levi Manuela, Petenon Giulio, D'Arni Francesca, Rolli Arnaldo, Petracca Carmen.

1 dicembre 2014: escussi i testi Schaden Heinz, Esaminati i C.T. Noci Giuliano, Del Mare Giorgio, Ciallella Andrea, Borrelli Angelo, Di Giannantonio Massimo; conferimento incarico dr. Giuffrida Roberto per analisi reperti umani presumibilmente della vittima Russel Rebello.

2 dicembre 2014: esame imputato.

3 dicembre 2014: esame imputato.

11 dicembre 2014: esame imputato.

12 dicembre 2014: esame imputato.

13 dicembre 2014: esame imputato.

11 gennaio 2015: udienza di mero rinvio.

21 gennaio 2015: escussi testi difesa imputato Fiorentini Aniello, Manna Leopoldo, Kevanian Katia. Esaminato il perito dr. Giuffrida sui resti umani risultati appartenenti a Russel Rebello.

22 gennaio 2015: discussione PM;

23 gennaio 2015: discussione PM;

26 gennaio 2015: termine requisitoria p.m., inizio discussione p.c.: avvocati Bevacqua, Marazzita, Galassi, anche per Fiore Bellotti, Minasi, Neri, Gallenca, Acciardi, Quartartaro, Di Blasio anche per Giannelli Savastano, Renzetti anche per Basile, Pinna.

27 gennaio 2015: discussione parti civili: avv.ti Morra e Rosso, (revoche costituzioni propri assistiti), Chirulli, Vitrano, Nunzi, Scialla, Rizzetto, Belarducci, Valentini (revoche uno dei due assistiti,) Fagni, Peruzzi anche per Zicarelli e Castelletti, Bulgheroni, Gabrielli.

28 gennaio 2015: discussioni parti civili avvocati: Della Marra, Carbone, Santini, Anobile, Brizzi, Soletta, Valle, De Rensis, anche per Dalle Luche, Festelli, D'Amato, anche per Gizzi e Allevato, Romeo, Graziosi, Guarini, Miotti, Mensitieri, Gonzo, Zucchetti, Sorrenti, Targa, Lecci, Lucchese.

29 gennaio 2015: discussione parti civili avvocati Baccheschi, Langher, Madonna, Rienzi, Suriano e Zipoli.

30 gennaio 2015: discussione responsabile civile, avv. De Luca.

5 febbraio 2015: discussione difesa imputato.

6 febbraio 2015: discussione difesa imputato

9 febbraio 2015: conclusioni difesa imputato e repliche

10 febbraio 2015: repliche.

11 febbraio 2015: repliche; lettura del dispositivo della sentenza e dell'ordinanza di rigetto della richiesta di applicazione della misura cautelare personale nei confronti dell'imputato.

Nel corso del processo, rispettivamente in data 23.1.2014 e 27.2.2014, erano effettuati due sopralluoghi sul relitto della Concordia alla presenza dei difensori delle parti e dei periti, chiamati a rispondere sui quesiti integrativi disposti da questo Collegio all'inizio dell'istruttoria dibattimentale.

Come già anticipato, nel corso dell'istruttoria dibattimentale si rendeva necessario l'espletamento di alcune perizie. Più in particolare, erano disposte:

1. perizia volta alla traduzione di documenti prodotti in lingua inglese, con nomina del perito O'Brien;
2. perizia necessaria per la trascrizioni di intercettazioni telefoniche e ambientali, con nomina del perito Tigani;
3. perizia fonica mediante la nomina dei periti Ciampini, Simone, Caramia;
4. perizia volta alla estrazione di copie forensi con nomina dei periti Tricca e Olivieri;
6. perizie sui resti umani ritrovati necessarie per la identificazione delle vittime con nomina dei periti dr.ssa Livriero e dr. Giuffrida.

Inoltre, come già emerso precedentemente, il Collegio riteneva necessario formulare alcuni quesiti ai periti nominati nel corso dell'incidente probatorio, a integrazione delle conclusioni cui gli stessi erano pervenuti in quella sede. In particolare, gli approfondimenti riguardavano: a) il funzionamento del diesel generatore d'emergenza e l'eventuale incidenza causale del difettoso funzionamento sugli eventi delittuosi; b) se il ponte 0 dovesse essere a tenuta stagna o meno; c) il funzionamento degli ascensori e l'accertamento della posizione finale delle cabine degli stessi.

Oltre alla assunzione delle prove orali, nel corso della fase dibattimentale erano acquisiti, su richiesta delle parti, migliaia di documenti.

Il processo di primo grado giungeva quindi a conclusione all'udienza dell'11 febbraio 2015, con la lettura del dispositivo della presente sentenza.

1.2. LE CONVEZIONI INTERNAZIONALI ED IL RINA

Appare opportuno premettere alcuni brevi cenni alla normativa internazionale e nazionale in materia di sicurezza della navigazione. Per quanto concerne la sicurezza in mare in tutti i suoi profili, principale fonte internazionale di riferimento è la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (in inglese *“International Convention for the Safety of Life at Sea”*) dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO). Detta convenzione, meglio nota come “SOLAS”, dall' acronimo di *Safety of Life at Sea*, è stata approvata per la prima volta nel 1914 a Londra a seguito del naufragio del Titanic per stabilire standard di sicurezza sia sotto il profilo tecnico che della preparazione dell'equipaggio nel fronteggiare le emergenze, ed è stata oggetto di successive modifiche ed aggiornamenti tecnici, per adeguarla ai progressi nella progettazione e costruzione delle navi (ultimo aggiornamento noto dopo quello del 2 maggio 2011, all'1/1/2013).

Altra fonte internazionale di riferimento è data dal Codice internazionale di gestione della sicurezza, denominato ISM dall'inglese *International Safety Management Code*, adottato dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO, dall'inglese *International Maritime Organization*) con risoluzione del 4 novembre 1993. Il Codice ISM si preoccupa di fissare standard di sicurezza a bordo al fine specifico di garantire la sicurezza in mare, prevenendo i rischi per l'incolumità delle persone imbarcate ed al contempo evitare danni alla nave e salvaguardare l'ambiente. Il Codice in questione, che si limita a fissare obiettivi e formulare principi generali, rimettendo poi alle singole compagnie la responsabilità di adottare sistemi gestionali della sicurezza a bordo, è stato recepito a livello di normativa nazionale dal DM 18 dicembre 1995 ed a livello internazionale dalla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, la c.d. SOLAS (Capitolo IX – Gestione della sicurezza delle navi), a partire dal 1° luglio 1998.

L'art. 3 del decreto ministeriale 18 dicembre 1995, recante disposizioni per il recepimento in via anticipata del capitolo IX della Convenzione SOLAS «sistema di gestione per il sicuro esercizio delle navi» (pubblicato in G.U. 22 dicembre 1995 n. 298), statuisce l'obbligo per ogni compagnia di adottare un sistema per la gestione della sicurezza dell'esercizio della nave e della prevenzione antinquinamento (il c.d. SMS da Safety Management System), che ottemperi ai requisiti stabiliti dal Codice ISM.

Gli obiettivi perseguiti dal codice ISM sono, come accennato, finalizzati alla sicurezza della navigazione e alla protezione ambientale, attraverso l'adozione di istruzioni e procedure che garantiscano la sicurezza delle operazioni e la tutela ambientale in conformità con la normativa internazionale dello Stato di bandiera. Devono essere definiti i livelli di autorità

e le linee di comunicazione tra il personale di terra e il personale di bordo, con adeguate procedure per segnalare gli incidenti nonché, prima ancora, per la preparazione e risposta alle emergenze. Vanno designate una o più persone a terra (*Designated Person Ashore - DPA*) con il compito di garantire la sicura operatività delle navi, provvedere un collegamento fra la compagnia e la nave, avere diretto accesso ai più alti livelli dirigenziali, avere la responsabilità e l'autorità di monitorare gli aspetti relativi alla sicurezza e alla prevenzione inquinamento legati alle operazioni di bordo. Devono essere adottate adeguate procedure per assicurare che tutte le situazioni nelle quali possono essere messe a rischio la sicurezza della navigazione (dalle semplici accertate non conformità con specifici requisiti richiesti dal codice ISM, passando per le gravi non conformità, dove vi è un serio pericolo per le persone o per la sicurezza della nave o un serio rischio per l'ambiente, che richieda una immediata azione correttiva, per finire con gli incidenti o situazioni pericolose dove si realizzi un rischio per la sicurezza delle persone, della nave, del carico o dell'ambiente) siano riportate dalla compagnia, investigate e analizzate con lo scopo di migliorare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento.

Le procedure del manuale SMS adottate dalle singole compagnie di navigazione, redatte in documenti separati, disponibili sia nella sede della compagnia che a bordo delle navi, sono soggette al controllo dell'Autorità Marittima che rilascia il c.d. certificato ISM. A tal proposito l'art. 4 del DM 18 dicembre 1995 citato, stabilisce che l'Amministrazione preposta al controllo (il Ministero dei trasporti e della navigazione, Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo) si avvalga dell'ente tecnico (definito dall'art. 3, lettera *f*), della legge 5 giugno 1962 n. 616, sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) per gli accertamenti necessari per il rilascio ed il rinnovo dei certificati ISM. In particolare a seguito della verifica del raggiungimento degli obiettivi da parte dell'amministrazione, preceduta da un c.d. *internal audit* della compagnia, vengono rilasciati i certificati ISM, ovvero alla nave un certificato di gestione della sicurezza (*Safety Management Certificate*, abbreviato SMC) e all'armatore un documento di conformità (*Document of Compliance*, DOC). A norma dell'art. 5, comma 2° DM citato "... Il periodo di validità di certificati è di cinque anni, a condizione che gli accertamenti periodici effettuati dall'ente tecnico, previsti dalle norme, non rilevino delle gravi non conformità, di cui dovrà essere immediatamente data notifica all' Amministrazione".

La Costa Crociere Spa ha predisposto una serie di procedure nel manuale SMS, in uso sia per gli uffici a terra che a bordo di ogni singola nave, per far fronte a qualsiasi tipo di emergenza e/o di crisi.

Convenzione e Codice STCW. Si tratta di una convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, nota anche come Convenzione STCW '78 o semplicemente STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), adottata il 7 luglio 1978 dall'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale), con sede a Londra, modificata una prima volta nel 1995, sulla cui base è stato adottato, con la risoluzione n. 2 della conferenza dei Paesi aderenti all'Organizzazione marittima internazionale (IMO), tenutasi a Londra il 7 luglio del 1995, il Codice STCW sull'addestramento, la certificazione e la tenuta della guardia (STCW '95). La Convenzione ed il Codice STCW sono stati oggetto di nuova revisione a Manila nel giugno 2010.

Il Registro italiano navale (abbreviato RINA) è nato a Genova nel giugno 1861, e dopo vari cambi di denominazione e compiti ha assunto l'attuale titolo nel 1938. Il Rina è una fondazione di diritto privato operante principalmente nella classificazione di navi, fino al 1999 in regime di monopolio sul naviglio italiano e, a seguito della liberalizzazione applicata entro l'Unione europea, in competizione con gli altri principali registri mondiali. Il certificato di classificazione è il documento confermate che una nave è stata progettata e costruita in conformità con i regolamenti/criteri previsti dalla Società di classificazione stessa (a loro volta conformi ai principi fissati dall'Organizzazione marittima internazionale) e pertanto è autorizzata all'attività per la quale è stata concepita. Per mantenere la sua classe mentre è in servizio, la nave deve essere sottoposta ad ispezioni periodiche (di solito annuali) ed a verifiche più approfondite e dettagliate che avvengono ogni cinque anni. Tali ispezioni diventano sempre più severe con l'invecchiamento delle navi. Tra le sue competenze rientrano (ai sensi del D.L.vo 3 agosto 1998 n. 314, di attuazione della direttiva 97/58/C della Commissione europea del 26 settembre 1997) il rilascio dei certificati di classe e (ai sensi del DM 21 aprile 1999) compiti di ispezione e controllo relativi ai certificati di sicurezza. A norma dell'art. 168 codice della navigazione, i certificati ed ogni altra attestazione tecnica rilasciata dal RINA fanno fede fino a prova contraria.

L'iscrizione al RINA è obbligatoria, in Italia, per avere l'atto di nazionalità. Il libro del Registro è l'elenco ufficiale annuale pubblicato da ciascuno dei grandi registri navali delle navi mercantili del mondo. Il registro di matricola è il libro tenuto dai compartimenti marittimi o uffici portuali per iscrivere le navi adibite alla navigazione marittima di proprietà dei residenti nella circoscrizione del compartimento o ufficio, purché abbiano i requisiti prescritti per l'individuazione e la nazionalità. Da tale registro risultano anche gli atti di trasferimento della proprietà e gli eventuali diritti reali gravanti sulle navi. Il certificato di

registro nautico viene rilasciato da un pubblico registro per la classificazione delle navi e attesta a quale "classe" la nave appartiene.

La classificazione di una nave è essenziale per la progettazione strutturale e tecnica, per il funzionamento delle navi ed influisce sulla costruzione navale, sulla manutenzione e sulla riparazione, sul nolo marittimo, sulla mediazione assicurativa nonché sull'attività bancaria. Il mancato rispetto delle normative previste o la mancata osservanza delle raccomandazioni in seguito ad un'ispezione per la classificazione, può provocare la sospensione o il ritiro della classe, la cosiddetta declassificazione. Ne consegue che sarà invalidata la certificazione a norma di legge emessa in base alla classificazione.

Il RINA rientra tra gli enti assoggettati alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, così come l'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile), l'ANAS (Ente nazionale per le strade) ecc.

1.3. LA DESCRIZIONE DELLA NAVE



La nave Costa Concordia

Appare opportuno procedere una sintetica descrizione della motonave Costa Concordia ed in particolare sia delle sue caratteristiche tecniche che strutturali, al fine di meglio comprendere lo scenario nel quale si sono svolti i tragici eventi che hanno portato alla celebrazione di questo processo.

Una breve descrizione della nave è riportata nella perizia redatta in sede di incidente probatorio dai periti nominati dal GIP (cfr. pagg. 18 e segg. nonché *General Arrangement*

Plan - STR_9686, prodotto quale allegato 1 alla relazione peritale). Qui di seguito le principali caratteristiche tecniche della nave, come desumibili dalla tabella allegata a pagg. 18 e 19 della perizia).

2.2.1. Caratteristiche principali nave

Nome:	Costa Concordia
Costruttore:	Fincantieri – CNI S.p.A.
Luogo di costruzione:	Genova - Sestri Ponente
Numero di costruzione:	6122
Data del contratto di costruzione:	06/04/2004
Data di impostazione della chiglia:	08/11/2004
Data di consegna:	29/06/2006
Società di classificazione:	Registro Italiano Navale (RINA)
Numero RINA:	81824
Numero IMO:	9320544
Nome precedente:	C. 6122 Fincantieri
Categoria:	MN pe (propulsione elettrica)
Servizio:	passenger ship
Armatore/Società di gestione:	Costa Crociere S.p.A. - Genova
Numero identificativo Società di gestione	0196718
Bandiera:	Italiana
Nominativo internazionale:	IBHD
Porto d'armamento – numero:	Genova – 73 (Reg. Int.)
Simboli principali di classe:	C ✱
Notazioni aggiuntive di classe:	✱ AUT-CSS; GREEN STAR 2; INWATERSURVEY; MON-SHAFT; PMS
Copertura area radio GDMSS:	A1 + A2 + A3
Tipologia di navigazione (SOLAS):	Internazionale
Navigazione (RINA):	Illimitata
Data di prima classificazione:	29/06/2006
Data ultima certificazione di classe:	29/06/2011
Modulo d'armamento:	5142
Stazza lorda:	114147 GT

Stazza netta:	87196 NT
Lunghezza fuori tutto:	289.59 m
Lunghezza fra le perpendicolari:	247.40 m
Larghezza massima fuori ossatura:	35.50 m
Altezza di costruzione:	14.18 m
Altezza al ponte di bordo libero:	11.20 m
Bordo libero:	2908 mm
Immersione massima:	8.292 m
Materiale di costruzione:	Acciaio (ordinario e ad elevata resistenza)
Numero di ponti completi:	4
Numero di ponti parziali:	8
Numero massimo di passeggeri:	3780
Numero massimo persone a bordo:	4890
Velocità di servizio contrattuale:	19.6 nodi
Velocità massima contrattuale:	≈ 23.2 nodi
Numero motori di propulsione :	2
Potenza totale dei motori di propulsione:	2x21000 kW @ 146 rpm
Tipo di propulsione:	Eliche a pale fisse
Numero di alberi porta-elica:	2
Numero di generatori elettrici principali:	6
Potenza generatori principali:	6x14000 kVA
Numero generatori di emergenza:	1
Potenza generatore di emergenza:	1x1500 kVA

Caratteristiche tecniche della Costa Concordia

La nave, varata nei cantieri di Genova - Sestri Ponente il 2 settembre 2005, è stata consegnata dalla Fincantieri – CNI Spa alla committente Costa Crociere Spa il 29 giugno 2006 e le principali caratteristiche strutturali rendono subito evidente l'imponenza e complessità di quella che ben si può definire una città galleggiante. La nave - spinta da due motori elettrici, alimentati da sei generatori diesel principali per una potenza totale di

42.000 KW, oltre ad un generatore diesel di emergenza, con eliche a pale fisse - era lunga 289,59 metri, larga 35,50, con un pescaggio a pieno carico di 8,292 metri e stazza netta di oltre 87.000 tonnellate; altezza sopra la linea di galleggiamento di 61,5 metri e con una capienza massima di 4.890 persone, alloggiate in 2.101 cabine, di cui 1.500 destinate ai passeggeri e 601 all'equipaggio.

1.3.1. I ponti

La nave era strutturata, sul piano longitudinale, su 14 ponti a partire dal ponte 0 che in tutte le navi corrisponde al c.d. "ponte delle paratie stagne" ovvero "di coperta" ovvero "di bordo libero". La linea di galleggiamento, corrispondente all'incirca con il ponte 0 e variabile a seconda del carico complessivo della nave, divideva la parte immersa dello scafo - la cosiddetta "opera viva" altrimenti denominata carena, che appunto si trovava al di sotto della linea di galleggiamento - da quella che è definita "opera morta", ovvero la parte dello scafo al di sopra della linea di galleggiamento.

Nella Concordia il ponte 0 si estendeva senza soluzione di continuità per tutta la lunghezza della nave, a differenza degli altri ponti ad eccezione del n. 5, e delimitava in senso verticale tutte le paratie di compartimentazione trasversale della nave. I ponti al di sopra del ponte 0 erano indicati con un numero cardinale dall'1 al 14 (il numero 13 non era utilizzato), abbinati ad altrettanti nomi di nazioni europee, ad evocare figurativamente l'auspicata concordia continentale.

Questa la destinazione dei ponti dal basso verso l'alto:

Il ponte 0, Finlandia, da dove ci si imbarcava, oltre ad essere sede dell'ambulatorio medico di bordo, conteneva tutti i dispositivi elettrici ed elettronici di controllo dell'andamento della macchina ed in genere di tutta la nave, raggruppati nella Sala Centrale Propulsione o Sala Controllo Propulsione (sigla italiana SCP e quella anglosassone ECR, da *Engine Control Room*, meglio nota nel gergo di bordo come la Centrale).

Ponte 1 – Olanda (cabine passeggeri);

Ponte 2 – Svezia (cabine passeggeri);

Ponte 3 – Belgio (teatro, ufficio informazioni, ufficio escursioni, ristorante Roma - piano inferiore -, ristorante Milano - piano inferiore - ed altre aree comuni, con l'unica passeggiata esterna estesa per l'intera lunghezza di ciascuna delle due fiancate);

Ponte 4 – Grecia (teatro, ristorante Roma, ristorante Milano - piano superiore- ed altre aree comuni, con i due punti di ritrovo ovvero le c.d. muster stations, rispettivamente la A

sul lato di dritta e la B su quello di sinistra, predisposti per l'imbarco sulle 26 lance di salvataggio, 13 per lato, e sulle 79 zattere autogonfiabili);

Ponte 5 – Italia (teatro ed altre aree comuni). Questo è l'unico ponte dell'opera morta che si estendeva senza interruzioni per tutta la lunghezza della nave, al pari del ponte 0;

Ponte 6 - Gran Bretagna (cabine passeggeri);

Ponte 7 – Irlanda (cabine passeggeri);

Ponte 8 – Portogallo (cabine passeggeri; cabine ufficiali; plancia di comando);

Ponte 9 – Francia (aree comuni e cabine passeggeri);

Ponte 10 – Germania (parzialmente aperto: solarium, ristorante buffet ed altre aree comuni, cabine passeggeri);

Ponte 11 – Spagna (parzialmente aperto: locale generatore diesel di emergenza, ristorante Club Concordia ed altre aree comuni);

Ponte 12 - Austria (parzialmente aperto: aree comuni);

Ponte 14 – Polonia (aperto: aree comuni).

Al di sotto del ponte 0 erano situati, dall'alto verso il basso, altri tre ponti denominati non più con numeri bensì con lettere, ovvero A, B e C e precisamente:

Ponte A (cabine equipaggio, sala sincroconvertitori, quadro elettrico principale);

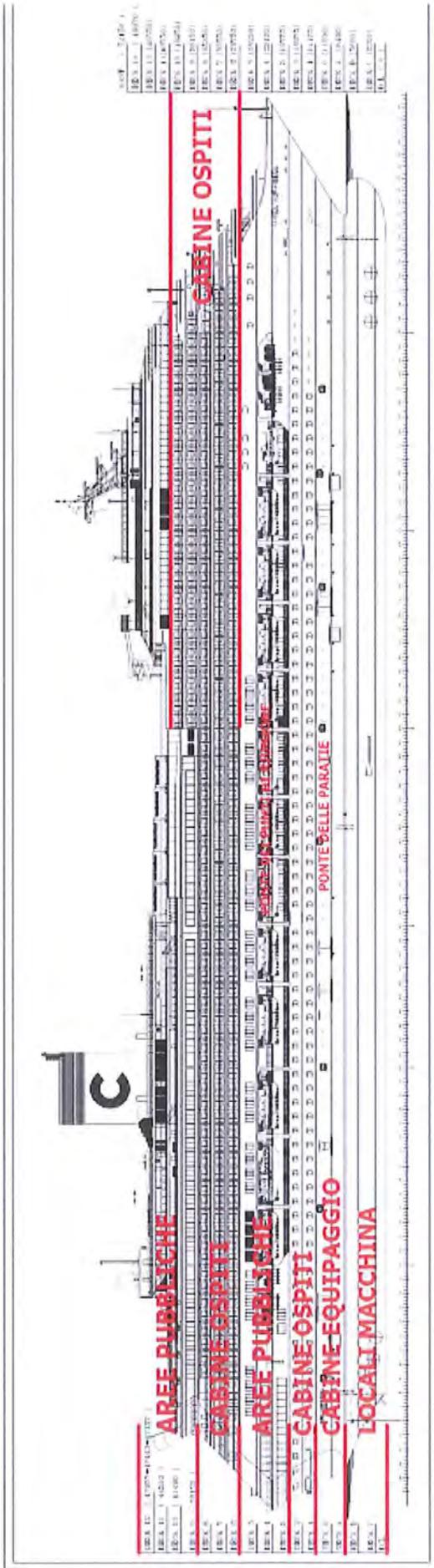
Ponte B (locali macchina e servizi vari)

Ponte C (locali macchina e servizi vari).

Come si desume da quanto sin qui riportato e visualizzato nel grafico che segue, i ponti 1, 2, 6, 7, ed 8, oltre ad una porzione dei ponti 9 e 10, erano dedicati alle cabine degli ospiti mentre le aree pubbliche erano situate ai ponti 3, 4, 5, 11 e 12, oltre che in porzioni dei ponti 9 e 10.

Residuava poi un ulteriore spazio, il cosiddetto doppiofondo, ricompreso tra il ponte C e il fondo della carena. Qui di seguito il grafico della destinazione dei vari ponti. Il ponte 0 è quello indicato come Ponte delle Paratie.





Destinazione ponti

Importante sin da ora sottolineare, per quello che poi sarà l'evento tragico conseguente all'urto sul basso fondale delle Scole, che l'intera produzione ordinaria di energia della nave era collocata al di sotto del Ponte 0 ed in particolare al Ponte A, sede del quadro elettrico principale, ed ai ponti A, B e C, sede dei generatori diesel, raggruppati in compartimenti. Da notare che in alcuni ambienti dell'opera viva, poi, non vi era perfetta sovrapposizione tra ponti superiori e quelli inferiori, questo perché i ponti A e B non correvano per l'intera lunghezza della nave, ma solo per una parte della stessa, di modo che i ponti inferiori, rispettivamente B e C, si estendevano anche verticalmente.

1.3.2. I compartimenti

Per limitare gli effetti di eventuali allagamenti, i locali situati al di sotto della linea di galleggiamento erano suddivisi trasversalmente in compartimenti, delimitati da paratie stagne, ovvero setti trasversali di lamiera disposti da murata a murata e dal fondo della nave al ponte 0.

Più in particolare partendo da poppa e venendo verso prua la Concordia era suddivisa in 19 compartimenti (cfr. *Damage Control Plan* di bordo), che si estendevano da murata a murata, anche se non con andamento perfettamente rettilineo e sul medesimo piano orizzontale, in quanto alcune paratie di separazione erano realizzate "a scalino".

Questa la compartimentazione della nave, come riportata nella perizia (cfr. pag. 20 della perizia):

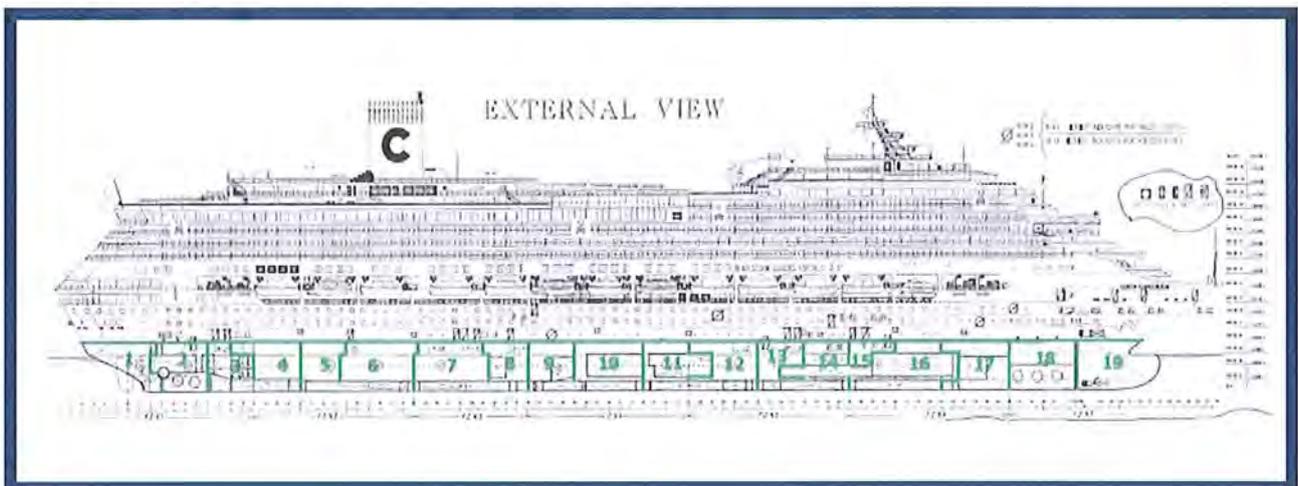
I compartimenti principali della nave erano numerati da poppa a prua. Di seguito vengono definite le ordinate su cui sono impostate (a murata) le paratie stagne, e, con riferimento ai compartimenti poppieri, viene data pure la destinazione d'uso.

COMPARTIMENTO 1: locale timone	Ordinate da -16 a 12
COMPARTIMENTO 2: locale thruster di poppa (delimitato a poppa dalla paratia c.d. "del pressatrecce")	Ordinate da 12 a 28
COMPARTIMENTO 3: locale magazzini	Ordinate da 28 a 44
COMPARTIMENTO 4: locale compressori - cambusa	Ordinate da 44 a 60
COMPARTIMENTO 5: locale PEM (motori elettrici)	Ordinate da 60 a 76
COMPARTIMENTO 6: locale generatori di poppa (4.5.6)	Ordinate da 76 a 100
COMPARTIMENTO 7: locale generatori di prora (1.2.3)	Ordinate da 100 a 116
COMPARTIMENTO 8: locale evaporatori	Ordinate da 116 a 140

Seguono altri 11 compartimenti dal 9° al 19° a partire dalle ordinate 140 per finire a quella 356.

La divisione in compartimenti è molto rilevante, in quanto il numero di compartimenti allagati determina la riserva di galleggiabilità della nave e, come si vedrà in seguito, la presenza di una falla va necessariamente posta in relazione al tipo di compartimento allagato e alla sua destinazione d'uso.

Per maggiore chiarezza sulla struttura interna della nave, si riporta qui di seguito il grafico, tratto dal materiale depositato nel corso del processo ed utilizzato sia nel corso dell'istruttoria che della discussione finale, che raffigura la suddivisione in compartimenti, contraddistinti dal colore verde e da un numero progressivo da poppa verso prua. Dal grafico si può apprezzare che il ponte 0 grosso modo corrisponde alla linea verde che è posta trasversalmente sulla nave, a delimitare l'opera morta, sovrastante, da quella viva, sotto il pelo dell'acqua. I ponti sovrastanti sono quelli dal n. 1 al 14 mentre i sottostanti sono quelli da A a C e sono interessati dalla compartimentazione evidenziata in verde.



La nave era stata progettata con un fattore di compartimentazione pari a 0,386 ed in funzione di questo parametro la Regola 8.1.3 del Capitolo II-1 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (in inglese *"International Convention for the Safety of Life at Sea"* meglio nota come SOLAS) prescriveva che la nave resistesse all'allagamento di due qualsiasi compartimenti principali contigui. Questo significa che la nave era stata costruita per galleggiare con due compartimenti stagni contigui completamente allagati, mentre l'allagamento di tre compartimenti contigui faceva venir meno la galleggiabilità della nave, come certificato dalla dichiarazione RINA n. CDS/2006-0397/SBL datata 26/6/2006 (cfr. sul punto pagg. 21 , 101 e 102 della perizia espletata nel corso dell'incidente probatorio).

Sempre a proposito della compartimentazione della nave, questa era prevista in modo tale che un eventuale allagamento fosse trasversalmente simmetrico e ciò per evitare sbandamenti trasversali intuitivamente pericolosi per la stabilità della nave, vista la massa dell'opera morta che si innalzava sopra l'acqua. Per questo motivo, oltre alle porte stagne, erano previste vie di comunicazione tra i due lati della nave, al fine di consentire il livellamento delle acque in caso di loro entrata all'interno della nave.

Vi erano, infatti, 4 paratie deboli, denominate *cross-flooding arches* per consentire in caso di allagamento il livellamento trasversale delle acque, attraverso il cedimento programmato di portelli cedevoli basculanti su apposite cerniere, causato dalla pressione dell'acqua. Una di queste paratie deboli era situata nel compartimento 9 (precisamente al ponte C, all'ordinata 144 lato sinistro, in corrispondenza della suddivisione presente tra il locale trattamento nafta e il locale ausiliari), mentre le altre tre si trovavano nel compartimento 6 (ponte C, alle ordinate 85, 90, 94 lato destro, in corrispondenza della suddivisione tra il locale generatori diesel di poppa e il locale inceneritori).

Oltre a queste quattro paratie deboli, sulla Costa Concordia vi erano 14 gruppi di *cross-flooding ports*, ovvero delle aperture praticate su elementi strutturali longitudinali del doppiofondo, per permettere all'acqua di fluire da un lato all'altro della nave. Queste semplici aperture erano posizionate una per ogni compartimento a partire da poppa verso prua, dal 5° al 17° compartimento.

Completavano il sistema della nave di livellamento trasversale in caso di allagamento, tre gruppi di *down-flooding ducts*, ovvero condutture situate nei compartimenti 12, 13 e 15, dirette a consentire all'acqua dal ponte B di fluire verso il basso, sempre allo scopo di salvaguardare la stabilità della nave. Questo in quanto, come già evidenziato, in alcuni ambienti dell'opera viva non vi era perfetta sovrapposizione tra ponti superiori e quelli inferiori, poiché i ponti A e B non correvano per l'intera lunghezza della nave, ma solo per una parte della stessa, di modo che i ponti inferiori, rispettivamente B e C, si estendevano anche verticalmente.

1.3.3. Porte stagne

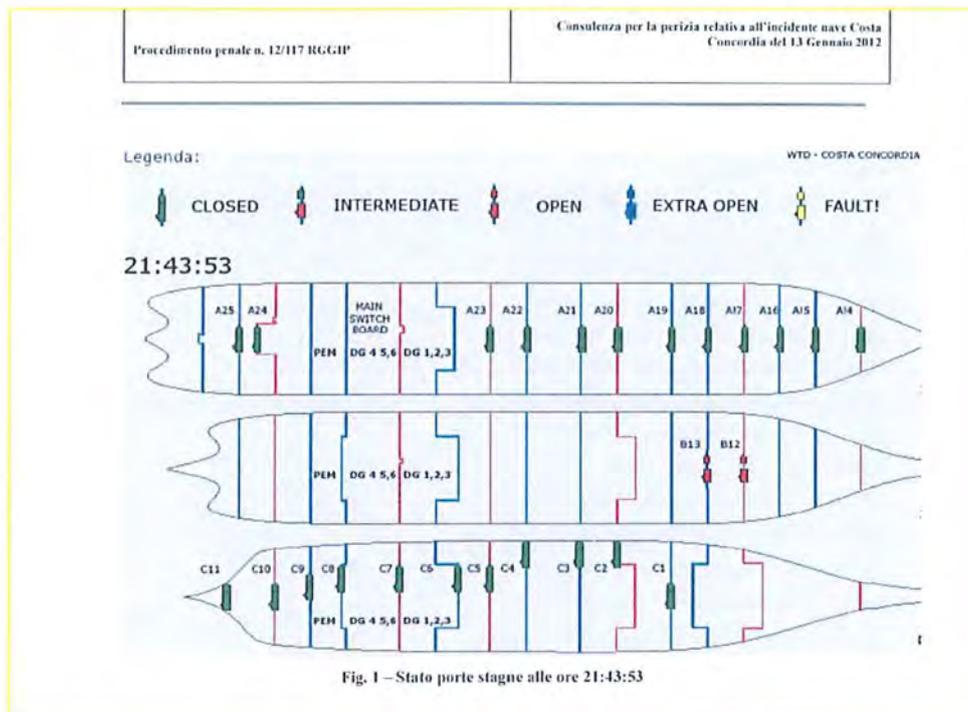
Sulla Concordia vi erano 25 porte stagne denominate *Water-tight Doors* (WTD), tutte sistemate nella zona di sinistra dello scafo, anche se non sempre sullo stesso asse e ciò al fine di facilitare il passaggio del personale tra i vari compartimenti stagni dal n. 1 al 19 (Cfr. sul punto pagg. 20 e segg. perizia incidente probatorio). Queste porte erano tutte situate al disotto del ponte 0, quello che, come visto, attraversa tutta la nave da poppa a

prua, creando una linea di demarcazione tra opera viva, sotto il pelo dell'acqua, ed opera morta al di sopra. Ve ne erano 11 sul ponte C, 2 sul ponte B e 12 sul ponte A.

Il loro scopo, una volta chiuse, è quello di impedire il passaggio dell'acqua che sia entrata nella nave da una falla e sono progettate e certificate per resistere, laddove integre, ad una determinata pressione dell'acqua, denominata "battente". Il loro monitoraggio sulla Concordia avveniva tramite il sistema Martec, che segnalava lo stato di apertura o chiusura delle stesse. Il sistema Martec aveva due stazioni di funzionamento, la prima in un locale adiacente alla plancia di comando, denominato *Safety Center*, dal quale si comandava e si monitorava il loro funzionamento a distanza; la seconda era situata nella sala controllo propulsione (*Engine Control Room*), la cosiddetta Centrale al ponte 0 e normalmente consentiva il solo monitoraggio dello stato delle porte (Cfr. pag. 21 perizia incidente probatorio).

Il meccanismo di apertura e chiusura poteva anche essere azionato localmente in prossimità di ciascuna porta, ovvero da una delle cinque stazioni di emergenza dislocate al ponte 0 che controllavano 5 porte stagne ciascuna (Cfr. pagg. 21 e 160 perizia incidente probatorio e pagg. 57 e ss relazione allegata Ing. Alessandro Cantelli-Forti).

Qui di seguito si riporta il grafico della dislocazione delle porte stagne al disotto del ponte 0, allegato alla citata relazione dell'ing. Cantelli-Forti. La raffigurazione elaborata dal collegio peritale in sede di incidente probatorio, contiene anche l'indicazione grafica dello stato delle porte al momento dell'urto (ovvero tutte chiuse come da colore verde), ma su questo si ritornerà in seguito. Per ora si può subito evidenziare che le porte stagne C7 e C8, collocate, la prima, tra i compartimenti 6 e 7 (dove sono collocati i Generatori Diesel) e la seconda tra quelli 5 (sede dei c.d. PEM) e 6, erano chiuse.



Il sistema Martec consentiva di verificare lo stato delle porte in questione, attraverso un pannello con indicatore acustico, dove il colore verde indicava la loro chiusura. Questa che segue è l'immagine del terminale Martec situato sulla nave Costa Serena, gemella della Costa Concordia.

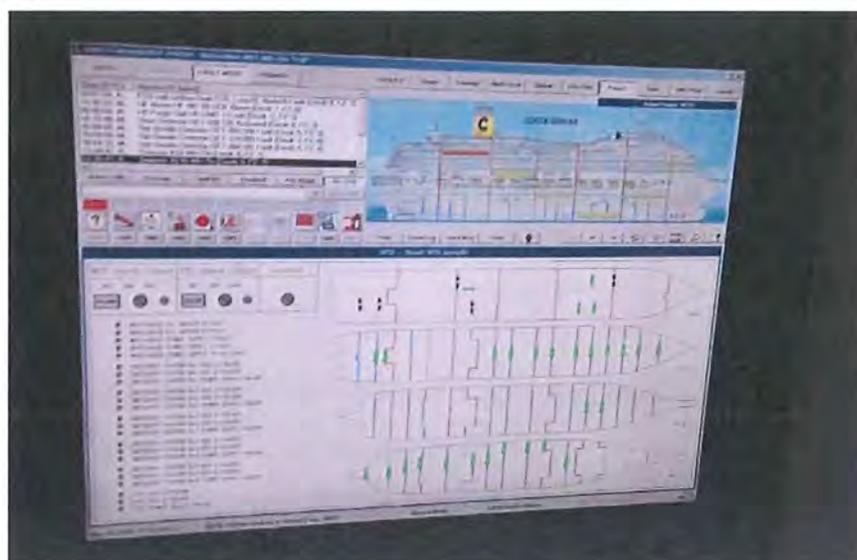


Immagine dello schermo MARTEC con stato porte stagne

Le porte stagne o *Water-tight Doors* (WTD), che stanno sotto il ponte 0, vanno tenute ben distinte dalle porte semistagne o *splash-tight doors* che sono posizionate al di sopra del ponte 0, nelle paratie "semistagne", che servono a limitare l'afflusso di acqua in caso di allagamento, dovuto ad un possibile rollio, e per accrescere la riserva di stabilità della nave in tutti i casi di avaria. Queste paratie sono dotate di aperture chiuse con porte

semistagne, le *splash-tight doors* appunto, che servono a prevenire l'allagamento progressivo con acqua che proviene da un punto al di sopra del ponte delle paratie, in caso di allagamento asimmetrico a seguito di uno sbandamento della nave. Queste porte sono in grado di assicurare la tenuta stagna sotto il carico di pressione dovuto ad una colonna di acqua di altezza pari a 3.5 m per un'ora, come previsto dal RINA, e superato queste battente d'acqua per unità di tempo non hanno più tenuta stagna. Questo il grafico complessivo delle porte stagne e semistagne della Concordia.

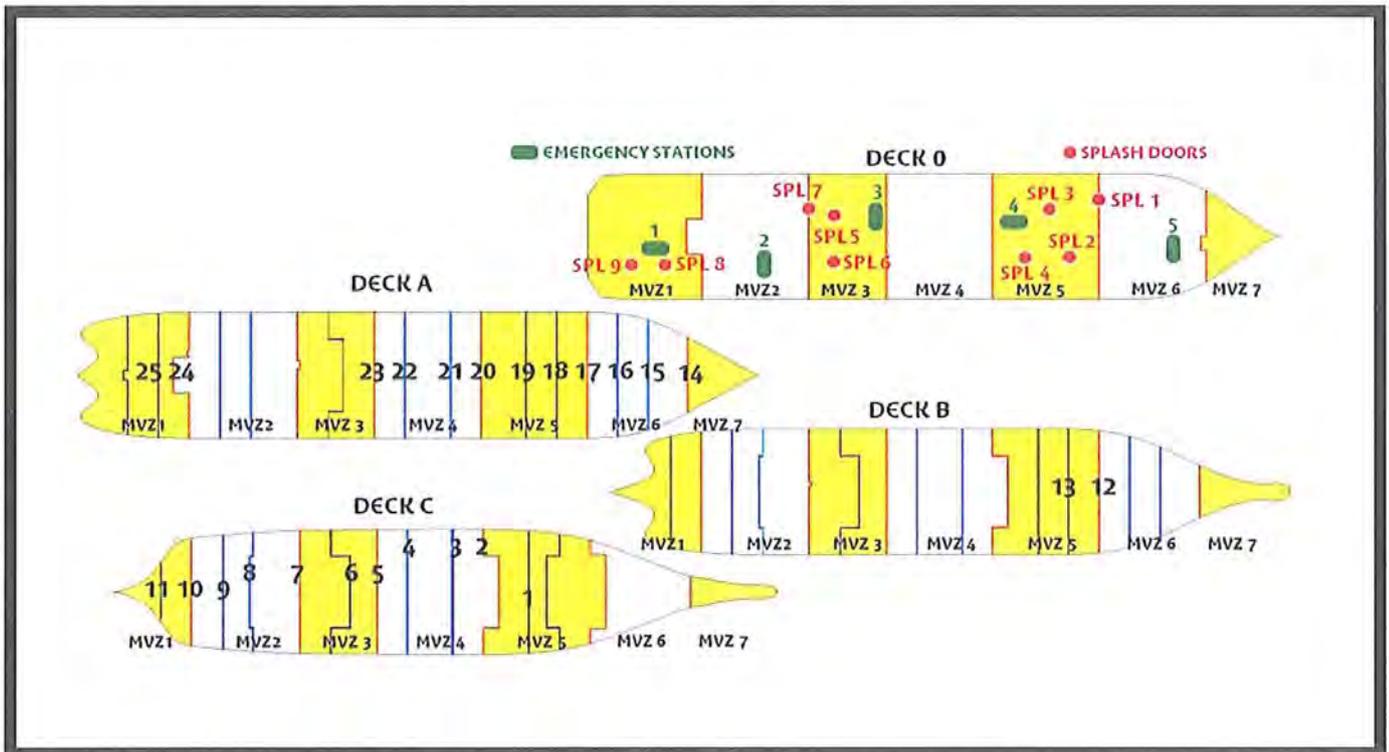
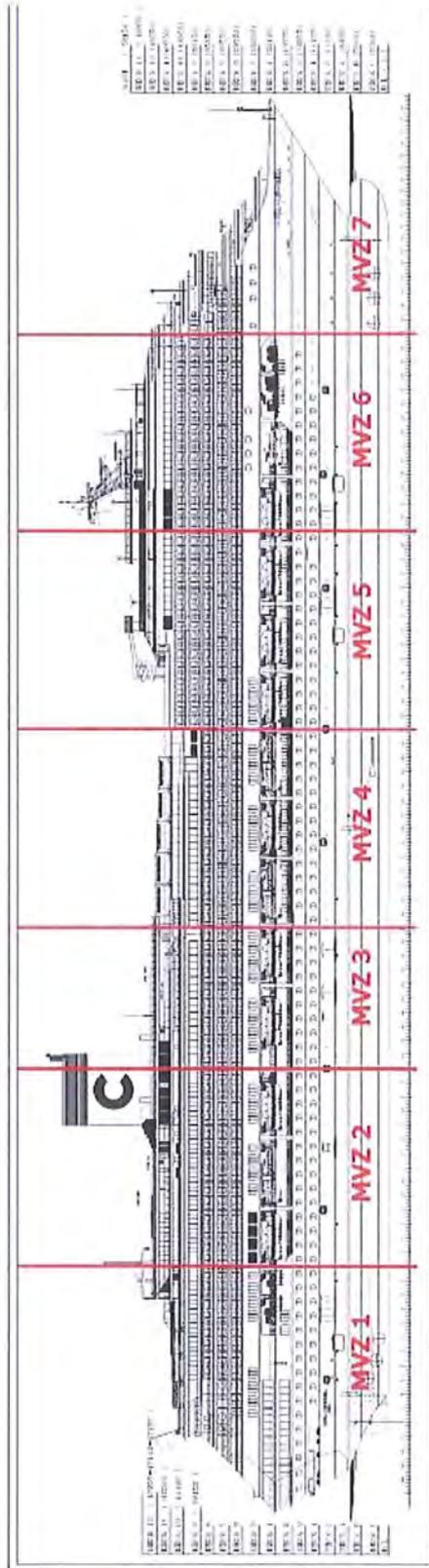


Grafico porte stagne e semistagne della Costa Concordia

1.3.4. Le c.d. zone verticali

Si tratta di una suddivisione verticale che riguarda la nave nel suo complesso, ovvero opera viva e morta, in sette zone denominate *Main Vertical Zones*, per finalità esclusivamente anti-incendio. In sostanza con questa suddivisione si individuano settori verticali che interessano tutta la nave dal basso verso l'alto, che ovviamente ricomprendono più compartimenti e che immediatamente consentono di individuare il settore eventualmente interessato dall'incendio, al fine di scongiurare la sua estensione ad altri settori ovvero ad altri ambienti del medesimo settore. Nel caso della concordia, come si desume dall'immagine sotto riportata, la nave era suddivisa in sette *Main Vertical Zones*.

Le zone verticali della nave



[Handwritten signature]

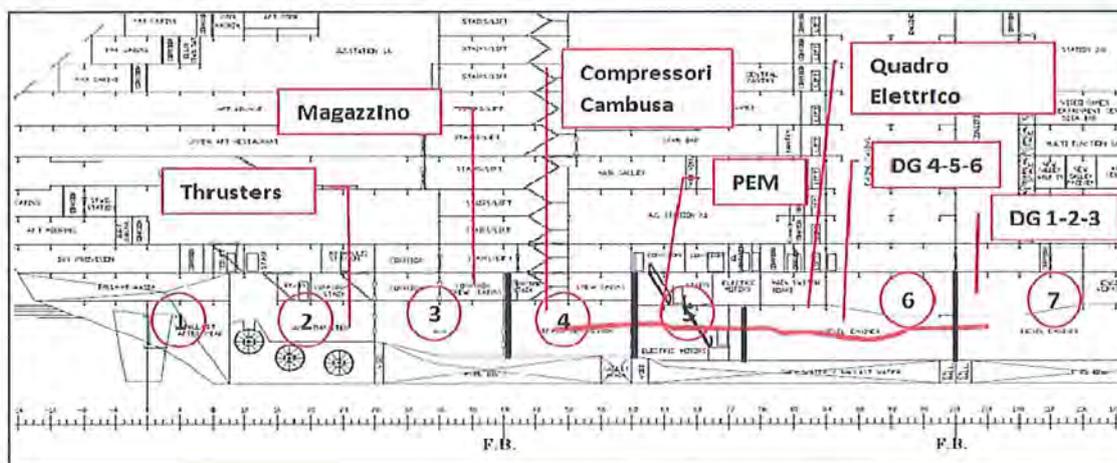
Zone verticali

Per quello che interessa la porzione di nave che successivamente verrà interessata dalla falla provocata dall'urto contro un basso fondale, si può vedere che, partendo dalla poppa e procedendo verso destra in direzione della prua la zona 1 comprendeva i compartimenti 1-2-3, la zona 2 quelli contigui 4-5-6, mentre la zona 3 comprendeva i compartimenti 7-8 (il lato della nave che si vede nell'immagine è quello destro, ma la situazione è ovviamente la medesima anche sul lato opposto sinistro, quello interessato dalla falla).

1.3.5. I generatori diesel e quadro elettrico

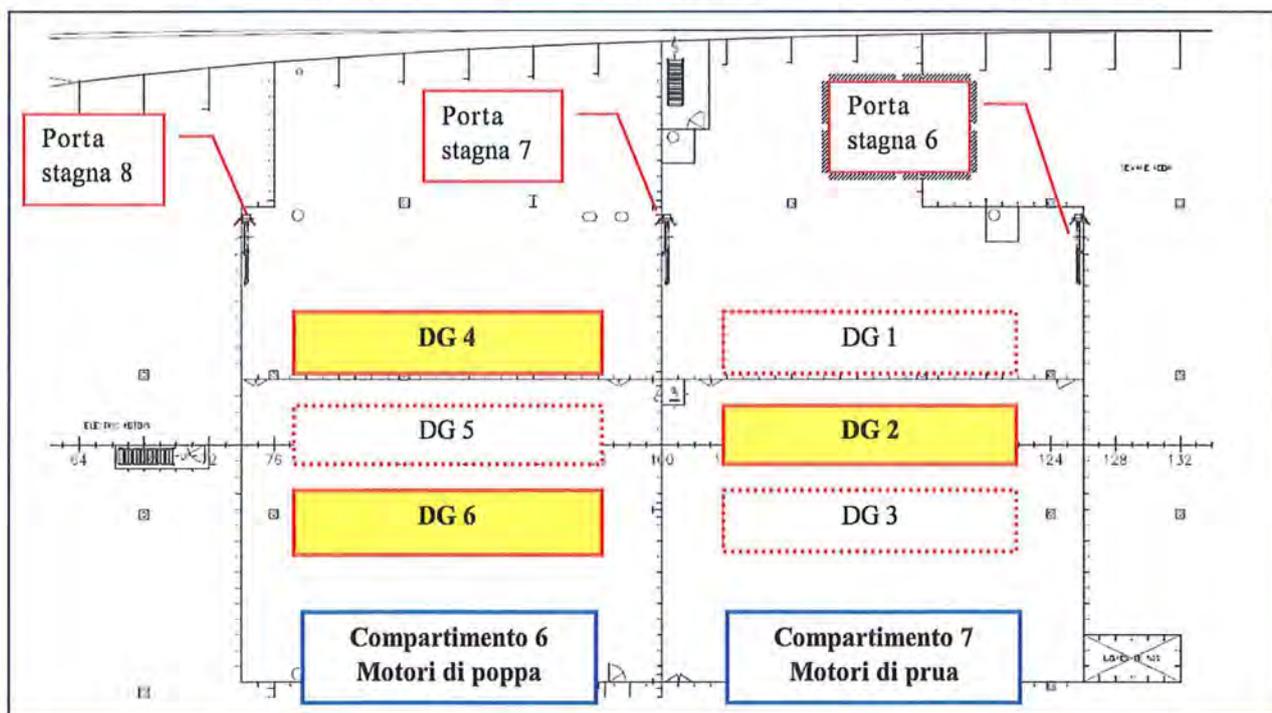
Per quello che interessa l'odierno processo, come si chiarirà nel prosieguo, i compartimenti critici erano il compartimento 5, detto il locale PEM dalla sigla *propulsion electric motors* - sede dei motori elettrici che garantivano la propulsione della nave, alimentati a loro volta dall'energia prodotta dai sei generatori diesel - ed i compartimenti 6 e 7, sede appunto dei sei generatori diesel, denominati locali DG, rispettivamente, il compartimento 6 sede dei DG di poppa (generatori n. 4, 5 e 6, per questo denominati DG4, DG5 e DG6) e quello 7 di prua (DG1, DG2 e DG3). Erano interessati dalla presenza di questi apparati tutti e tre i ponti sottostanti il ponte 0 ovvero A, B e C.

Questi generatori, come accennato, producevano, bruciando combustibile, l'energia elettrica necessaria non solo per la propulsione ma anche per l'illuminazione e l'alimentazione di ogni apparecchio e dispositivo di bordo. Nel grafico sotto riportato già si può apprezzare con la linea rossa l'andamento di quella che sarà poi la falla prodottasi a seguito dell'urto con il basso fondale. Da notare che nel grafico prodotto agli atti la linea rossa è stata visualizzata sul lato a dritta (sul grafico la poppa, infatti, è a sinistra e la prua a destra), mentre l'urto è avvenuto, come si vedrà su lato opposto a sinistra; in ogni caso la situazione di fatto non muta, data la specularità tra i due lati.



Compartimenti interessati dalla falla

L'immagine che segue, invece, visualizza dall'alto in sezione trasversale, i generatori; da notare che nell'immagine a destra si va verso prua (DG 1, 2 e 3 situati nel compartimento 7), mentre a sinistra si va verso poppa (DG 4, 5 e 6 situati nel compartimento 6). Il lato dello scafo che si vede in alto sull'immagine è, pertanto, quello sinistro interessato dall'urto.



Posizione dei generatori diesel principali

Ogni generatore diesel produceva una corrente alternata ad una tensione di 11.000 Volts, convogliata al quadro elettrico principale che era situato al ponte A, nel compartimento 6, in alto rispetto ai DG di poppa (il 4, 5 e 6), tra le ordinate 76 e 84. Come si vede dal grafico sopra riportato, i compartimenti 6 e 7 interessavano più ponti e questo perché i ponti sottostanti il ponte 0, nella zona denominata opera viva, non correvano integralmente da prua a poppa ma presentavano sfalsamenti, dovuti a necessità costruttive per la redistribuzione degli spazi interni.

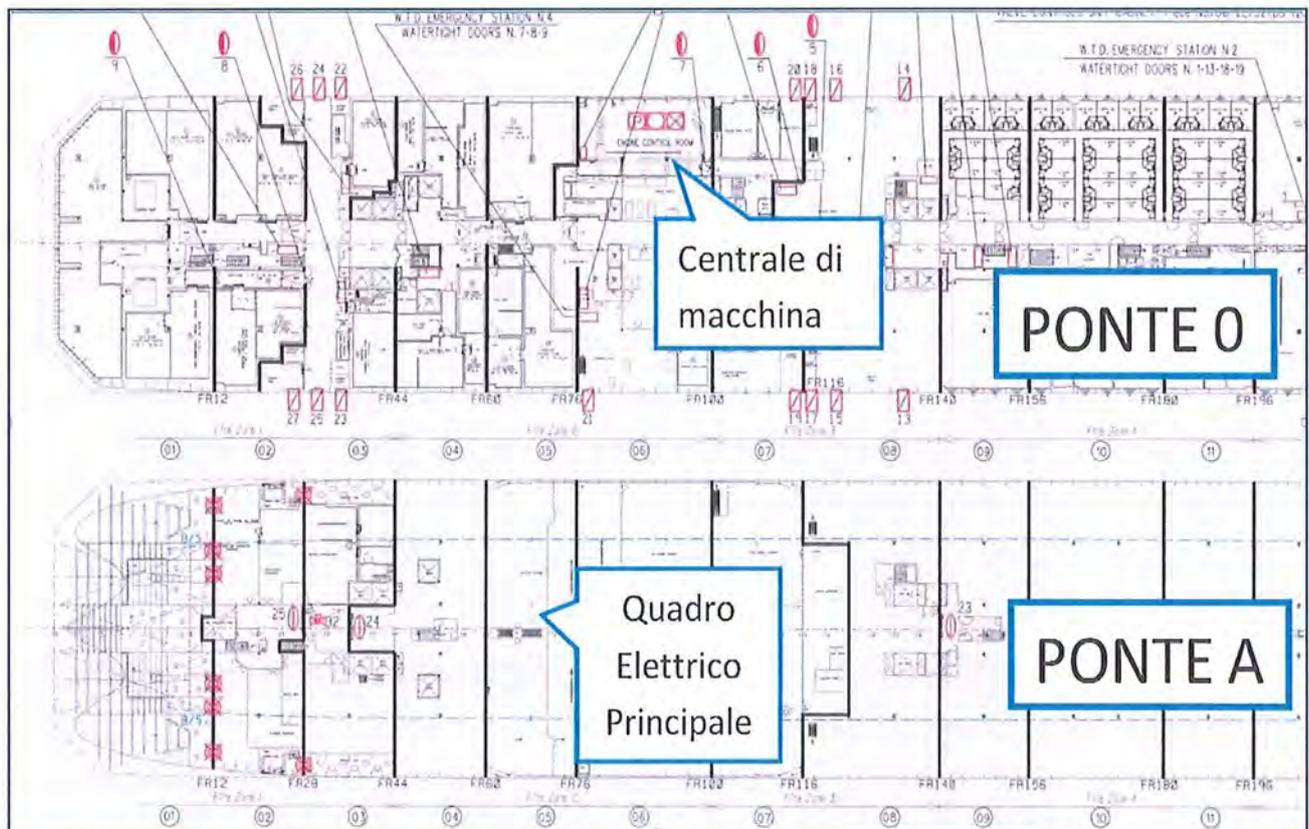
Il quadro elettrico principale era posizionato, come si vede nella prima delle due immagini, in prossimità dei generatori e questo in ossequio ad una specifica prescrizione del RINA che era finalizzata a minimizzare i rischi di danneggiamento derivabili da collegamenti elettrici molto lunghi.

A proposito del quadro elettrico principale, sulla Concordia era costituito da due sezioni (denominate A e B) materialmente separate, ancorché elettricamente connesse; questa separazione fisica delle due sezioni realizzava una sorta di c.d. "ridondanza" ridotta

(concetto questo sul quale si ritornerà in seguito, ma che in estrema sintesi in ingegneria consiste nella duplicazione dei componenti critici di un sistema, con l'intenzione di aumentarne l'affidabilità e la disponibilità, in particolare per le funzioni di vitale importanza, al fine di garantire la sicurezza delle persone e degli impianti o la continuità della produzione), anche se le due sezioni erano entrambe collocate all'interno del medesimo locale, ovvero nel compartimento 6 al ponte A.

Dal quadro elettrico principale proveniva, quindi, l'energia per far lavorare i motori elettrici di propulsione - i c.d. PEM da *Propulsion Electric Motors* - installati nel compartimento 5, oltre che l'alimentazione del quadro a bassa tensione (450V) destinato ai servizi ausiliari.

L'immagine che segue consente di visualizzare, in una prospettiva trasversale, la collocazioni del quadro elettrico subito sotto il ponte 0 dove era situata la c.d. Centrale, ovvero il cuore operativo della gestione tecnica della nave. Queste visualizzazioni qui proposte consentono di rendersi conto dello stato dei luoghi e ciò per una corretta valutazione della successione degli eventi che sono accaduti la notte del tra il 13 ed il 14 gennaio 2012.



Posizione centrale elettrica

1.3.6 Generatore diesel di emergenza

Collocato al ponte 11, a dritta, tra l'ordinata 70 e la 84, aveva la funzione di alimentare il quadro elettrico di emergenza. Al quadro elettrico di emergenza era, infatti, collegato il quadro elettrico principale ed in caso di anomalia transitoria (sovracorrente e/o cortocircuito a una delle due sezioni del quadro elettrico principale), sarebbe entrata in funzione la seconda sezione, assicurando il collegamento al quadro elettrico di emergenza per non fare avviare il generatore diesel di emergenza. Laddove, viceversa, l'avaria avesse compromesso irreversibilmente il funzionamento di entrambe le sezioni del quadro elettrico principale, entrambi gli interruttori di collegamento con il quadro elettrico di emergenza si sarebbero sganciati, così prevenendo il propagarsi del cortocircuito al quadro elettrico di emergenza, il quale, al contempo, si sarebbe avviato entro 45 secondi. La sistemazione e le caratteristiche di funzionamento della centrale elettrica di emergenza sono previste dalle regole SOLAS (in particolare la Regola II-1/42 vigente all'epoca dell'evento) e dal regolamento RINA di classe (in particolare RINA Parte C, Capitolo 2, Sezione 11 e Parte E, Capitolo 11, Sezione 5, Paragrafo 2). Nel caso della Concordia, il locale del DGE (ovvero Diesel Generatore di Emergenza) era collocato, in conformità della Regola SOLAS sopra citata ed alla normativa vigente, al di sopra del ponte continuo più alto ed il relativo locale era prontamente accessibile dal ponte scoperto (Cfr. sul punto relazione tecnica disposta nel corso del dibattimento). Sulla nave Concordia il quadro elettrico di emergenza, al quale era agganciato il generatore diesel di emergenza, alimentava per almeno 36 ore, le seguenti utenze (Cfr. esito incidente probatorio ed in particolare quanto precisato all'udienza del 19/10/2012):

- le pompe antincendio;
- la pompa centrifuga autoadescante del compartimento 12;
- i trasformatori per le luci;
- i ventilatori dell'inceneritore;
- il sistema idraulico dei freni delle ancore;
- le pompe di circolazione dell'olio nei motori diesel;
- altre pompe riguardanti sempre i motori;
- i compressori d'aria e di emergenza;
- gli ascensori;
- l'illuminazione dell'ospedale, del centro medico della nave;
- il sistema centrale degli orologi;
- parte del sistema di condizionamento;



- tutto l'impianto riguardante la messa a mare delle imbarcazioni di salvataggio;
- tutto il sistema UPS;
- l'impianto di stabilizzazione;
- l'impianto delle porte stagne;
- radar e strumentistica della plancia di comando;
- il "pilota automatico";
- l'impianto di timoneria;
- la stazione radio;
- il sistema antincendio Hi-Fog.

La descrizione ed il funzionamento del DGE è stato analizzato in sede di perizia suppletiva disposta nel corso del dibattimento e sul corretto funzionamento del DGE si ritornerà in seguito, potendosi sin d'ora anticipare che nessuna incidenza causale significativa ha avuto sul decorso degli eventi (Cfr. pagg. 54-56 perizia suppletiva disposta in dibattimento).

Sulla nave, inoltre, era presente, in ossequio alla normativa vigente (Regola 42.4/II-1 SOLAS), una fonte temporanea di energia elettrica di emergenza, costituita da una batteria di accumulatori detti UPS (dall'inglese "*Uninterruptible Power Supply*"). Queste batterie erano indipendenti sia dalla linea elettrica principale che da quella d'emergenza ed avevano la funzione di garantire l'energia (al massimo per circa mezz'ora) alle utenze nella fase di non attività del DGE, per esempio in fase di suo avvio, onde assicurare la continuità dell'erogazione dell'energia. Questa energia veniva assicurata, come richiesto dalle Regole SOLAS, ad ogni punto di riunione ed imbarco e sulle murate ed ai corridoi delle uscite per recarsi ai punti riunione ed imbarco nonché a tutti i corridoi, scale ed uscite di servizio e degli alloggi, oltre che alle cabine degli ascensori del personale; ai locali macchine ed alle varie centrali comando; ad alcune pompe antincendio e di sentina di emergenza oltre che a tutta la fanaleria di bordo e le installazioni radio di bordo.

1.3.7. Le pompe

Come accertato dai periti in sede di incidente probatorio, la nave era stata progettata con un fattore di compartimentazione pari a 0,386 ed in funzione di tale parametro la Regola 8.1.3 del Capitolo 11-1 della SOLAS prescriveva che la stabilità allo stato integro doveva essere tale da consentire la resistenza all'allagamento di due qualsiasi compartimenti principali contigui (cfr. relazione periti incidente probatorio, pagg. 21 e segg.). Allo scopo di assicurare il prosciugamento in caso di via d'acqua all'interno dello scafo ed in conformità

ai requisiti della Regola 21 del Capitolo II-1 della SOLAS, la nave doveva "...essere dotata di un efficiente impianto di pompe e tubolature di sentina atto ad esaurire, fino a prosciugarlo, in tutte le condizioni che si verificano in pratica, qualsiasi compartimento stagno eccetto quegli spazi esclusivamente destinati a contenere acqua dolce, acqua di zavorra, combustibile, etc., per i quali siano sistemati altri efficaci dispositivi di esaurimento..." (Cfr. relazione citata). Va subito evidenziato che la stessa fonte regolamentare (Rina parte C, cap. I, sez. 10) "...precisa in merito che l'impianto di pompaggio di sentina non è inteso a far fronte ad un ingresso d'acqua provocato da un danneggiamento strutturale o della tubolatura principale dell'acqua di mare. (All. A 5)" (cfr. così i periti a pag., 21 della relazione. Il dato è fondamentale in quanto sottolinea quello che poi sarà evidente nel prosieguo del testo, ovvero l'assoluta impossibilità per qualsiasi pompa di far fronte alla massa enorme di acqua entrata dallo squarcio prodottosi nella carena a seguito dell'impatto).

Seguendo quanto accertato dai periti e riportato nella citata relazione, "...la nave *Costa Concordia*, in relazione al progetto di compartimentazione stagna principale, aveva un criterio di servizio pari a 80.487 (dichiarazione RINA n. CDS/2006-00397/SBL) e pertanto, in base alle prescrizioni della Regola SOLAS II-1/21.2.2, doveva essere munita di almeno pompe collegate al collettore principale di sentina..."

La nave, pertanto, così come previsto dalla normativa internazionale citata, era dotata di tre pompe collegate al collettore principale di tipo non manuale e di una ulteriore pompa di tipo non manuale.

Complessivamente a bordo vi era un sistema di 16 pompe di cui 15 poste al ponte C, ovvero quello più basso e a diretto contatto con il doppio fondo, mentre la n. 16 si trovava al ponte B.

Questo l'elenco delle pompe, con l'indicazione del compartimento dove era posizionata e della portata massima di ciascuna pompa:

Pompa n. 1	compartimento 13	pompa centrifuga autoadescante servizi generali di emergenza, con una portata di 210/290 metri cubi all'ora;
Pompa n. 2	compartimento 13	pompa reversibile acqua di mare casse di bilanciamento - prora, con una portata di 200/250 metri cubi all'ora;
Pompa n. 3	compartimento 13	pompa centrifuga autoadescante servizi generali di emergenza, con una portata di 210/290 metri cubi all'ora;
Pompa n. 4	compartimento 12	pompa centrifuga autoadescante servizi generali di emergenza, alimentata dal diesel generatore di emergenza, con una portata di 240 metri cubi all'ora
Pompa n. 5	compartimento 12	pompa reversibile acqua dolce casse di bilanciamento, con una portata di 480 metri cubi all'ora

Pompa n. 6	compartimento 10	pompa reversibile acqua dolce casse di bilanciamento, con una portata di 480 metri cubi all'ora
Pompa n. 7	compartimento 8	pompa centrifuga autoadescante servizio zavorra, con una portata di 550 metri cubi all'ora;
Pompa n. 8	compartimento 8	pompa centrifuga autoadescante servizio zavorra, con una portata di 550 metri cubi all'ora;
Pompa n. 9	compartimento 8	pompa alternativa servizio incendio e sentina, con una portata di 210/240 metri cubi all'ora
Pompa n. 10	compartimento 8	pompa a pistoni a doppio effetto automatica servizio sentina, con una portata di 18/20 metri cubi all'ora
Pompa n. 11	compartimento 8	pompa a pistoni a doppio effetto automatica servizio sentina, con una portata di 18/20 metri cubi all'ora
Pompa n. 12	compartimento 8	pompa a pistoni a doppio effetto automatica servizio sentina, con una portata di 18/20 metri cubi all'ora
Pompa n. 13	compartimento 5	pompa alternativa servizio sentina, con una portata di 240 metri cubi all'ora
Pompa n. 14	compartimento 5	pompa centrifuga autoadescante servizio incendio e sentina, con una portata di 210/265 metri cubi all'ora
Pompa n. 15	compartimento 3	pompa reversibile acqua di mare casse di bilanciamento - poppa, con una portata di 200/250 metri cubi all'ora
Pompa n. 16	compartimento 18	(pompa volumetrica a disco oscillante servizio sentina, eliche di manovra, pozzi catena e depositi di prora, con una portata di 3,5 metri cubi all'ora

Le pompe 4, 9, 13 e 14 erano le pompe di esaurimento grandi masse, per eliminare acqua da qualsiasi compartimento stagno mentre le quelle numero 2, 5, 6 e 15 erano le cosiddette pompe di bilanciamento, che consentivano di intervenire sullo sbandamento trasversale e sull'assetto longitudinale, in presenza di allagamenti asimmetrici o imbarchi di pesi su un solo lato della nave. Non erano state, quindi, progettate per essere direttamente utilizzate in caso di allagamenti per falla, pur potendo essere eventualmente dirottate a tale scopo. Analogamente altre quattro pompe, facenti parte dell'impianto di condizionamento dell'aria e di raffreddamento dei motori Diesel, avrebbero potuto essere utilizzate in caso di emergenza per la sentina, anche se destinate ad altre finalità (cfr. perizia incidente probatorio pagg. 160 e ss), ovvero la pompa di raffreddamento ad acqua di mare dell'impianto di condizionamento dell'aria, con una portata di 1050 metri cubi all'ora (presente al compartimento 9); quella di raffreddamento ad acqua di mare dei motori diesel, con una portata di 1017/1300 metri cubi all'ora (compartimento 13) e le due pompe dei condensatori di vapore, con una portata di 500 metri cubi all'ora l'una (rispettivamente compartimento 14 e 15).

La perizia disposta in sede di incidente probatorio ha accertato che il numero e la disposizione delle pompe era conforme alla normativa internazionale SOLAS. Nessuna di queste pompe era alimentata dall'impianto elettrico di emergenza, tranne la pompa numero 4 al compartimento 12 e ciò era conforme alla citata Convenzione SOLAS, che richiede la presenza di almeno una pompa sempre utilizzabile anche con due compartimenti contigui allagati. Erano, inoltre, tutte controllate e verificate a distanza dal Safety Center, adiacente al ponte di comando (e precisamente: controllo porte stagne e semistagne; controllo valvole di scarico fuoribordo e fermo delle relative pompe; verifica dello stato di chiusura/apertura dei portelloni a fasciame; controllo delle valvole di partizione sulle paratie stagne) o dall'Engine Control Room/ Sala di Controllo ovvero la c.d. Centrale al ponte 0 (controllo valvole acque nere e grigie; controllo valvole di scarico fuoribordo e fermo delle relative pompe; controllo delle pompe. Cfr. perizia incidente probatorio pagg. 162 e ss), pur potendo essere azionate sul posto.

1.3.8. Mezzi di salvataggio

I mezzi di salvataggio a bordo di una nave si suddividono in individuali e collettivi, ovvero salvagenti da indossare in vista di possibili cadute in mare, ed imbarcazioni (lance, tender e zattere, provviste di alimenti a lunga conservazione, coperte, radio, etc.), per allontanarsi dalla nave in caso di pericolo, a seguito dell'ordine di abbandono della nave, che deve essere dato dal Comandante.

Per quanto concerne i mezzi individuali, questi devono rispondere ai requisiti delle regole 7 e 22 del capitolo 111 della SOLAS ed alle istruzioni contenute nella circolare del 18/11/2003 emanata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (Cfr. allegato 19 alla perizia incidente probatorio). In particolare deve essere assicurata la presenza di una cintura di salvataggio per ogni persona a bordo ed in ogni cabina vi deve essere lo stesso numero di cinture per posti letto. Nel caso della Concordia i periti hanno verificato che, sulla base della documentazione di bordo, le cinture per adulti sistemate a bordo nelle cabine erano 5277. E' altresì previsto che debbono essere collocate nei punti di riunione cinture di salvataggio in numero pari al 5% del numero totale delle persone presenti a bordo. Dalla verifica documentale effettuata dai periti è emerso che presso le *muster stations* al ponte 4 era prevista la presenza di 245 cinture. Quanto ai bambini deve essere assicurata la presenza di un numero di cinture di salvataggio per bambini eguale al numero di bambini imbarcati, o comunque non inferiore al 10% dei passeggeri. Nel caso della Concordia era

prevista la presenza di 378 cinture di salvataggio per bambini di cui 189 sul lato dritto e 189 sul lato sinistro, in corrispondenza con le *muster stations* sul ponte 4.

Ancora, la normativa prevede che ogni persona di guardia (sul ponte di comando, ventiquattro ore al giorno, si alternano turni di guardia ed altrettanto accade sotto coperta nella sala macchine e nella c.d. Centrale) deve avere la disponibilità di una cintura. Sulla Concordia erano previste 6 cinture sul ponte, 6 in sala macchine, 2 presso il centro informazioni e 23 presso il centro medico. Analogamente è prevista la presenza di una cintura per ogni persona alloggiata nella zona verticale principale più capiente (il 10% per bambini). A tal proposito sulla Concordia al ponte 4 erano previste 1190 cinture di salvataggio per adulti e 132 per bambini, oltre a 95 cinture per neonati (la normativa ne richiede un numero non inferiore al 2,5% dei passeggeri e comunque pari al numero di neonati a bordo) e 140 cinture over-size (Cfr. pag. 37 perizia incidente probatorio).

In conclusione la dotazione di bordo, quanto a disponibilità dei mezzi di salvataggio individuali era, conforme a quanto previsto dalla normativa vigente (Cfr. perizia cit., pagg. 36-37).

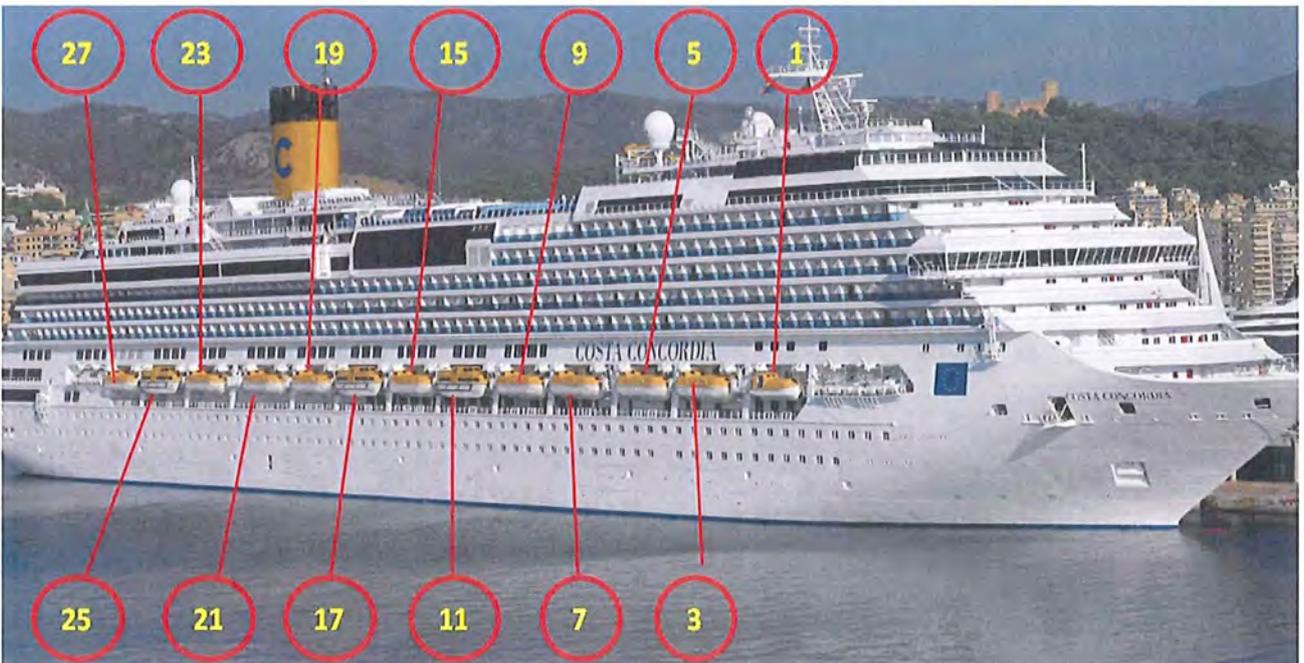
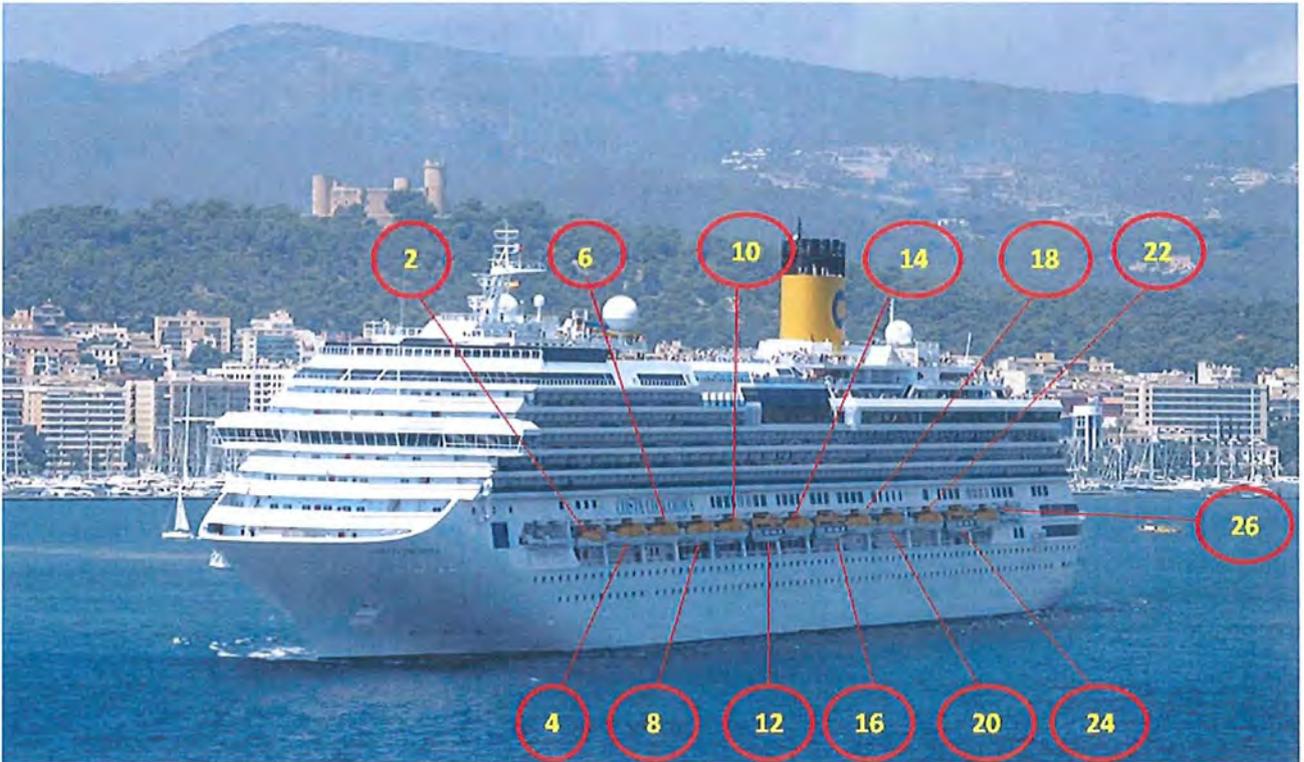
Venendo ai mezzi collettivi di salvataggio, sul lato sinistro della nave erano alloggiate complessivamente 12 imbarcazioni di salvataggio da 150 persone l'una, una c.d. *rescue boat* da 60 persone, contraddistinte, da prora a poppa, da una numerazione progressiva pari dal 2 al 26, per un totale di 1860 persone. Sul medesimo lato, erano presenti anche 33 zattere gonfiabili (*life-rafts*) da 35 persone l'una ed una zattera da 25 persone, per un totale di ulteriori 1180 posti.

Analoga dotazione (1860 posti su imbarcazioni) era prevista sul lato a dritta, nel quale vi era anche una ulteriore zattera gonfiabile da 35 persone, con una numerazione progressiva dispari dall'1 al 27, saltando il numero 13, per complessivi 1215 posti.

Vi erano, poi, ulteriori 6 zattere di riserva (una zattera da 35 persone a poppavia lato sinistro; una zattera da 35 persone ed una da 25 persone a proravia lato sinistro; 3 zattere da 35 persone a proravia lato dritto).

Tutte le zattere erano, a differenza delle imbarcazioni, prive di autonoma propulsione e, quindi, una volta ammarate dovevano essere rimorchiate da un altro mezzo.

Di seguito vengono riportate le fotografie ritraenti, rispettivamente il lato sinistro e destro della nave con l'indicazione numerica delle imbarcazioni di salvataggio (*life-boats* e *tender*).



Posizione mezzi di salvataggio

La normativa internazionale (Regola 21 del Capitolo III, Convenzione SOLAS), prevede che ogni nave debba essere dotata di imbarcazioni di salvataggio di capacità complessiva, per ciascun lato della nave, eguale almeno al 50% del numero totale delle persone a bordo (passeggeri ed equipaggio).

Come da Certificato di Sicurezza per navi da passeggeri per navigazione internazionale n. 07/2011, rilasciato il 2 giugno 2011 dalla Capitaneria di Porto di Savona e valido fino al 12

giugno 2012, la Concordia poteva trasportare un numero massimo di 4890 persone (ovvero 3780 passeggeri e 1110 componenti dell'equipaggio, Cfr. Allegato A14 alla perizia incidente probatorio). Per espressa deroga rilasciata dall'Autorità marittima, le lance potevano essere sostituite da zattere di salvataggio, purché su ogni lato fossero sistemate lance di capacità totale pari almeno al 37,5% del numero totale di persone a bordo (Cfr. Dp 86/8443/Uff. II - Sez. II dell'8 giugno 2006, Allegato A15 alla perizia).

Come visto, sulle lance di salvataggio della Concordia trovavano posto 1860 persone per lato e, quindi, il requisito del 37,5% sopra citato era rispettato. Per poter rispettare, quindi, il requisito generale della presenza, su ogni lato, di mezzi di salvataggio collettivi pari al 50% del numero totale delle persone a bordo - che nel caso della Concordia corrispondeva a 2445 posti per lato - i restanti 585 posti per ogni lato che dovevano essere assicurati (ovvero $2445-1860=585$) erano ampiamente coperti da zattere di salvataggio (con una capacità complessiva, come sopra riportato, di 1180 persone sul lato sinistro e 1215 sul lato dritto).

La normativa richiedeva, inoltre, un'ulteriore riserva di posti sulle zattere di salvataggio per almeno il 25% del numero totale di persone a bordo e anche questo requisito era rispettato, posto che sulla Concordia vi era complessivamente un'eccedenza di posti disponibili sulle zattere pari a 1225 unità. I posti complessivi sulle zattere erano, infatti, $1215+1180=2395$; a fronte pertanto del dato totale di 1170 posti ($585+585$) che dovevano essere coperti dalle zattere per raggiungere la soglia del 50%, in ragione della accennata deroga sopra citata che consentiva la sostituzione di lance con zattere, sulla Concordia vi erano 1225 posti (ovvero $2395-1170=1225$), ancora disponibili su zattere (Cfr. perizia, cit., pagg. 34-35). In conclusione il numero totale di posti disponibili su mezzi collettivi di salvataggio era di 6150 posti, di cui 3720 su rescue boat, lance e tender e 2430 posti sulle zattere, a fronte della presenza a bordo, la sera del naufragio di 4229 persone, di cui 1023 membri d'equipaggio e 3206 passeggeri.

1.3.9. Il ponte di comando



Posizione plancia di comando

La c.d. “plancia” è situata nella parte prodiera della nave al ponte 8 ed è il centro di comando dell'intera nave, da dove si governa la nave e si pongono in essere tutte le operazioni necessarie per navigare (pianificazione/verifica della rotta, punto nave, controllo della presenza di altri natanti), per comunicare sia all'interno della nave che all'esterno e per la gestione di tutti gli impianti di sicurezza (protezione dagli incendi, compartimentazione della nave, calcolo della stabilità). Le sue dimensioni sono enormi - dall'aletta di sinistra rispetto alla prua (ovvero la sporgenza laterale rispetto alla linea dello scafo dalla quale controllare meglio tutte le manovre da quel lato) a quella di destra circa 40 metri di lunghezza - e per rendersi effettivamente conto della sua ampiezza, appare opportuno allegare una fotografia della plancia della nave gemella Costa Serena, con vista dall'aletta sinistra verso il lato opposto a dritta.

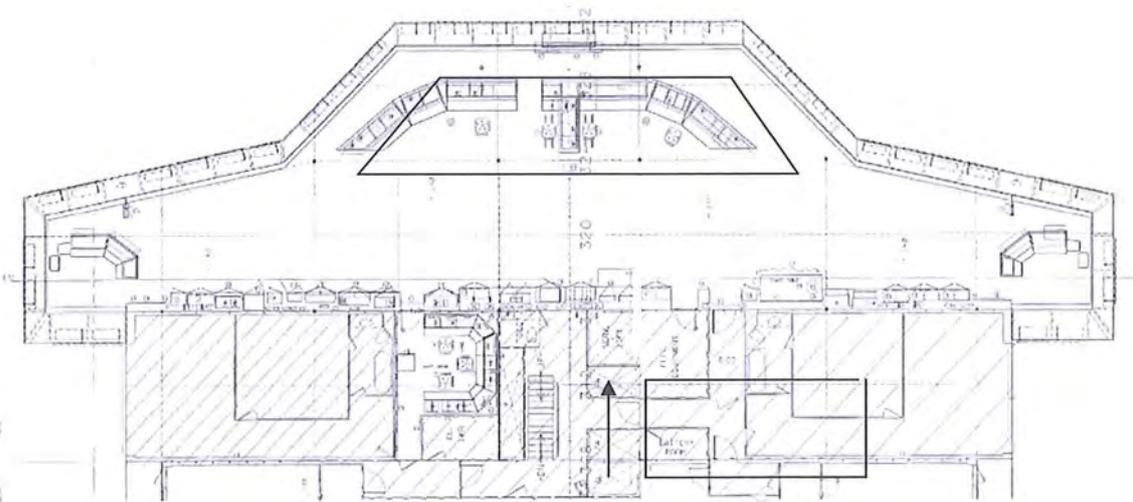


Vista della plancia di comando

L'accesso alla plancia avveniva da una porta situata sul fondo (nella fotografia da lato opposto rispetto alla vetrata sul fronte della nave), apribile dall'esterno con un codice di sicurezza su un tastierino numerico.

Ecco la pianta della plancia della Concordia:

Dettaglio Ponte di Comando



La freccia nera sta ad indicare il corridoio di accesso, mentre il quadrilatero evidenziato nella zona anteriore è la consolle di manovra, situata al centro del ponte di comando, da

dove è possibile avere un'ampia visuale, di circa 225° sull'orizzonte (nella fotografia della Costa Serena la consolle è ben visibile e si può apprezzare come la visuale sia sulla prua della nave, attraverso le ampie vetrate poste nella zona anteriore). .

Sulla destra rispetto al corridoio di ingresso si trovava l'ufficio privato e la cabina del comandante (nel disegno la zona è individuata con il rettangolo a destra della freccia nera che indica il corridoio).

Al centro della consolle vi erano due poltrone, proprio a cavallo della parte della consolle dove si trovavano gli strumenti per la conduzione (timone e track pilot), orientate verso la prua, vicino al radar, e la postazione del timoniere era tra le due poltrone (nella fotografia è raffigurata la prima poltrona e si vede un marinaio in piedi davanti alla postazione).

1.3.10. Sistema di comunicazione di radio navigazione e di registrazione.

La navigazione era condotta avvalendosi di sistemi di radio-navigazione quali il radar e i sistemi di posizionamento satellitare (GPS – *Global Positioning System*), la girobussola, la stazione meteo di bordo e l'ecoscandaglio; strumenti con i quali si era in grado di determinare in ogni istante posizione, velocità e direzione della nave oltre alla presenza di eventuali altri natanti o ostacoli indipendentemente dalle condizioni meteorologiche e di visibilità. La posizione della nave poteva inoltre essere visualizzata avvalendosi di mappe elettroniche (ECDIS – *Electronic Chart Display and Information System*). Per le manovre in acque ristrette (operazioni di ormeggio e disormeggio), potevano essere utilizzate le postazioni di comando situate sulle alette sporgenti alle estremità della plancia, con visuale completa lungo della fiancata della nave, sia verso prua che verso poppa oltre che verso il basso per la presenza di una pavimentazione trasparente. La manovra della nave veniva condotta con dei joystick, che controllavano timoni, eliche di propulsione ed eliche trasversali, permettendo la traslazione anche laterale della nave.

Le comunicazioni con l'esterno della nave era garantite da un impianto di comunicazione satellitare Satcom, per lo scambio di dati o comunicazioni vocali e telefoniche con tutto il mondo, oppure attraverso l'impianto radio GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*), per lo scambio di dati o comunicazioni vocali e telefoniche con le stazioni radio costiere o con altre navi. La nave era, inoltre, dotata di sistemi per la comunicazione interna, assicurata da telefoni portatili distribuiti agli Ufficiali e Sottufficiali, nonché a parte del personale Hotel e Macchina, agganciati alla cellula telefonica della nave, alimentata dalla rete elettrica principale di bordo (non vi erano batterie, né collegamento alla rete di emergenza). Oltre a questi cellulari vi erano radioline portatili UHF, distribuite al personale

in base al ruolo, funzionanti su rete alimentata dal sistema UPS del ponte di comando (nella fotografia ritraente il ponte di comando della Costa Serena, sono le radio gialle in primo piano, posizionate nei rispettivi alimentatori).

Con specifico riferimento all'ausilio alla navigazione, la strumentazione di bordo - conforme alla normativa vigente e con duplicazione dei componenti critici di un sistema, per non pregiudicare l'efficienza del sistema, in caso di eventuale malfunzionamento di uno solo di tali componenti - era costituita da un sistema di radar di navigazione ridondante, ovvero:

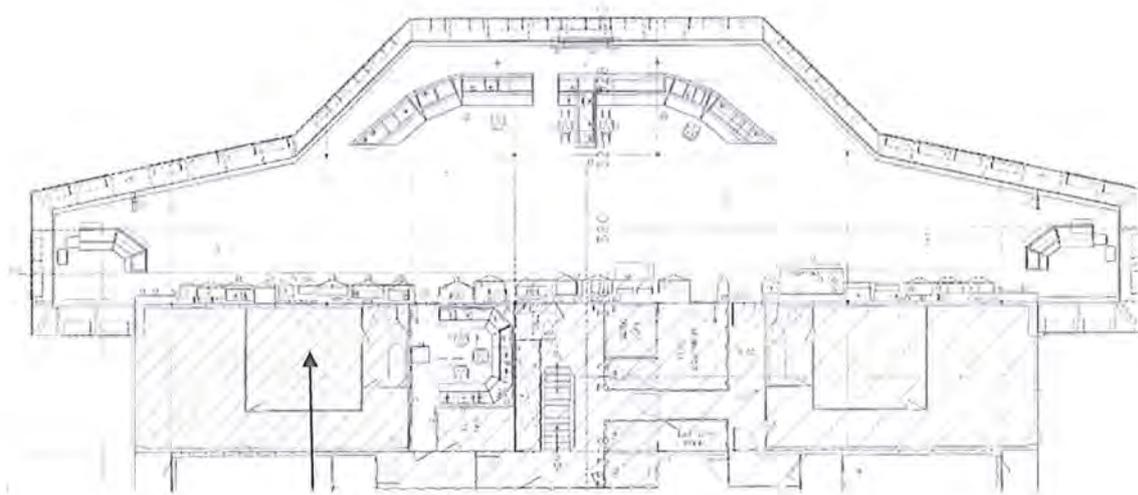
- due apparati in Banda S, con funzionamento a frequenza più bassa e più efficace per bersagli lontani;
- due apparati in banda X, con funzionamento a frequenza più alta e più efficace per bersagli vicini, ovvero per la navigazione vicino alla costa o nelle fasi di entrata nei porti.

I due apparati consentivano di impostare il c.d. VRM (*Variable Range Marker*), ovvero un marcatore con un raggio prefissato, posizionabile su qualsiasi bersaglio sullo schermo, così da poterne valutare con precisione la distanza. Il VRM poteva essere posizionato utilizzando come fulcro la nave, consentendo così una valutazione immediata di potenziali situazioni di pericolo, quali la presenza di ostacoli o della costa, entro il raggio impostato dall'operatore.

L'alimentazione dei radar, come la maggior parte della strumentazione elettronica, era assicurata da un sistema di alimentazione UPS, indipendente dai generatori principali della nave.

Nelle immediate adiacenze della plancia ed in diretta comunicazione con la stessa, vi era il *Safety Center*, un locale di ridotte dimensioni che ospitava il pannello di controllo sinottico delle porte stagne, il Martec e tutti i sistemi di sicurezza attivabili dalla plancia (nel disegno che segue, indicato dalla freccia).

Dettaglio Ponte di Comando



Tutte le informazioni relative alla posizione, al movimento della nave, i dati di comando e controllo e gli allarmi relativi ai sistemi di bordo, per un intervallo di tempo non inferiore alle ultime 12 ore di operatività, erano integralmente registrate in un supporto informatico denominato Voyage Data Recorder ovvero VDR, che consentiva la registrazione completa di tutti i dati di viaggio di interesse della nave, così come previsto dalla normativa internazionale (Cfr. pagg 31 e ss della perizia ed Annessi 2 e 3).

Il sistema di registrazione dei dati di viaggio installato a bordo era il VDR DEBEG 4300 commercializzato da SAM Electronics ed era composto da un *Data Concentrator* dove convergevano tutti i segnali da memorizzare, distribuiti in parallelo (via rete) a tutti gli altri dispositivi di memorizzazione previsti e cioè alla FRM (*Final Recording Medium*) e alla *Replay Station*. In particolare la FRM, nel gergo meglio nota come scatola nera, era un'unità di memorizzazione dei dati progettata per resistere a tutti gli eventi accidentali a seguito di incidente (colpi esterni, urti, alta pressione, calore, affondamento, etc.).

La *Replay Station* non era altro che un PC posizionato in plancia ed adibito alla memorizzazione, alla visualizzazione ed al recupero dei dati provenienti dal *Data Concentrator*. Era, inoltre presente un altro PC denominato SMS MARTEC che memorizzava i dati provenienti da altri sottosistemi come ad esempio SEANET (allarmi relativi alle porte stagne), ESD (Emergency Shut Down), HI-FOG e FDS (sistema antincendio ed allarmi relativi). Alcuni di questi sottosistemi, come ad esempio l'ESD,

avevano capacità di registrazione autonome oltre che inviare i dati al sistema SMS MARTEC, che a sua volta li inviava al VDR per una memorizzazione unitaria.

In sostanza tutti i dati da memorizzare erano registrati in parallelo da più dispositivi, ciascuno con la propria memoria di massa, così creando un sistema di registrazione ridondante: i dati sensibili erano, infatti, contemporaneamente registrati in maniera identica e complessiva sul *Data Concentrator* e sulla *Replay Station*, oltre che confluire, in numero inferiore, sulla scatola nera FRM e sui sistemi SMS ed ESD di MARTEC.

Questa ridondanza o duplicazione dei sistemi di registrazione ha fatto sì che nel caso della Concordia tutti i dati di interesse, nella loro globalità e senza eccezione alcuna, siano stati registrati e resi così disponibili ai periti, nonostante il modulo FRM presente a bordo della nave Costa Concordia (la c.d. scatola nera), risultasse danneggiato sin dal momento della partenza della nave dal porto di Civitavecchia, e, di conseguenza, incapace di registrare. I dati, infatti, sono stati integralmente registrati e recuperati dai periti dal disco rigido della *Replay Station* (Cfr. pag 32 della perizia).

La nave era dotata anche di un c.d. sistema AIS, secondo la normativa vigente all'epoca, strutturato su messaggi contenenti informazioni utili per l'identificazione della nave e per la conoscenza dei suoi parametri cinematici della stessa. Poiché i dati registrati dal sistema VDR erano di gran lunga superiori a quelli utilizzati dal sistema AIS, i dati forniti da quest'ultimo sistema non sono stati utilizzati dai periti in quanto considerati correttamente ridondanti rispetto a tutti quelli registrati dal VDR. Diverso dal sistema AIS è quello denominato VTS che è un sistema di controllo del traffico navale simile a quello aereo, ma al momento dell'incidente non ancora attivato nell'Area del mar Tirreno e, quindi, del tutto inutile rispetto ai fatti oggetto del processo.

Gli impianti radio, le dotazioni e le apparecchiature di navigazione erano conformi alle norme vigenti, come attestato dal certificato sicurezza passeggeri (Cfr. perizia cit., pagg. 23-32 e 33-34, nonché la relazione dell'ing. Capria e la relazione dell'ing. Cantelli-Forti, allegate alla perizia).

1.4 CONDUZIONE DELLA NAVE

Appare opportuno fornire alcune brevi e sintetiche indicazioni sulle modalità con le quali la nave poteva essere manovrata e condotta in navigazione. A tal fine qui di seguito si inserisce la riproduzione fotografica della plancia, con visuale verso la prora, della nave gemella Costa Serena, nella parte relativa ai comandi del timone e della strumentazione a disposizione di colui che si trovava al comando della nave.



Particolare della plancia di comando

La postazione del timone e della strumentazione per la conduzione della nave, è visibile nella fotografia in quella consolle tra le due poltrone ancorate al pavimento, dove in piedi si trova il marinaio al timone.

La nave Costa Concordia era equipaggiata di sistema MULTIPILOT ATLAS, la cui caratteristica consisteva nell'integrazione di tutti i principali sistemi e strumenti di navigazione, quali il radar, le carte elettroniche, il pilota automatico, sistemi di ausilio elettronico alla navigazione (GPS autonomo ed integrato nel sistema AIS etc.)

La nave, infatti, oltre che manualmente con il marinaio al timone (il c.d. timone a mano), poteva essere condotta con il pilota automatico, denominato anche "*Trackpilot*", ovvero un sistema che, seguendo una rotta predefinita, verifica costantemente che la nave segua quella traccia preimpostata. Le modalità operative del "*Trackpilot*" sono tre, in ordine di complessità e sofisticazione:

- Heading Mode, ovvero la nave segue semplicemente la linea ideale che parte dalla prua e si prolunga davanti alla stessa, senza tenere conto delle componenti aggiuntive relative alla corrente ed al vento. Con questa modalità il sistema non apporta alcuna correzione per ovviare al c.d. scostamento dovuto all'intervento di fattori esterni e deve essere l'ufficiale di guardia ad eseguire manualmente le correzioni;

- Course Mode. Con questa modalità la nave viene mantenuta sulla rotta preimpostata (*course*, appunto), tenendo in considerazione le componenti aggiuntive della deriva causata dalla corrente e dello scarroccio, indotto dalla forza del vento, utilizzando specifici sensori che inviano al sistema le necessarie informazioni;
- Track Mode. E' la modalità più sofisticata e completa, in quanto vengono utilizzati i piani di viaggio predefiniti tramite le coordinate geografiche dei c.d. *way-points*, ovvero dei punti di riferimento nello spazio fisico - nel caso di specie il mare- utilizzati per qualsiasi tipologia di navigazione. La funzione dei *way points* è quella di segnalare, ad ogni intervallo di tempo prestabilito, la rotta da seguire oppure i punti di intersezione di rotte diverse, in vista dei quali effettuare le c.d. accostate. Con il termine accostate si intendono quelle manovre necessarie per portare la nave sulla nuova rotta, che tengano conto dell'inerzia della nave stessa, a sua volta determinata dalle caratteristiche costruttive e dalla velocità, e dell'intervento dei fattori meteo-marini che ne influenzano il moto. Per questi motivi le accostate si impostano generalmente prima del *way point* di riferimento, in modo da portare la nave più o meno gradualmente, a seconda del tipo di navigazione, sulla nuova rotta. Le accostate vengono eseguite in automatico dal sistema, previa accettazione manifestata dall'Ufficiale di Guardia che deve premere un tasto sulla consolle denominato *EXECUTE*, utilizzando un raggio di curvatura dell'accostata, denominato *radius*, preimpostato in fase di redazione del piano di viaggio (il c.d. *Voyage plan*). Altro concetto da tener presente è il c.d. *will over point*, ovvero il punto fisico dal quale iniziare ad effettuare l'accostata con un *radius* adeguato in relazione al tipo di navigazione effettuata, per portarsi al *way point* e, quindi, alla nuova rotta da seguire.

Il raggio di curvatura dell'accostata può essere definito dall'Ufficiale di Guardia utilizzando il joystick sulla tastiera del Multipilot ed il valore del c.d. *Radius*, di norma, può variare da 0,25 miglia (per effettuare un'accostata con curvatura molto stretta e, quindi, con sbandamento più accentuato della nave), sino a 3,00 miglia (accostata con raggio di curvatura larga e, quindi più confortevole per chi sta a bordo).

Nel caso della Concordia la Procedura SMS della Compagnia prescriveva che, per velocità della nave superiori a 15 nodi, dovesse essere sempre utilizzato un *Radius* pari a 3 miglia e un "*Rudder Limit*", ovvero, l'angolo massimo di barra del timone in accostata, non superiore ai 10 gradi e ciò al fine di eseguire "...*accostate dolci che creino sbandamenti minimi*" (cfr. Sistema Gestione Aziendale, gestione della navigazione, pagg. 18/42, innanzi citato).

1.4.1. Equipaggio

L'equipaggio di una nave è costituito, a partire dal vertice, dal comandante, dagli altri ufficiali e da tutte le altre persone arruolate per il servizio della nave, addette sia ai servizi tecnici della navigazione che a quelli complementari di bordo.

Una prima distinzione nella distribuzione delle competenze a bordo, si basa sulla ripartizione dell'equipaggio - ricompreso in quella categoria che il codice della navigazione qualifica come "gente di mare" ai sensi dell'art. 114 codice della navigazione - in personale di stato maggiore (ufficiali) e di bassa forza (tutto il resto dell'equipaggio) addetto ai servizi di coperta e di macchina ed in genere servizi tecnici di bordo, da un lato, e personale addetto ai servizi complementari di bordo, dall'altro (Cfr. art. 115 codice della navigazione). I c.d. servizi tecnici sono quelli che si occupano della conduzione della nave, sia sopra coperta nella plancia che sotto coperta in sala macchine, mentre i servizi complementari (servizio di commissariato, da cui dipendono i servizi di camera e di cucina; servizio sanitario; servizio turistico), attengono a servizi non direttamente coinvolti nella navigazione ma particolarmente rilevanti per le navi da crociera. Mentre, pertanto, gli ufficiali dei servizi tecnici, costituenti lo stato maggiore, si occupano della conduzione tecnica della nave, il commissario di bordo, subordinato all'autorità del comandante della nave, è l'ufficiale responsabile di tutto il settore logistico, di quello alberghiero, nonché del coordinamento e dell'organizzazione di tutto il personale d'albergo (personale di camera e di cucina).

Ai sensi dell'art. 321 del codice della navigazione, la gerarchia di bordo dei componenti dell'equipaggio è la seguente:

- 1) comandante;
- 2) direttore di macchina, comandante in seconda, capo commissario e medico di bordo direttore del servizio sanitario;
- 3) primo ufficiale di coperta, primo ufficiale di macchina, cappellano, primo medico aggiunto, primo commissario;
- 4) secondo ufficiale di coperta, secondo ufficiale di macchina, secondo medico aggiunto, secondo commissario, primo radiotelegrafista;
- 5) gli altri ufficiali;
- 6) nostromo, maestro di macchina;
- 7) gli altri sottufficiali;
- 8) i comuni.

Secondo la tabella di armamento della Concordia (Cfr. la tabella di armamento n. 41817T0968 del 7 novembre 2007, rilasciata dalla Direzione Generale per la navigazione ed il trasporto marittimo ed interno dal Ministero dei trasporti, Allegato A21 della perizia incidente probatorio), la nave poteva navigare in sicurezza con un minimo di 75 persone, ma l'equipaggio normalmente imbarcato era assai più numeroso proprio in funzione delle necessità specifiche di una nave da crociera. La sera del 13 gennaio 2012, la Concordia salpò dal porto di Civitavecchia con a bordo 1023 membri dell'equipaggio, comprensivi del personale in affiancamento. Quando, infatti, un membro dell'equipaggio deve sbarcare al termine del suo contratto di lavoro, è affiancato dal collega destinato a sostituirlo, per un periodo variabile in relazione alla natura e complessità dell'incarico ricoperto, al fine di prendere confidenza con la nave e al sua organizzazione di bordo. Questo periodo di affiancamento è denominato *overlapping* e anche sulla Concordia vi era la presenza di personale in *overlapping* tra i membri dell'equipaggio.

La "sezione di coperta" o *deck department*, cura la navigazione, la tenuta della guardia, la manutenzione dello scafo e la gestione della sicurezza a bordo.

Il comandante è chiamato in gergo K1 (nel caso di specie ruolo ricoperto dall'imputato Francesco Schettino), mentre il comandante in seconda è individuato con la sigla K2 e al momento del naufragio era Roberto Bosio, affiancato in *overlapping* dal comandante in seconda subentrante (Dimitrios Christidis). Vi erano, poi, dodici ufficiali - ovvero Martino Pellegrini (Safety Officer), Giovanni Iaccarino, Ciro Ambrosio (primi ufficiali) e Salvatore Ursino (subentrante a Ciro Ambrosio), Andrea Bongiovanni (Safety Trainer), Simone Canessa (ufficiale cartografo), Alessandro Di Lena (ufficiale all'ambiente), Flavio Spadavecchia (*Communication Officer*/radiotelegrafista), Silvia Coronica e Diego Scarpato (secondi/terzi ufficiali), Francesco Gennaro (assistente radiotelegrafista) - due allievi ufficiali (Andrea Calissi e Stefano Iannelli), un nostromo (Vincenzo Sclafani), tre secondi nostromi e quarantacinque marinai, per un totale complessivo di sessantasei unità. Specularmente sotto coperta, ovvero nella sezione tecnica, denominata *engineering department*, dedicata alla gestione degli apparati di propulsione e di erogazione dell'energia elettrica nonché a tutta l'impiantistica di bordo (sistemi di refrigerazione, condizionamento ecc), era presente un direttore di macchina (Giuseppe Pilon, denominato DM1) ed un direttore in seconda (DM2 o in gergo "capo" nella persona di Tonio Borghero). Il DM1 è il responsabile di tutta la sezione macchina, e quindi del servizio, in questo coadiuvato dal c.d. "capo" ovvero il DM2 che ha un ruolo più operativo, a cominciare dallo svolgimento delle manutenzioni programmate e degli interventi

necessari nonché nella gestione del personale (Cfr. deposizione Di Piazza Hugo del 12/11/2013). Vi sono, poi le varie figure degli ufficiali di macchina a partire dal c.d. *Hotel Engineer* e del primo ufficiale ai motori, rispettivamente sulla Concordia Carlos Garrone e Petar Manolov Petrov, che sono responsabili, il primo, degli apparati esterni alla macchina in senso proprio, comprensivi della parte destinata alla ricezione e, il secondo, della gestione dei generatori e dei motori di propulsione. Seguono altri otto ufficiali (Alberto Fiorito, Marco Guida, Narcis Popa, Andrea Carollo, Hugo Di Piazza, Claudio Lo Sito, Andrea Nicotra, Angelo Poretti), quattro primi elettricisti (Sergio Iuorio, Ciro Iosso, Usman e Antonio Muscas), due allievi ufficiali, tre allievi elettricisti, due allievi sottufficiali, ventisei tra sottufficiali e personale comune, per un totale complessivo di quarantanove unità.

Dai numeri sopra riportati (115 unità complessive tra coperta e macchina), ci si rende subito conto che la gran parte dell'equipaggio della Concordia (1023 unità) era composto da personale dei servizi complementari, dedicati alla cura e dell'assistenza dei passeggeri, proprio per la natura di enorme albergo galleggiante della nave. Sotto la direzione del capo commissario/*hotel director*, Manrico Giampedroni e del suo vice Lorenzo Barabba, vi era una struttura organizzativa composta dal direttore di crociera/*cruise director* Francesco Raccomandato (affiancato da Jacqueline Elizabeth Abad Quine e Francesco Di Lena), dal primo maître/*restaurant manager* Antonello Tievoli (in procinto di sbarcare a Savona il 14 gennaio 2012 e sostituito dal subentrante Ciro Onorato, imbarcatosi a Civitavecchia), il direttore sanitario Sandro Cinquini (coadiuvato dall'altro medico di bordo, Gianluca Cosimo Marino Cosentino, e dalla capoinfermiera, Raluca Soare), più tutto il personale destinato alla gestione dei vari servizi (ristorazione/servizi alberghieri vari, intrattenimento ecc.) per complessive 908 unità.

La regola 14 - Cap. V della SOLAS ed il paragrafo 6.6 del Codice ISM, impongono alla Compagnia di navigazione di definire la lingua di lavoro da utilizzare a bordo, con l'evidente finalità di garantire un'efficace capacità di comunicazione e comprensione degli ordini tra tutti i membri d'equipaggio, necessaria soprattutto in materia di sicurezza.

La società Costa Crociere nel manuale di sistema di gestione aziendale al paragrafo 5.5.3 (Cfr. manuale 01-SMS all. A 33 alla perizia incidente probatorio) aveva stabilito che la lingua ufficiale di lavoro a bordo delle navi gestite dalla stessa fosse la lingua italiana, ma la perizia in sede di incidente probatorio, prima, e l'istruttoria dibattimentale, dopo, hanno fatto emergere una realtà in parte difforme, ovvero che la lingua italiana era utilizzata e compresa solo dal personale di origine italiana e da parte del personale straniero, mentre il rimanente personale di nazionalità estera, per lo più nel ruolo dei servizi complementari

ma non solo (come si vedrà nel prosieguo con particolare riferimento al marinaio Rusli, al momento dell'impatto al timone), non comprendeva l'italiano ed utilizzava, non sempre con risultati accettabili, la lingua inglese (Cfr. perizia pag. 53) .

1.4.2. Turni di guardia e la tenuta della guardia

Sul ponte di comando e nei locali macchina veniva garantito un servizio di guardia secondo sei turni fissi di quattro ore ciascuno, a partire dalle 24,00 e così via di quattro ore in quattro ore, salva la facoltà del comandante di rafforzare la guardia, per la sicurezza della navigazione, la protezione dell'ambiente ed in genere in presenza di particolari circostanze meteo marine. Sia sul ponte di comando che in sala macchine erano presenti per ciascun turno due ufficiali (uno come capoguardia e l'altro in sottordine), ed un marinaio. L'ufficiale di guardia in plancia è responsabile della condotta della navigazione e, in genere, della sicurezza della nave, e deve vigilare sulla corretta esecuzione del viaggio pianificato. Sotto coperta l'ufficiale responsabile di una guardia di macchina è il responsabile, in ogni momento, della sicurezza ed efficienza dei macchinari ed è tenuto ad effettuare frequenti ronde di ispezione per garantire la massima efficienza agli impianti di bordo. La comunicazione tra la plancia e la sala macchina sulla Concordia era garantita da sistemi interni di comunicazione sia via telefono che radio.

Quanto alla tenuta della guardia, la perizia disposta in sede di incidente probatorio è stata particolarmente esaustiva. Fonte normativa internazionale è la Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, nota anche come Convenzione STCW '78 o semplicemente STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), adottata il 7 luglio 1978 dall'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale), con sede a Londra, modificata una prima volta nel 1995 e sulla cui base è stato adottato, con la risoluzione n. 2 della conferenza dei Paesi aderenti all'Organizzazione marittima internazionale (IMO), tenutasi a Londra il 7 luglio del 1995, il Codice STCW sull'addestramento, la certificazione e la tenuta della guardia (STCW '95). La Convenzione ed il Codice STCW sono stati oggetto di nuova revisione, dal giugno 2010.

La figura centrale responsabile individuata dal codice STCW è il Comandante (regola A-VII 1/2- Part 4.10), al quale è posto l'obbligo di assicurare che tutti gli assetti di guardia siano adeguati per mantenere una tenuta sicura della navigazione. Sotto la sua direzione generale, gli ufficiali incaricati del servizio di guardia, hanno l'obbligo di condurre la nave in modo sicuro durante il loro turno di servizio, ponendo particolare attenzione nell'evitare

collisioni o incagli. L'ufficiale di guardia durante il suo turno di servizio è espressamente individuato dal codice STCW (regola A- V111/2- Part 4-1.13 *Principles to be observed in keeping a navigational watch*) come il rappresentante del Comandante e principale responsabile della sicurezza della navigazione e dell'applicazione delle regole della Convenzione internazionale per prevenire le collisioni in mare del 1972 (COLREG 72).

In particolare le citate regole prevedono che l' Ufficiale di Guardia *"...durante il suo turno assume la manovra della nave ed è pienamente responsabile della sicura condotta della nave nonostante la presenza del Comandante in plancia, salvo che questi non si assuma tale responsabilità e ciò sia chiaro a tutti. Inoltre, sempre secondo quanto stabilito dalla regola A-VIII/2- Part 3-1 Principles to be observed in keeping a navigational watch- Performing the navigational watch, l'Ufficiale di guardia deve avvisare il Comandante nel caso sorgano dubbi, su quale azione intraprendere nell'interesse della sicurezza."* (CFr. pagg. 188 e ss perizia incidente probatorio).

I periti hanno analiticamente indicato i compiti dell'Ufficiale di Guardia, sulla base della normativa internazionale innanzi citata:

"...durante la navigazione la rotta impostata al timone, la posizione e la velocità devono essere controllate ad intervalli sufficientemente ravvicinati per assicurarsi che la nave segua la rotta pianificata....tra l'altro l'Ufficiale di guardia deve controllare che il timoniere o il pilota automatico stiano impostando la rotta corretta al timone, che gli errori delle bussole siano verificati almeno una volta per turno di guardia e che bussola magnetica e girobussola siano frequentemente confrontate ed i loro ripetitori sincronizzati con le bussole madri... L'Ufficiale di Guardia in plancia, in condizioni di navigazione con timone a mano, è affiancato da un timoniere e da un servizio di vedetta con il compito di mantenere una continua ed attiva vigilanza visiva ed uditiva, o con ogni altro mezzo disponibile, valutando ogni situazione ed i rischi di collisione, incaglio o altro pericolo per la navigazione, rilevando tra l'altro, relitti, rottami o altri pericoli per la sicurezza della navigazione. Il servizio di vedetta deve dedicare la massima attenzione al proprio compito e non può coincidere con altri incarichi..." (cfr. pagg. 189 e 190 perizia). Per questo motivo alla vedetta non possono essere assegnati altri compiti che possano interferire con il servizio di vedetta ed i servizi di guardia di timoniere e vedetta devono essere separati, per cui il marinaio al timone non può essere considerato di vedetta mentre espleta il suo compito di timoniere.

La regola A-VIII/2- Part 4-1.25 si occupa in particolare della navigazione in acque costiere ed in ore notturne e richiama l'attenzione del Comandante e/o dell'Ufficiale di Guardia

sull'uso corretto degli ausili alla navigazione, stabilendo che la navigazione in acque costiere, deve essere affrontata impiegando la cartografia a scala maggiore disponibile, rappresentante l'area attraversata e rilevando il punto nave ad intervalli frequenti e con metodi diversi. In caso di uso del sistema di cartografia elettronica, questo dovrà essere utilizzato con una scala appropriata e la posizione della nave dovrà essere verificata con un mezzo indipendente ad intervalli regolari.

Nel caso della Concordia il manuale SMS della società prevedeva una procedura particolare - la procedura *"P 14 MAN 01 SMS BRIDGE PROCEDURES"* del manuale SMS della Nave Costa Concordia di cui al capitolo 4.1.3. stabilendo come il Comandante fosse responsabile della composizione e della valutazione circa l'adeguatezza del team di guardia e dovesse formulare le sue valutazioni, tenendo conto delle condizioni ambientali (visibilità, stato del mare, navigazione in ore diurne o notturne) nonché dell'anzianità del team di guardia, della sua esperienza e capacità di affrontare situazioni o aree pericolose. Anche le procedure COSTA, al pari di quanto stabilito dalla normativa internazionale, stabiliscono che l'Ufficiale di guardia rappresenta il Comandante ed è responsabile in ogni momento della sicurezza della nave e della corretta esecuzione del viaggio pianificato. Una delle responsabilità principali dell'Ufficiale di Guardia è, pertanto, quella di evitare il verificarsi di incidenti quali collisioni e incagli e a tale scopo è dovere dell'Ufficiale di guardia assicurare: "...

- *un servizio di vedetta acustico e visivo sull'intero orizzonte;*
- *l'identificazione delle luci e dei segnali lungo costa;*
- *un attento controllo affinché la rotta sia seguita con attenzione e che gli ordini al timoniere siano propriamente eseguiti;*
- *il costante confronto tra la bussola magnetica di rotta e la girobussola;*
- *l'osservazione del radar e dell'ecoscandaglio;*
- *costante controllo della rotta attraverso l' "Automatic Pilot" ed il "Trackpilot";*
- *l'uso del radar su scale diverse simultaneamente.*

Ogni manovra eseguita dall'Ufficiale di guardia deve svolgersi nell'assoluta certezza della stessa, implicando che in caso di dubbio deve essere immediatamente interessato il Comandante. Lo stesso Comandante parimenti non deve esitare nell'ingaggiare qualunque tipo di assistenza esterna ritenga necessaria per assicurare la sicurezza della nave...." (Cfr. pag. 191 perizia e paragrafo 4.3.3 della procedura citata).

Per quanto concerne la navigazione costiera il manuale SMS della Costa Concordia prevedeva che la posizione della nave dovesse essere calcolata e riportata su carta

nautica con intervalli non superiori ai 6 minuti, periodo che poteva essere ridotto dal Comandante (Cfr. paragrafo 4.3.4 della procedura "P14 MAN 01 SMS BRIDGE PROCEDURES, a pag. 192 perizia).

Sempre seguendo le specifiche prescrizioni della procedura stabilita dall'Azienda, la presenza in plancia del Comandante non faceva venir meno il ruolo e la conseguente responsabilità dell'ufficiale di guardia, a meno che il Comandante stesso non prendesse il comando della conduzione della nave, con la pronuncia della frase "*I take the conn*", così come stabilito a livello internazionale dalla regola A-VIII/2-Part 4-1.24 della Convenzione STCW, circostanza questa da riportarsi immediatamente dall'Ufficiale di Guardia sul brogliaccio di navigazione (il c.d. *deck logbook*).

1.4.3. Le esercitazioni

La normativa prevedeva e prevede lo svolgimento di regolari esercitazioni, per far fronte a situazione di emergenza, sia dell'equipaggio che dei passeggeri.

Per quanto concerne le esercitazioni dell'equipaggio a bordo della Costa Concordia, la normativa interna di riferimento è quella prevista dagli artt. 232 e 231 del DPR 435/1991, recante l'approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, mentre la normativa internazionale è quella contenuta nelle regole 19 e 30 del Capitolo III della SOLAS (Cfr. pag. 49 perizia incidente probatorio).

A norma dell'art. 233 comma 1° DPR citato, *"sulle navi da passeggeri l'appello dell'equipaggio per le esercitazioni delle imbarcazioni deve avere luogo, se possibile, almeno una volta alla settimana; in ogni caso tale appello deve avere luogo quando la nave lascia l'ultimo porto di partenza per un viaggio internazionale lungo"*.

L'esercitazione settimanale riguarda sia l'abbandono nave che l'antincendio e secondo l'art. 232, comma 3, DPR citato, *"ogni imbarcazione di salvataggio deve essere messa a mare armata con l'equipaggio alla stessa assegnato ed essere provata almeno una volta ogni 3 mesi in occasione di una esercitazione di abbandono nave. Il Ministero può consentire, per navi non adibite a viaggi internazionali lunghi, che le imbarcazioni di salvataggio poste su di un lato non siano messe a mare quando l'ormeggio in porto o il tipo di traffico svolto dalla nave non lo consentano. Tali imbarcazioni devono comunque essere ammainate almeno una volta ogni tre mesi e messe a mare almeno una volta all'anno"*. Quanto alle zattere, l'art. 232, commi 6 e 7 DPR cit. stabilisce che *"l'addestramento sull'impiego delle zattere di salvataggio ammainabili mediante gru, su ogni nave che ne sia dotata, deve essere effettuato ad intervalli non maggiori di 4 mesi."*

Quando possibile, l'addestramento deve comprendere il gonfiamento e l'ammaino di una zattera di salvataggio, che può essere una zattera speciale destinata esclusivamente a tale scopo e non facente parte dei mezzi di salvataggio della nave. In tal caso deve essere apposto in modo evidente un appropriato contrassegno". Ogni membro dell'equipaggio deve in ogni caso ricevere lo specifico addestramento sull'impiego dei mezzi di salvataggio non oltre due settimane dall'imbarco, con particolare riferimento alla manovra ed impiego delle zattere di salvataggio della nave, ai problemi relativi all'ipotermia e trattamenti di pronto soccorso connessi, oltre ad istruzioni specifiche per l'impiego dei mezzi di salvataggio in caso di maltempo e di mare agitato.

E' specifico dovere del comandante durante le esercitazioni, controllare la capacità di ogni componente dell'equipaggio di mettere in mare con la massima sollecitudine possibile tutte le imbarcazioni e le zattere di salvataggio, specialmente per quanto riguarda la successione delle relative operazioni.

La Costa Crociera, in accordo con quanto previsto dal paragrafo 8 dell'ISM-dell'International Safety Management Code - ha predisposto la specifica procedura P5.03.03 . MAN I SMS «Safety – addestramento equipaggio», prevedendo varie fasi.

In particolare è prevista la fase c.d. "M" ovvero esercitazione generale comprendente la fase incendio ed abbandono nave, di tutti i membri equipaggio, da effettuarsi ogni 14 giorni (una settimana sì ed una no) in alternanza con la fase "N", ovvero un'esercitazione settimanale incendio ed abbandono nave, alla quale partecipano solo alcune squadre di quelle che non partecipano alla fase "M".

Questa organizzazione aziendale è risultata conforme al requisito prescritto dalla normativa di riferimento (Regola 30 capitolo III SOLAS e art. 233, comma 1, del DPR 435/91 nonché Reg. 19.3.2 Cap. III SOLAS, comprendente le operazioni di cui alla Regola 19.3.3 Cap. III SOLAS), anche se è risultata non rispettata la periodicità della fase "M", da effettuare in un intervallo massimo di 14 giorni, come si evince dalle date dei rapporti (cfr. pag. 50 perizia incidente probatorio e rapporti di cui all' Allegato A 27 alla perizia).

Le ulteriori fasi previste, in conformità con la normativa, sono la fase "E", destinata all'istruzione specifica di gruppo in base agli incarichi per i gruppi assegnati alle zattere di salvataggio; la fase "C", destinata a fornire istruzioni sull'impiego delle lance a tutti i membri d'equipaggio imbarcati entro 14 giorni dalla data d'imbarco; fase "D" ovvero istruzioni sull'impiego delle zattere per tutti i membri dell'equipaggio imbarcati entro 14 giorni dalla data d'imbarco.

Le esercitazioni effettuate a bordo della Concordia nei mesi precedenti l'evento - ovvero tra il 15 ottobre ed il 30 dicembre 2011, tutte sotto la supervisione del Comandante Schettino - riguardavano la fase "M" ed erano relative all'emergenza derivante da incendio, con abbandono finale della nave (passando per l'allerta del solo personale e la successiva emergenza generale). La simulazione è stata effettuata partendo dal segnale convenzionale India Victor, con invio delle squadre sul posto, per poi evolvere, al peggiorare della situazione ipotizzata, nel segnale di emergenza generale dato dal Comandante, comportante il monitoraggio delle cabine e delle aree pubbliche della nave, da completarsi da tutto il personale addetto (ovvero centinaia di persone) in circa venti minuti; per poi sfociare nell'ordine di abbandono della nave, con ammaino delle lance, effettuato su un solo lato della nave, quello non accostato alla banchina, ma con la partecipazione del personale addetto ad entrambi i lati.

Al termine di ciascuna esercitazione il personale partecipava al c.d. *debriefing*, cioè alla discussione finale sull'esito dell'esercitazione per commentarne l'andamento in vista di futuri miglioramenti. In tutte le esercitazioni il risultato è stato giudicato discreto, ma con alcune criticità segnalate nell'esercitazione del 14 dicembre 2011, relative alla preparazione del personale preposto quale capo-lancia alla direzione delle imbarcazioni di salvataggio, giudicato bisognoso di miglioramento, raggiunto nella successiva esercitazione del 30 dicembre dove si dava atto del miglioramento e dell'avvenuta correzione delle debolezze identificate nella precedente esercitazione.

Per quello che poi interesserà il dramma consumatosi a bordo della Concordia dopo l'urto del 13 gennaio con il basso fondale del Giglio, vanno qui richiamate le esercitazioni del 15 ottobre e del 19 ottobre 2011, effettuate alla presenza di Francesco Anziani, quale direttore di macchina. Il direttore di macchina Anziani nel corso di uno dei c.d. *debriefing*, ha spiegato agli ufficiali di coperta, tra i quali il Comandante Schettino, il concetto della ridondanza del quadro elettrico principale ed i punti critici sotto il profilo tecnico a bordo della nave Concordia. L'Anziani è stato sentito all'udienza del 25/11/2013 ed ha fornito un quadro esauriente dell'andamento di quella riunione, riferendo di aver fatto presente agli ufficiali di coperta che sulla Concordia vi era tre settori critici ovvero: *"...uno sono gli scheletri della nafta, perché se perdeamo quel locale, avremmo perso tutta la propulsione, due: le zone dei motori di prora e di poppa, perché anche quelli portano il diesel ai generatori, però mentre si doveva differenziare tra una importanza fondamentale che c'è tra gli skid, perché perdendo una sola sala posso perdere sei motori, oppure diciamo nella zona dei motori di prora e quelli di poppa, si può differenziare la pericolosità.*

Un altro punto debole, ho parlato chiaramente di dove ci sono i motori e le eliche di propulsione e il quadro principale della corrente elettrica..." (Cfr. trascrizioni udienza 25/11/2013). Il teste ha riferito di aver spiegato la differenza tra la ridondanza di una nave tipo la Costa Atlantica o la nave Mediterranea, con due quadri elettrici distinti situati in zone diverse della nave tra loro distanti (per esempio rispettivamente a poppa ed a prua); e la Costa Concordia dove i due quadri elettrici erano situati nel medesimo locale (compartimento 6) e separati solo da una porta tagliafuoco (Cfr. pag. 7 trascrizioni). In quell'occasione il direttore di macchina Anziani chiarì a Schettino la pericolosità del quadro elettrico e la criticità del sistema, per cui una volta l'acqua proveniente da una falla fosse arrivata al quadro elettrico, non c'era altro da fare che abbandonare la nave, oramai persa. Il teste ha riferito di aver detto al Comandante che sul punto lo interrogava, chiedendogli cosa avrebbero dovuto fare in quel caso, che non restava altro che : "...*Portar via il belin*", *in genovese significa: scappare.*" (Cfr. pag. 6 trascrizioni). Quindi, quasi in una crudele premonizione del tragico destino che di lì a breve colpirà la nave, già il 30 dicembre si era prefigurato lo scenario di una via d'acqua che coinvolgeva il quadro elettrico e l'imputato (Schettino nel corso del suo interrogatorio in dibattimento ha ammesso il colloquio riferito dall'Anziani, ma ha cercato di minimizzare la portata dell'informazione in quell'occasione ricevuta) si era sentito rispondere nel modo sopra riportato da un direttore di macchina esperto quale l'Anziani.

Altro elemento importante acquisito agli atti del dibattimento è il c.d. Master Audit relativo al periodo 18-31 dicembre 2011, ovvero nel periodo immediatamente precedente al naufragio del 13 gennaio 2012, redatto ed inviato da Francesco Schettino a Costa Crociere (Cfr. il Sistema di Gestione Aziendale – *Total Quality System*, cc. 7447-7452).

Si tratta di resoconto formale in tema di sicurezza a bordo, predisposto dal comandante ad ogni imbarco, nel quale Schettino così si esprimeva: *"Si riscontra una scarsa ricettività ed assorbimento delle istruzioni date all'imbarco. [...] A mio avviso la familiarizzazione prevista dalla Solas deve essere ridotta a concetti basilari ed essenziali in merito alle posizioni da occupare in caso di emergenza e limitatamente ai compiti inerenti alla mansione assegnata, con un breve cenno in merito alla conformazione strutturale e compartimentazione ignifuga e antincendio. Dopodiché nelle fasi successive dare il giusto tempo di assorbimento delle nozioni generali inerenti la conoscenza specifica delle attrezzature, equipaggiamenti, etc., etc. Adesso siamo sicuramente in regola con la gestione cartacea ma ho seri dubbi sul reale livello di competenza e di metabolizzazione di tutte le informazioni date e la relativa confusione dei concetti acronimi, etc. etc. Credo che*

sia opportuno esemplificare e ridurre al minimo le istruzioni all'imbarco privilegiando le essenzialità delle informazioni in special modo per coloro al primo contatto anteponendo l'efficacia dell'istruzione alla quantità delle informazioni forniti scremandoli opportunamente al fine di ossequiare sia la «legge» che garantirsi in caso di effettivo bisogno l'equipaggio istruito all'imbarco abbia una capacità operativa minima a svolgere praticamente la sua mansione". Le considerazioni di Schettino sono interessanti per due ordini di ragioni, in quanto dimostrano, da un lato, la sua consapevolezza dei livelli non ottimali di preparazione di una parte dell'equipaggio, contrariamente a quanto risultava dai verbali delle esercitazioni; dall'altro la sua tendenza ad una interpretazione per così dire elastica delle norme in tema di sicurezza, più volte emersa nel corso del suo esame, allorché ha sempre contestato, come si vedrà in seguito, che la nave perdesse la sua galleggiabilità con due compartimenti contigui allagati, nonostante le precise e contrarie indicazioni del certificato RINA. A tal proposito si deve evidenziare la sua reazione di sufficienza in dibattimento, alla contestazione di quanto gli era stato detto dal direttore di macchina Anziani in merito all'allagamento del quadro elettrico, quando rispose che *"portare via il belino non significa nulla"*, aggiungendo con tono sprezzante al PM che gli ricordava che significava scappare al più presto, che *"Anziani fa a malapena il direttore di macchina"* (Cfr. trascrizioni udienza 3/12/2014).

Sempre nel citato Master Audit, Schettino si lamentava della funzionalità del software Mistral, utilizzato dalla Compagnia per la registrazione delle turnazioni dell'equipaggio, con quanto necessariamente ne consegue nella predisposizione del Ruolo di Emergenza, che su quella turnazione si doveva basare. Questa circostanza se da un lato concorre a spiegare le difficoltà incontrate dalla Costa Crociere nel fornire tempestivamente alle Autorità una lista aggiornata e completa dei soggetti imbarcati sulla Concordia, dall'altro, prova la consapevolezza da parte del comandante, in epoca antecedente al naufragio, di alcune criticità a bordo.

Per quanto concerne le esercitazioni dei passeggeri, la fonte normativa delle prescrizioni è, quanto alla normativa internazionale, la Regola 19.2.2 e 19.2.3 Capitolo III della SOLAS e, a livello nazionale, gli artt. 202 e 233 del DPR 435/1991 citato. Ai passeggeri di nuovo imbarco devono essere fornite le istruzioni di sicurezza prima della partenza o immediatamente dopo, mediante un annuncio in una o più lingue, relative all'indicazione dei punti di riunione, i segnali di allarme, posizione ed utilizzo delle cinture di salvataggio. Nel caso in cui i passeggeri sono destinati a rimanere a bordo della nave per più di 24 ore, le informazioni devono essere fornite entro 24 ore dal loro imbarco. A tal fine è, infatti,

previsto un appello dei passeggeri per esercitazioni di abbandono nave, da effettuarsi entro 24 ore dalla partenza. L'art. 233 comma 3° DPR 435/1991 cit. prevede, infatti, che *“sulle navi da passeggeri abilitate a navigazione internazionale lunga deve essere fatto un appello dei passeggeri per esercitazione di abbandono nave entro 24 ore dalla partenza.*

Tale esercitazione deve comprendere:

- la chiamata dei passeggeri e dell'equipaggio ai punti di riunione, mediante l'allarme prescritto e la verifica che essi siano consapevoli dell'ordine di abbandono nave specificato nel ruolo di appello;*
- la presentazione delle persone ai punti di riunione e la preparazione per i compiti descritti nel ruolo di appello;*
- la verifica che passeggeri ed equipaggio siano vestiti in modo appropriato; - il controllo che le cinture di salvataggio siano indossate correttamente;*
- la preparazione per la messa a mare, la messa in moto ed il funzionamento del motore e l'ammaino di almeno una imbarcazione di salvataggio;*
- la manovra delle gru delle zattere di salvataggio ammainabili;*
- la prova dell'illuminazione di emergenza dei punti di riunione e di abbandono nave”.*

Quanto alla procedura interna, la Compagnia all'epoca dei fatti aveva adottato la procedura PI2.04 -IO 01 SMS “Gestione Istruzioni di emergenza per i passeggeri”, che prevedeva che ad ogni singolo porto di imbarco, sia esso capolinea o solo di transito, i passeggeri fossero istruiti sulle procedure di emergenza entro la partenza dal porto. Questa informativa veniva assicurata mediante una esercitazione pratica di emergenza (nel porto capolinea) o mediante appositi video proiettati in più lingue all'interno delle singole cabine, in teatro o in locali equivalenti (la c.d. “Safety talk”; cfr. pag. 51 perizia incidente probatorio)

La compagnia di navigazione aveva inoltre previsto, con la procedura P5.03.03. MAN I SMS, una esercitazione passeggeri, denominata fase O, da effettuarsi entro 24 ore dalla partenza del porto capolinea (Savona), per crociere settimanali.

I periti e, prima di loro, l'inchiesta sommaria effettuata dalla Capitaneria di Porto di Livorno, acquisita agli atti, hanno giudicato il Sistema adottato dalla Costa Crociere non conforme alla normativa. E pur vero che i passeggeri saliti a bordo a Savona, porto di partenza, aveva effettuato un'esercitazione di abbandono nave, ma la nave aveva imbarcato passeggeri in tutti i porti successivi e, pertanto, avrebbe dovuto effettuare un appello dei passeggeri per esercitazione di abbandono nave - con presenza fisica dei passeggeri nei posti riunione assegnati, con tanto di giubbetti salvataggio indossati - entro 24 ore dalla

partenza, da ogni singolo porto di scalo. La procedura P12.04 – IO 01 SMS sopra indicata, tuttavia, per questa tipologia di passeggeri non prevedeva l'esercitazione pratica, bensì la c.d. "Safety talk". Sia i periti in sede di incidente probatorio, che la successiva istruttoria dibattimentale, ha inoltre accertato che le istruzioni di emergenza ai passeggeri imbarcati nei porti successivi non sono state tutte somministrate ed in particolare a quelli saliti a Civitavecchia, saliti da poche ore sulla nave senza alcuna specifica istruzione al riguardo. Questo aspetto non riguarda soltanto la Compagnia di navigazione, ma anche la diretta responsabilità del Comandante che era, o comunque doveva essere, a conoscenza del fatto che, alla partenza da Civitavecchia, soltanto i passeggeri imbarcati a Savona avevano ricevuto le necessarie istruzioni per far fronte ad una situazione di emergenza (questa circostanza, come si vedrà più avanti, rileva in relazione al contestato ritardo con il quale è stata attivata la procedura che dall'emergenza generale avrebbe dovuto condurre ad un abbandono nave controllato e non caotico, come quello in concreto verificatosi la notte del 13 gennaio).

1.4.4. Sistema di gestione della sicurezza ed il ruolo di appello

La normativa internazionale di riferimento, cui si è già fatto cenno, è data dal Codice internazionale di gestione della sicurezza, denominato ISM dall'inglese *International Safety Management Code*, adottato dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO, dall'inglese *International Maritime Organization*) con risoluzione del 4 novembre 1993. Il Codice ISM si preoccupa di fissare standard di sicurezza a bordo al fine specifico di garantire la sicurezza in mare, prevenendo i rischi per l'incolumità delle persone imbarcate ed al contempo evitare danni alla nave e salvaguardare l'ambiente. Il Codice in questione, che si limita a fissare obiettivi e formulare principi generali, rimettendo poi alle singole compagnie la responsabilità di adottare sistemi gestionali della sicurezza a bordo (le c.d. procedure del manuale SMS), è stato recepito a livello di normativa nazionale dal DM 18 dicembre 1995 (il cui art. 3 statuisce l'obbligo per ogni compagnia di adottare un sistema per la gestione della sicurezza dell'esercizio della nave e della prevenzione antinquinamento, che ottemperi ai requisiti stabiliti dal Codice ISM) e, a livello internazionale, dalla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, la c.d. SOLAS (Capitolo IX – Gestione della sicurezza delle navi), a partire dal 1° luglio 1998.

Il comandante è responsabile dell'applicazione delle procedure SMS a bordo ed ha la precisa responsabilità di prendere decisioni per la sicurezza e la protezione ambientale,

sulla base di quanto stabilito dalla Compagnia, cui può richiedere assistenza quando necessario. Come già accennato, la Costa Crociere Spa aveva predisposto una serie di procedure nel manuale SMS, in uso sia per gli uffici a terra che a bordo di ogni singola nave, allo scopo di fronteggiare qualsiasi tipo di emergenza e/o di crisi.

In particolare, la procedura P12 04 IO 02 SMS Gestione sicurezza a bordo – Istruzione operativa – *Decision support system for master* (sistema di supporto decisionale per il capitano) – in ottemperanza alla convenzione SOLAS, indica le linee guida per le principali operazioni necessarie in caso di emergenza, prevedendo una specifica elencazione dei compiti e delle condotte di ciascuno membro dell'equipaggio.

Questa procedura, in primo luogo, ribadisce che compito primario dell'equipaggio di fronte ad una emergenza, è quello di salvaguardare l'integrità fisica delle persone a bordo, compendiato nella massima *Safety First*, ovvero la sicurezza prima di tutto. L'integrità della nave e le sottese esigenze economiche dell'armatore nonché la salvaguardia dell'ambiente vengono, pertanto, dopo la sicurezza delle persone a bordo.

Secondo le procedure predisposte dalla Compagnia, in caso di emergenza a bordo il comandante, quale responsabile a bordo della gestione globale della crisi, deve recarsi in plancia, centro dal quale dare le direttive ed assicurare il rispetto delle procedure aziendali. Il comandante, secondo quanto prescritto dalla procedura P15.6 IO 01 – *Crisis Management Preparedness Plan – Operational & Reporting Procedure* (Piano di preparazione della gestione della crisi), può delegare per le comunicazioni con la società armatrice relative alla situazione di emergenza, nel caso in cui sia impegnato in altre attività connesse con la gestione della crisi, il c.d. SCC (*Ship Crisis Coordinator*), ovvero il comandante in seconda, il *safety officer* o un altro ufficiale della nave, che agisce sempre sotto il diretto coordinamento del comandante

È, inoltre, prevista la costituzione, obbligatoria per le crisi conseguenti a collisione o ad incidente della nave, di un'unità di crisi a bordo denominata CCShip (*Crisis Committee Shipline*), composta dal comandante, dal comandante in seconda, dal direttore di macchina, dall'*hotel director*, dall'SCC e, se del caso, da altri membri dell'equipaggio, con il compito di gestire in maniera coordinata la crisi in contatto con analogo organismo che deve costituirsi a terra negli uffici della Compagnia a Genova, dove si riunisce l'unità di crisi a terra o CCShore (*Crisis Committee Shoreside*). Lo scopo della costituzione di queste unità di crisi è quella di garantire la circolarità delle informazioni, provenienti dai settori di competenza di ciascun componente, al fine di meglio gestire la crisi in atto.

1.4.5. Ruolo d'appello

A norma dell'art. 203, DPR n.435/1991, recante l'approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, su ogni nave deve essere redatto, prima della partenza, a cura del comandante che è anche obbligato a curarne l'aggiornamento, il c.d. ruolo di appello (in inglese *muster list*), che si deve attivare nei casi di emergenza. La funzione del ruolo d'appello, specificata dall'art. 203 citato, è quella di predeterminare le consegne di ogni persona dell'equipaggio per far fronte all'emergenza (che può andare da uomo a mare all'abbandono nave, passando per gli allarmi incendio e falla e per l'emergenza generale) e a tal fine la normativa impone che nel ruolo vengano indicati, per ogni componente l'equipaggio, il punto da raggiungere, il posto da occupare e le consegne affidate per: "...

a) la chiusura delle porte stagne, la manovra dei dispositivi per il bilanciamento e per la chiusura delle valvole, degli ombrinali, degli scarichi fuoribordo, dei portellini di murata, degli osteriggi, dei portelli ed altre simili aperture della nave, delle porte tagliafuoco e delle serrande della ventilazione, l'arresto della ventilazione meccanica, l'intercettazione dell'energia elettrica;

b) la preparazione in generale dei mezzi di salvataggio;

c) l'armamento delle imbarcazioni di salvataggio, comprese le sistemazioni radioelettriche e gli apparecchi radio portatili, ove esistano;

d) l'imbarco delle persone sulle imbarcazioni di salvataggio e l'ammaino di queste;

e) l'armamento e la messa in mare delle zattere e degli apparecchi galleggianti, l'imbarco delle persone sulle zattere di salvataggio;

f) l'estinzione degli incendi;

g) l'uso dei mezzi di comunicazione."

Per questo motivo copie del ruolo di appello devono essere affisse nei punti più frequentati della nave ed in particolare sul ponte di comando, nel locale apparato motore e nei locali dell'equipaggio.

Con specifico riferimento alle navi passeggeri, il ruolo d'appello deve indicare, inoltre, "...i punti di riunione dei passeggeri nei casi di emergenza e deve stabilire le consegne di ciascun componente del personale del servizio di camera con speciale riguardo ai seguenti adempimenti:

a) avvisare i passeggeri;

b) curare che i passeggeri siano convenientemente vestiti e che indossino in modo appropriato le cinture di salvataggio, assicurandosi che nessuno sia rimasto nelle cabine od altri locali di alloggio;

c) tenere l'ordine nei passaggi e nelle scale e, in generale, regolare il movimento dei passeggeri;

d) radunare i passeggeri ai punti di riunione;

e) disciplinare l'imbarco dei passeggeri sui mezzi di salvataggio;

f) curare che una conveniente provvista di coperte sia collocata nelle imbarcazioni;

g) impiegare la squadra di pronto intervento'.

Sempre nell'ottica di predeterminare gli interventi da porre in essere per far fronte alle emergenze in mare ed evitare la disorganizzazione e/o l'improvvisazione, nel ruolo d'appello debbono essere specificati tutti i segnali di allarme stabiliti dall'art. 247 DPR citato ovvero "uomo in mare" (uno squillo di sirena oppure un colpo lungo di fischio quando manchi la sirena); "incendio grave a bordo" (due squilli lunghi di sirena oppure due colpi lunghi di fischio, quando manchi la sirena, seguito dal suono rapido e continuo, per non meno di 10 secondi delle campane e dei campanelli di allarme di bordo con l'indicazione, a mezzo altoparlante, se esiste, del punto dove si trova il focolaio dell'incendio); "allarme generale di emergenza" (una successione di non meno di sette colpi brevi di fischio o squilli brevi di sirena, seguiti da uno lungo, insieme con il suono della suoneria di allarme e degli altri apparecchi sonori eventualmente esistenti nei vari locali). Il ruolo deve, inoltre, *"...riportare i particolari segnali per richiamare l'equipaggio ai propri posti per le imbarcazioni e per le zattere e per i casi d'incendio. Tutti questi segnali devono essere azionati dal ponte di comando. Il ruolo di appello deve specificare i nominativi degli ufficiali e dei loro sostituti incaricati di assicurare che i mezzi di salvataggio ed i mezzi antincendio siano mantenuti in buone condizioni e pronti per l'impiego immediato."*

In adempimento delle prescrizioni di legge, anche la Concordia era dotata di un Ruolo d'Appello (*Muster List*) di 102 pagine, che specificava i segnali ed i codici per i casi di allarme, al fine di richiamare l'equipaggio ai propri posti per le imbarcazioni e per le zattere. Questa che segue è la *Muster List* della Concordia, nella parte relativa ai segnali ed ai codici per l'allarme falla (codice DELTA X RAY accompagnato da due fischi lunghi), per emergenza generale (sette fischi brevi seguiti da uno lungo) ed abbandono nave (ordine dato dal comandante per mezzo degli altoparlanti, seguito dal suono bitonale continuo sino ad evacuazione completa).

SEGNALI / SIGNALS			
EMERGENZA GENERALE GENERAL EMERGENCY	7 FISCHI BREVI SEGUITI DA UNO LUNGO 7 SHORT WHISTLES FOLLOWED BY ONE LONG	ABBANDONO NAVE ABANDON SHIP	ORDINE DEL COMANDANTE PER MEZZO DEGLI ALTOPARLANTI DELLA NAVE SEGUITO DAL SUONO BITONALE CONTINUO (O DA QUELLO DEI CAMPANELLI DI ALLARME) FINO AD EVACUAZIONE NAVE COMPLETATA MASTER'S ORDER BY SHIP'S LOUDSPEAKER FOLLOWED BY CONTINUOUS DOUBLE-TONE SOUND (OR ALARM BELLS RINGING) UNTIL SHIP'S EVACUATION IS COMPLETED
INCENDIO / FALLA FIRE / LEAKING	CODICE INCENDIO: INDIA VICTOR SEGNALE SONORO INCENDIO: 2 FISCHI LUNGHİ SEGUITI DA SUONO CONTINUO BITONALE (O DI CAMPANELLI DI ALLARME) PER ALMENO 10 SECONDI CODICE FALLA: DELTA XRAY SEGNALE SONORO FALLA: 2 FISCHI LUNGHİ FIRE CODE: INDIA VICTOR FIRE SOUND SIGNAL: 2 LONG WHISTLES FOLLOWED BY CONTINUOUS DOUBLE-TONE SOUND (OR ALARM BELLS) FOR AT LEAST 10 SECONDS LEAKING CODE: DELTA XRAY LEAKING SOUND SIGNAL: 2 LONG WHISTLES	UOMO A MARE MAN OVER BOARD	CODICE : OSCAR SEGNALE SONORO: 1 FISCHIO LUNGO CODE: OSCAR SOUND SIGNAL: ONE LONG BLAST
CHIAMATA DELL'EQUIPAGGIO CREW CALLS	AI POSTI PER LE IMBARCAZIONI DI SALVATAGGIO AI POSTI PER LE ZATTERE DI SALVATAGGIO AI POSTI PER I CASI DI INCENDIO	TO BE ASSIGNED LIFEBOAT TO BE ASSIGNED LIFERAFT TO BE ASSIGNED PLACE FOR FIRE EMERGENCIES	NOTE (1) INDICARE I MEZZI DI SEGNALAZIONE UTILI NOTES (1) INDICATE THE SHIP'S SIGNALS SYSTEM U.

Il Ruolo d'Appello sulla Concordia specificava, per ciascun componente l'equipaggio, i compiti da svolgere in caso di allarme incendio, allarme falla, emergenza generale e abbandono nave, nonché la composizione delle squadre d'intervento ed gli specifici incarichi assegnati, oltre a prevedere la dislocazione delle due *muster stations* per i passeggeri (entrambe al ponte 4, la MS A sul lato di dritta e la MS B su quello di sinistra) e i punti riunione per le zattere destinate all'equipaggio (al ponte 3 lato poppa per le Crew MS 3 e 4, rispettivamente lato dritta la n. 3 e sinistro la n. 4, mentre per quelle a prora la Crew MS 2 si trovava al ponte 5 lato sinistro, mentre la MS 1 al ponte 4 lato dritto).

In caso di una emergenza, la *Muster List* prevedeva i c.d. uomini chiave con i relativi sostituti, ovvero:

- | | | |
|----|---------------------|--|
| 1. | Francesco Schettino | Comandante (captain); |
| 2. | Roberto Bosio | Comandante in seconda (staff captain); |
| 3. | Giuseppe Pilon | Direttore di macchina (chief engineer); |
| 4. | Tonio Borghero | Direttore di macchina in seconda (staff engineer); |
| 5. | Manrico Giampedroni | Hotel Director; |
| 6. | Lorenzo Barabba | Direttore dei servizi (director of services); |
| 7. | Sandro Cinquini | Direttore sanitario (chief ship's doctor); |
| 8. | Flavio Spadavecchia | Chief Radio Officer; |
| 9. | Martino Pellegrini | Safety Officer. |

Qui di seguito si riporta la parte relativa ai c.d. uomini chiave

UOMINI CHIAVE / KEY PERSONS

Uomo chiave / Key person	Sostituto / Substitute	Uomo chiave / Key person	Sostituto / Substitute	Uomo chiave / Key person	Sostituto / Substitute	Uomo chiave / Key person	Sostituto / Substitute
1) CAPTAIN	STAFF CAPTAIN	2) STAFF CAPTAIN	SAFETY OFFICER	3) CHIEF ENGINEER	STAFF ENGINEER	4) STAFF ENGINEER	HOTEL ENGINEER
5) HOTEL DIRECTOR	DIRECTOR OF SERVICES	6) DIRECTOR OF SERVICES	ADMINISTRATIVE DIRECTOR	7) CHIEF SHIP'S DOCTOR	SHIP'S DOCTOR	8) CHIEF RADIO OFFICER	ASSISTANT COMMUNICATION OFFICER GMDSS

COMPITI PARTICOLARI / SPECIAL DUTIES			PUNTI DI RIUNIONE / MUSTER STATIONS (NAVI DA PASSEGGERI / PASS. SHIP)	
UFFICIALI INCARICATI DI ASSICURARE CHEI MEZZI DI SALVATAGGIO E I MEZZI ANTINCENDIO SIANO MANTENUTI IN BUONE CONDIZIONI E PRONTI ALL'USO IMMEDIATO <small>OFFICERS IN CHARGE OF LIFESAVERS AND FIREFIGHTING APPLIANCES READINESS AND GOOD MAINTENANCE</small>	Qualifica / Rank	Nome / Name	Sostituto / Substitute	Punti di riunione / Muster Stations
	SAFETY OFFICER	PELEGRINI MARTINO	1ST OFFICER	Ponte / Deck
PERSONA QUALIFICATA ASSEGNATA ESCLUSIVAMENTE ALL'ESERCITAZIONE DI COMPITI DI RADIOCOMUNICAZIONI CASO DI EMERGENZE DI SOCCORSO (NAVI DA PASSEGGERI) <small>QUALIFIED PERSON ASSIGNED TO PERFORM RADIOCOMMUNICATIONS DUTIES DURING DISTRESS (NO. DEPTS. (PASSENGER SHIP)</small>	Nome e/o qualifica / (name and/or rank)	Nome / Name		
	CHIEF RADIO OFFICER	SPADAVECCHIA FLAVIO		
	ASSISTANT COMMUNICATION OFFICER GMDSS	GENIARO FRANCESCO		
DECRETO DIRIZIONALE del 27 Febbraio 2002 (G.U. 118 del 22 Maggio 2002)				

Gli incarichi assegnati a ciascun membro dell'equipaggio sono raggruppati per tipologia di eventi e precisamente uomo in mare, allarme incendio e falla considerati insieme, inquinamento, emergenza generale ed infine abbandono nave.

Per quello che concerne l'allarme falla, il Ruolo d'Appello della Concordia prevedeva i seguenti incarichi, ripartiti tra ufficiali di coperta e di macchina nonché personale addetto ai servizi complementari di bordo:

- il comandante Schettino doveva dirigere le operazioni delle squadre di bordo, quale responsabile dell'attuazione dei Piani di Emergenza, mantenere il collegamento con la COP (Centrale Operativa) - SCP (Stazione Centrale Propulsione) - RSA (Responsabile Sfollamento) - SCD (Squadre Controllo Danni);
- il comandante in seconda Roberto Bosio, doveva recarsi nella zona interessata dalla falla in qualità di capo della squadra di primo intervento e gestire le operazioni sul posto secondo le direttive del comandante, restando in collegamento con CSN (Centrale Servizio Navigazione ovvero il comandante), SCP e SCD;
- il safety officer Martino Pellegrini (l'ufficiale addetto alla sicurezza e che come compito particolare aveva l'uso e la manutenzione dei mezzi di salvataggio), doveva assumere il comando della SCD n. 2, seguire le direttive della COP e anch'egli recarsi nella zona sinistrata;
- il safety trainer Andrea Bongiovanni doveva supportare il comandante nella gestione dell'emergenza, restando nel Safety Center, la piccola stanza adiacente al ponte di comando, ove sono collocati i computer per il monitoraggio e l'attivazione di molti dispositivi, tra i quali porte stagne, pompe, etc., e per i calcoli sulla stabilità (sistema NAPA), nonché documenti importanti come il Damage Control Plan, che doveva essere

utilizzato per visualizzare i danni e le zone dello scafo interessate alla falla, secondo le indicazioni del sistema SMS (il manuale delle procedure di sicurezza della Costa Concordia);

- il primo ufficiale Giovanni Iaccarino aveva il compito di assistere il comandante, per quel che riguarda, soprattutto, l'elaborazione dei calcoli sulla stabilità con il sistema NAPA e l'attuazione del Damage Control Plan;
- il primo ufficiale Ciro Ambrosio (nel Ruolo d'Appello indicato come secondo ufficiale), aveva l'incarico di assumere il comando della squadra controllo danni n. 3 e recarsi nella zona interessata dall'evento, seguendo le direttive della centrale operativa;
- il secondo ufficiale Simone Canessa, il cartografo di bordo, doveva assumere il comando della SCD n. 1 con le stesse modalità dettate per Ciro Ambrosio;
- il secondo ufficiale Salvatore Ursino, in overlapping e quindi nella fase di affiancamento, doveva solo partecipare all'evacuazione nel caso in cui l'evento avesse interessato la zona verticale dove si trovava, altrimenti si doveva limitare a mantenere la calma tra i passeggeri;
- Quanto al terzo ufficiale Silvia Coronica aveva il compito di fornire assistenza al comandante, con specifico riferimento alla conduzione della navigazione.
- gli allievi ufficiali Stefano Iannelli e Simone Calissi avevano l'incarico di coordinare le operazioni di trasporto infortunati in costante contatto radio con il comandante e con la COP, in qualità di capi delle due squadre barellieri;
- il Chief Radio Officer Flavio Spadavecchia doveva assistere il comandante nelle comunicazioni e il traffico GMDSS (Global Maritime Distress Safety System, in italiano Sistema Mondiale di Soccorso e Sicurezza in Mare) ovvero un sistema di comunicazioni radio a copertura globale per la sicurezza marittima, che permette di inviare e ricevere messaggi in tempo reale. In questo compito era coadiuvato da Francesco Gennaro, Assistant Communication Officer GMDSS;
- Giuseppe Pilon, direttore di macchina ovvero dopo il comandante il secondo in ordine gerarchico a bordo della nave, doveva dirigere le operazioni nei locali di macchina, con particolare riferimento al controllo della propulsione in collegamento con il comandante, la COP e la squadra controllo danni numero 4;
- Tonio Borghero, direttore di macchina in seconda, doveva comandare la squadra controllo danni numero 4, eseguendo le direttive della COP;
- l'hotel engineer Carlos Garrone aveva l'incarico di coadiuvare il comandante nella gestione dell'emergenza, controllando gli impianti posti sotto la sua responsabilità (tutti gli

impianti esterni alla macchina compresi quelli destinati alla ricezione alberghiera) direttamente dal Safety Center, seguendo le prescrizioni del sistema SMS;

- il secondo ufficiale di macchina Alberto Fiorito era destinato ad occuparsi, in caso di incendio, dello scarico del CO² mentre il secondo ufficiale di macchina Marco Guida doveva recarsi in caso di falla nella zona interessata dalla via d'acqua, quale secondo operatore della SCD4 . L'altro secondo ufficiale di macchina Narcis Popa aveva l'incarico di controllare la propulsione;

- quanto ai terzi ufficiali di macchina, Claudio Losito, primo operatore della SCD4, doveva recarsi nella zona falla insieme a Marco Guida ed analogo incarico aveva Andrea Nicotra, in qualità di secondo operatore della SCD2, mentre Angelo Poretti doveva aiutare il comandante in seconda;

- Antonio Muscas, primo elettricista, doveva occuparsi degli impianti elettrici, seguendo le direttive del direttore di macchina;

- l'ufficiale elettricista Sergio Iuorio doveva coadiuvare il comandante in seconda (capo della COP) per quel che riguarda l'isolamento elettrico della zona sinistrata mentre l'altro ufficiale Ciro Iosso era responsabile dell'attuazione degli interventi d'urgenza sul servizio elettrico, ordinati dalla SCP o dal comandante, e si doveva occupare del diesel di emergenza;

Venendo al personale addetto ai servizi complementari di bordo, questi i compiti previsti dal Ruolo d'Appello in caso di falla (o incendio, poiché i due eventi erano trattamenti congiuntamente nella *muster list*):

- l'hotel director Manrico Giampedroni quale responsabile dell'evacuazione delle cabine e delle aree passeggeri e delle cabine ed aree equipaggio della zona verticale interessata dalla falla, doveva essere il referente di tutto il personale coinvolto nell'evacuazione, per poi comunicare a sua volta gli aggiornamenti al comandante;

- il direttore dei servizi Lorenzo Barabba, ufficiale commissario di bordo, doveva coordinare l'evacuazione della zona verticale interessata dalla falla e riferire gli aggiornamenti all'hotel director;

- il direttore amministrativo Giovanni Nonnis doveva prelevare tutta la valuta di bordo ed i beni custoditi nelle casseforti dell'amministrazione e rimanere in attesa di ordini;

- il direttore di crociera Francesco Raccomandato, il cui nome ritornerà in seguito in quanto causa dell'oramai famoso ed infausto "inchino" al Giglio, aveva il compito di collaborare con il comandante nella preparazione dei messaggi ed avvisi ai passeggeri nelle varie lingue, mentre la sua assistente Jacqueline Elizabeth Abad Quine, doveva

partecipare all'evacuazione dei passeggeri se la falla interessava la zona verticale dove si trovava, mentre in caso contrario aveva il compito di aiutare i passeggeri a mantenere la calma;

- i fotografi di bordo, infine, dovevano recarsi in plancia con attrezzatura video fotografica. Tra questi Daniel Parvu ha girato il video che è diventato famoso in quanto documenta quanto accaduto all'interno della plancia di comando nelle fasi immediatamente successive all'urto.

Per quanto concerne la fase dell'emergenza generale - status questo reversibile e che non conduce obbligatoriamente al successivo abbandono nave, ben potendo rientrare se le condizioni che l'avevano determinata vengono meno - questa è finalizzata ad allertare tutto l'equipaggio ed i passeggeri in vista del possibile abbandono nave (cfr. pag. 206 perizia incidente probatorio). Secondo la procedura della Compagnia Costa Crociere l'emergenza generale si verifica allorquando da una collisione o urto, falla, esplosione, incendio od altro evento, derivino effetti tali per cui "... *i passeggeri vengono direttamente coinvolti dall'emergenza*" (Cfr. paragrafo 4.1.4 della procedura P12.04 IO 08 SMS).

Il Comandante nel dare l'emergenza generale, secondo la procedura delineata dal paragrafo 4.1.1, deve diramare un avviso contenente informazioni vitali per la sicurezza delle persone a bordo. L'avviso è del seguente tenore: *"Attenzione Prego! Attenzione Prego! Parla il Vostro Comandante per comunicarVi un importante annuncio! Ripeto: Parla il Vostro Comandante per comunicarVi un importante annuncio!"*, cui fa seguito: *"Per ragioni di sicurezza si ordina a tutti gli ospiti di prepararsi a raggiungere il proprio punto di riunione. Non dimenticate di indossare la vostra cintura di salvataggio e di portare con voi coperte e medicinali. Vi richiediamo di mantenere la calma. Al momento non c'è alcun pericolo immediato. A tutti gli ospiti è richiesto di seguire i membri dell'equipaggio che Vi indirizzeranno ai punti di riunione. Non usate gli ascensori. Una volta raggiunto il punto di riunione indossate la cintura di salvataggio e attendete ordini. Troverete la Vostra cintura di salvataggio dentro l'armadio in cabina, ed in contenitori sistemati ai punti di riunione: Indossate abiti pesanti, scarpe robuste e un copricapo; Si sconsigliano scarpe con tacchi alti. Non dimenticate i documenti personali, gli occhiali e le medicine se occorrono; non ritornate alla Vostra cabina per prendere oggetti personali, non portate con Voi valigie ed oggetti pesanti. Mantenete la calma. Non c'è alcuna ragione per provare panico. Gli ufficiali ed i membri dell'equipaggio sanno esattamente cosa fare"* (cfr. paragrafo 4.1.4 della procedura e pag. 242 perizia incidente probatorio)

Il Ruolo d'Appello sulla Concordia per l'emergenza generale prevedeva sostanzialmente le medesime disposizioni sancite per l'allarme falla, ma importanti compiti erano previsti per l'hotel director Manrico Giampedroni, responsabile dell'evacuazione delle cabine e delle aree sia dei passeggeri che dell'equipaggio, dovendo egli ricevere gli aggiornamenti da tutto il personale coinvolto nell'evacuazione e comunicarli al comandante; per il direttore dei servizi Lorenzo Barabba, coordinatore/responsabile dell'affluenza dei passeggeri ai punti riunione, con obbligo di comunicazione all'hotel director; per il direttore amministrativo Giovanni Nonnis che doveva portare quanto prelevato dalle casseforti in plancia per consegnarlo al comandante e, quale "capo punto riunione", doveva coordinare, in collegamento con il direttore dei servizi, l'operato dei componenti del punto riunione, i quali, a loro volta, effettuavano l'appello, controllavano le cinture di salvataggio ed assistevano i passeggeri; per l'assistente del direttore di crociera Jacqueline Elizabeth Abad Quine che, quale vice capo punto riunione, doveva collaborare con il capo punto riunione e doveva provvedere all'appello dell'equipaggio componente il gruppo ed assistere i passeggeri.

Per effetto dell'emergenza generale, mentre le squadre che hanno il compito di fronteggiare l'evento si adoperano per cercare di risolvere la crisi, vengono avviate le procedure che portano alla "...canalizzazione dei passeggeri ai Punti di Riunione e di preparazione all'abbandono nave" (Cfr. paragrafo 4.1.4 procedura P12.04 IO 08 SMS citata). In sostanza sia i membri dell'equipaggio che i passeggeri al segnale di emergenza generale devono presentarsi al punto di riunione assegnato, la c.d. *muster station*, possibilmente con indosso vestiario adeguato e con il giubbotto di salvataggio indossato, dove i membri dell'equipaggio addetti a questo compito effettuano l'appello, verificano che i tutti i passeggeri siano presenti (spuntandone il nome da liste aggiornate) ed abbiano regolarmente indossato i giubbotti di salvataggio. I passeggeri sono, quindi, indirizzati verso le scialuppe assegnate mentre il personale addetto all'ammaino delle imbarcazioni di salvataggio si tiene pronto ad eseguire l'ordine di abbandono nave. Nel frattempo i c.d. cabinisti, personale addetto all'assistenza dei passeggeri (l'equivalente dei camerieri negli alberghi), si accertano che tutte le cabine siano vuote, percorrendo i corridoi interni della nave.

Secondo l'art. 303 del codice della navigazione "il comandante non può ordinare l'abbandono della nave in pericolo se non dopo esperimento senza risultato dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarla, sentito il parere degli ufficiali di coperta o, in mancanza, di due almeno fra i più provetti componenti dell'equipaggio. Il comandante

deve abbandonare la nave per ultimo, provvedendo in quanto possibile a salvare le carte e i libri di bordo, e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia”.

Nel caso di ordine di abbandono della nave, il Ruolo d'Appello della Concordia prevedeva per il comandante Francesco Schettino il compito specifico di attuare il piano di abbandono, restando sulla nave sino all'ultimo, per poi imbarcarsi sull'ultima zattera, ovvero la n. 35 lato dritto, portando con sé una radio GMDSS. Una volta calato in mare, doveva risalire sulla scialuppa n. 1, per assumere l'incarico di capo della spedizione e da lì gestire le operazioni di salvataggio. Analogamente il comandante in seconda Roberto Bosio doveva restare sul ponte di comando a dare supporto al comandante nell'attuare il piano di abbandono, per poi imbarcarsi sull'ultima zattera, la n. 35, portando con sé il c.d. "sacco-casseforti". Quanto ai compiti assegnati ai vari ufficiali di coperta (ovvero il *safety officer* Martino Pellegrini, il *safety trainer* Andrea Bongiovanni, il primo ufficiale Giovanni Iaccarino, il primo ufficiale Ciro Ambrosio - indicato nel Ruolo d'Appello come secondo ufficiale - il secondo ufficiale Simone Canessa, il terzo ufficiale Silvia Coronica ed il terzo ufficiale Diego Scarpato), consistevano nel comando delle lance di salvataggio e di direzione delle relative operazioni di messa in mare e di successivo allontanamento, ad eccezione del secondo ufficiale Salvatore Ursino che, privo di funzioni, doveva solo imbarcarsi sulla lancia n. 33, mentre gli allievi ufficiali Stefano Iannelli e Simone Calissi dovevano coordinare, quali capi squadra barellieri, le operazioni di trasporto degli infortunati sulle lance, in collegamento radio con il comandante e con la COP, per poi imbarcarsi sulla lancia loro destinata (la n. 34).

Gli ufficiali addetti alle comunicazioni - il *Chief Radio Officer* Flavio Spadavecchia e l'*Assistant Communication Officer GMDSS* Francesco Gennaro - avevano il compito di vicecapo delle rispettive lance a loro assegnate, mentre gli ufficiali di macchina o avevano il compito di supportare il comandante nell'attuazione del piano di abbandono, a tal fine portandosi in plancia (come il direttore di macchina Giuseppe Pilon, l'*hotel engineer* Carlos Garrone, il terzo ufficiale di macchina Angelo Poretti e l'ufficiale elettricista Sergio Iuorio che poi aveva anche il compito di vice capo zattera dell'ultima zattera messa a mare, quella n. 35 destinata al comandante ed al comandante in seconda); ovvero dovevano recarsi alle lance assegnate per eseguire gli ordini dei capi lancia per la messa a mare e successivo allontanamento (il primo elettricista Antonio Muscas quale vice capo lancia, il secondo ufficiale di macchina Alberto Fiorito quale motorista, il secondo ufficiale di macchina Marco Guida quale motorista, il secondo ufficiale di macchina Narcis Popa ed il terzo ufficiale di macchina Claudio Losito quale motorista), mentre l'ufficiale elettronico

Ciro Iosso aveva il compito di recarsi come capo zattera alla *muster station* sul lato a dritta riservata all'equipaggio. Solo il direttore di macchina in seconda Tonio Borghero era privo di specifici compiti nel Ruolo d'Appello.

Quanto al personale dei servizi complementari, solo il direttore amministrativo Giovanni Nonnis aveva il compito di supervisionare e coordinare le operazioni di trasferimento dei passeggeri dai punti di riunione alle lance, in collegamento con il direttore dei servizi Lorenzo Barabba. Quest'ultimo, al pari dell'*hotel director* Manrico Giampedroni e del direttore di crociera Francesco Raccomandato, quest'ultimo come vice capo zattera, doveva dirigersi alla *muster station* destinata dell'equipaggio dove, risposto all'appello, doveva attendere l'ordine di imbarco sulla zattera assegnata.

Quanto all'assistente del direttore di crociera Jacqueline Elizabeth Abad Quine, aveva il compito di collaborare nelle operazioni di trasferimento dei passeggeri dai punti di riunione alle lance e poi doveva anche lei dirigersi alla *muster station* dell'equipaggio ed ivi attendere la messa a mare della zattera a lei assegnata.

Il Ruolo d'Appello della Concordia prevedeva, inoltre, specifici compiti per tutto il restante personale, sia tecnico che dei servizi complementari. Per quanto concerne in particolare i membri dell'equipaggio addetti al settore ricettivo (hotel e attività ricreative varie), numericamente prevalente trattandosi di circa oltre novecento persone, il Ruolo prevedeva in genere compiti di ausilio all'evacuazione della *Main Vertical Zone* (MVZ) interessata dall'incendio/falla dove si trovava il singolo membro dell'equipaggio; laddove la MVZ di pertinenza non fosse stata interessata dall'evento, il personale doveva continuare a svolgere il proprio lavoro senza allarmare i passeggeri e, al segnale di emergenza generale, recarsi alla *muster station* assegnata. In particolare i c.d. cabinisti oltre a rimuovere i trolley dai corridoi delle cabine passeggeri, al fine di agevolare il transito, dovevano preoccuparsi di controllare che le cabine loro assegnate venissero evacuate, compito particolarmente importante per evitare che dei passeggeri disorientati rimanessero all'interno delle cabine nonostante l'emergenza generale.

La perizia disposta nell'incidente probatorio ha rilevato delle criticità nel Ruolo d'Appello della Concordia ed in particolare che: "...

a) il ruolo di appello è compilato in maniera approssimativa ed irregolare (inserimento delle PRCR, inserimento di personale non in possesso di "Basic Training", mancata previsione della squadra di pronto intervento, del sostituto dell'Ufficiale preposto ai mezzi di salvataggio ed antincendio, dei segnali per le chiamate dell'equipaggio ai mezzi di

salvataggio ed in caso di incendio; non è stato assegnato personale alla conduzione della zattera 34, non sono stati previsti i motoristi nelle lance di salvataggio n. 25 e n. 26);

b) risultano assegnati incarichi di responsabilità (conduzione mezzi di salvataggio) ed altri incarichi di emergenza a personale non in possesso della certificazione prevista (MAMS e "Basic Training") o non rinnovata o non in possesso della necessaria familiarizzazione." (Cfr. pag. 48 perizia incidente probatorio).

Si può, tuttavia, sin d'ora anticipare una conclusione che sarà più chiara nel prosieguo dell'esposizione, ovvero che queste criticità non hanno inciso sulla dinamica della gestione dell'emergenza a bordo della Concordia, per la fondamentale circostanza che il Comandante Schettino non ha attivato tempestivamente il Ruolo d'Appello e, prima ancora non ha dato l'allarme falla, ragion per cui quando è stata data l'emergenza generale, la situazione a bordo era oramai scivolata verso una estrema confusione ed assenza di univoche indicazioni, con conseguente caos diffusosi sia nell'equipaggio che tra i passeggeri.

1.5. CONFORMITA' DELLA CONCORDIA ALLA NORMATIVA VIGENTE

Si è già fatto riferimento ai compiti del R.I.N.A. (Registro Italiano Navale) ed al valore dei certificati e di ogni altra attestazione tecnica rilasciata ai sensi del D.L.vo n. 314, di attuazione della direttiva 97/58/C della Commissione europea del 26 settembre 1997 (rilascio dei certificati di classe a seguito di apposita verifica tecnica) e ai sensi del DM 21 aprile 1999 (compiti di ispezione e controllo relativi ai certificati di sicurezza). In questa sede è sufficiente ricordare che a norma dell'art. 168 codice della navigazione, i certificati ed ogni altra attestazione tecnica rilasciata dal R.I.N.A. fanno fede fino a prova contraria.

Ciò posto, si deve subito rilevare che rispondendo al quesito n. 32 in sede di incidente probatorio circa la conformità della nave alla normativa vigente, anche sotto il profilo del conseguimento delle necessarie autorizzazioni e/o certificazioni, i periti hanno verificato che la nave era stata costruita, rispettando i regolamenti del R.I.N.A. (cfr. pag. 226 relazione periti incidente probatorio).

La nave, infatti, aveva ottenuto la classe *C* ✕ *passenger ship; unrestricted navigation* con le seguenti notazioni addizionali di classe: ✕ *AUT-CCS; GREEN STAR 2; INWATERSURVEY; MON-SHAFT; PMS* (Cfr. pag. 226 perizia citata e Certificato di Classe N. 81824-V026-001 emesso dal RINA in data 13/07/2011, allegato A 66 perizia).

Le sigle sopra riportate stanno a significare quanto segue:

- *C* è la sigla principale di classe che esprime il grado con cui la nave risponde alle norme regolamentari per quanto concerne la sua costruzione e manutenzione. La sigla principale di classe *C* è assegnata alle navi che siano costruite e mantenute in esercizio rispettando le norme regolamentari o di settore, sia con riferimento allo scafo ed al sistema di propulsione che ai macchinari ed alle apparecchiature adibite a servizi essenziali. L'intervallo di tempo che passa tra le periodiche visite ispettive per il rinnovo della classe (il c.d. periodo di classe) è al massimo di 5 anni.
- Il simbolo della Croce di Malta - ⌘ - è la c.d. marca di sorveglianza alla costruzione che, senza altre specificazioni, indica che l'intera nave (scafo e macchine) è stata fatta oggetto di sorveglianza da parte della Società di classificazione durante tutto il periodo della sua costruzione.
- *passenger ship* è la notazione di servizio per nave adibita al trasporto di più di 12 passeggeri.
- *unrestricted navigation* o notazione di navigazione sta a significare che la nave non ha alcuna restrizione, quanto ad area di esercizio o a periodo dell'anno, per la navigazione, definita appunto illimitata.
- ⌘ *AUT-CCS*, notazione addizionale di classe assegnate a navi che siano provviste di impianti e macchinari azionati e controllati da una stazione di comando centralizzata, con impianto sorvegliato alla costruzione.
- *GREEN STAR 2* notazione addizionale di classe rilasciata a navi che siano munite di equipaggiamenti e procedure, addizionali a quelli obbligatori, per la prevenzione dell'inquinamento del mare e dell'atmosfera.
- *INWATERSURVEY* notazione addizionale di classe che sta a indicare che la nave è provvista di idonee sistemazioni per facilitare la visita alla carena, con nave galleggiante.
- *MON-SHAFT* notazione addizionale di classe per indicare il monitoraggio dell'albero portaelica. La nave, cioè, è provvista di un sistema di monitoraggio della temperatura del cuscinetto poppiero dell'astuccio dell'albero portaelica, organo particolarmente delicato in quanto tutta l'efficacia della propulsione generata dai motori di bordo, dipende dall'efficienza dell'organo di trasmissione.
- *PMS* notazione addizionale di classe assegnata ad una nave che ha adottato uno schema di manutenzione programmata (*Planned Maintenance Scheme*) approvato dalla Società di classificazione.

Sul certificato di classe datato 13/07/2011 e valido fino al 29 giugno 2016, il R.I.N.A. in data 25 luglio 2011 aveva posto una prescrizione, relativa al motore elettrico di

propulsione sinistra, imponendo di evitare un regime di rotazione continuo di 93 rpm e nell'intervallo tra 100 e 102 rpm, ma questa prescrizione era del tutto ininfluyente in tema di sicurezza della vita umana (Cfr. pag. 32 perizia incidente probatorio ed allegato A 20).

La nave, inoltre, era in possesso, al momento della partenza dal porto di Civitavecchia, di tutti i principali certificati previsti dalla normativa vigente, in corso di validità (cfr. pag. 32 e 33 della perizia incidente probatorio), ovvero:

- Certificato di stazza, rilasciato nel settembre 2006;
- Certificato di bordo libero, valido fino al 29 giugno 2016;
- Servizi di bordo, valido fino al 29 maggio 2012;
- Certificato di Prevenzione inquinamento da olio minerale, valido fino al 29 giugno 2016;
- Certificato di Prevenzione dell'inquinamento da liquami, valido fino al 29 giugno 2016;
- Certificato di Prevenzione dell'inquinamento dell'aria, valido fino al 29 giugno 2016;
- Documento di conformità (DoC), valido fino al 12 gennaio 2013;
- Certificato di Gestione della sicurezza (SMC), valido fino al 30 novembre 2016;
- Certificato di Sicurezza navi (ISSC - Security), valido fino al 28 novembre 2016;
- Certificato Sicurezza Passeggeri, valido fino al 12 giugno 2012;
- Limiti operativi, rilasciato il 07 ottobre 2009;
- Piano di ricerca e soccorso, approvato in data 14 dicembre 2010 n.74 - ultima rev. 22 febbraio 2011;
- Intact and Damage Stability Booklet, rilasciato il 10 marzo 2005;
- Damage Control Booklet, rilasciato il 07 aprile 2006;
- Sistema di registrazione dei passeggeri, approvato il 22 maggio 2001, con aggiornamento del 31 dicembre 2010;
- Tabella deviazioni bussola normale, valida fino al 27 giugno 2012;
- Test di collaudo ancore e catene, eseguito il 9 marzo 2006.

Da notare che la nave era in possesso del *Certificato di Sicurezza per Nave Passeggeri*, rilasciato, in data 02/06/2011 e con validità sino al 12/6/2012, dall'Autorità Marittima di Savona ai sensi delle disposizioni della Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (la c.d. SOLAS), così come modificata dal Protocollo del 1988 (Cfr. allegato A 14 alla perizia incidente probatorio). Questa certificazione attestava che la nave rispettava tutte le prescrizioni della normativa

internazionale in tema di sicurezza della vita umana in mare. In particolare, il Certificato in questione riguardava le seguenti componenti della nave:

- la struttura, le macchine principali e ausiliarie, le caldaie e altri recipienti in pressione;
- le sistemazioni ed i particolari relativi alla compartimentazione stagna;
- i galleggiamenti di compartimentazione (corrispondente ad un bordo libero di 2908 mm);
- i sistemi, strutturali e di emergenza, contro gli incidenti a bordo;
- i mezzi di salvataggio e le dotazioni delle imbarcazioni di salvataggio, delle zattere di salvataggio e dei battelli di emergenza;
- la presenza di un apparecchio lanciasagole e di installazioni radioelettriche per i mezzi di salvataggio;
- le installazioni radio elettriche sulla nave;
- il funzionamento delle installazioni radioelettriche utilizzate a bordo dei mezzi di salvataggio;
- le apparecchiature di navigazione, mezzi di imbarco dei piloti e le pubblicazioni nautiche;
- le dotazioni di fanali, di mezzi di segnalazione diurna, di mezzi di segnalazione acustica e di segnali di pericolo.

Sul punto, come già anticipato, il collegio peritale ha accertato che al momento dell'evento la nave era pienamente conforme, sotto il profilo del funzionamento e dell'efficienza dei sistemi di sicurezza per le fasi dell'emergenza (c.d. paratie deboli, pompe di esaurimento grandi masse, c.d. pompa di zavorra o di bilanciamento ecc..) alle prescrizioni SOLAS, come attestato dal possesso della certificazione sopra richiamata, non essendo intervenuti eventi che abbiano portato a modifiche della situazione delineata nel Certificato di Sicurezza citato (Cfr. perizia cit., pag. 158).

Al momento della partenza dal porto di Civitavecchia la manutenzione della Costa Concordia era stata effettuata secondo il programma di manutenzioni (il PMS ovvero *Planned Maintenance Scheme*), approvato e certificato dal Certificato di Classe della nave N° 81824-V026-001 rilasciato dall'Ispettorato R.I.N.A. di Savona del 13 Luglio 2011 e con validità fino al 29 giugno 2016. La Costa Crociere gestiva la manutenzione della nave utilizzando il sistema informatico denominato Infoship, attenendosi alle procedure SMS P 4.02 I021 SMS – Gestione Operativa Manutenzione Deck & Engine a bordo e P7 Man 05.04 PMS – *Technical manual* utente PMS.

Destinatario per legge dell'obbligo di accertare, prima della partenza, il funzionamento dei sistemi di bordo in tema di sicurezza, è il comandante che, a norma degli artt. 225-230 del DPR 8 novembre 1991 n. 435 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare), deve verificare, tramite competente personale, la chiusura delle chiusure stagne e delle altre aperture che devono rimanere chiuse durante la navigazione, il buon funzionamento dei mezzi di governo (macchine, timoneria, generatori anche di emergenza e le altre verifiche previste dall'art. 229 DPR citato), dei mezzi di comunicazione interna ed esterna, dei mezzi di salvataggio, dei sistemi di allarme, delle luci e di ogni altro strumento nautico.

1.6. PIANIFICAZIONE DELLA ROTTA

Su ogni nave il viaggio programmato deve essere pianificato e controllato in anticipo, sulla base delle informazioni a disposizione desumibili dalle carte nautiche, prendendo in considerazione tutte le informazioni rilevanti al fine di garantire la sicurezza della navigazione.

La Regola 34 del Cap. V Convenzione SOLAS a tal fine prevede che prima della partenza, il comandante debba assicurarsi che il viaggio previsto sia stato programmato con il c.d. *Voyage plan*", utilizzando carte e pubblicazioni nautiche appropriate per l'area interessata dalla navigazione ed anche la Convenzione Internazionale STCW, che detta gli standard a livello internazionale per la definizione delle competenze minime in materia di gestione della nave e tenuta dei servizi di guardia, alle Regole 3 e 5, Sezione A-VIII/2, Parte 2, impone la pianificazione in anticipo del viaggio, gravando il comandante della nave dall'obbligo, prima di ogni viaggio, di assicurarsi che la rotta prevista sia pianificata usando adeguate ed appropriate carte nautiche ed altre pubblicazioni contenenti *"..complete ed aggiornate informazioni riguardanti le limitazioni per la navigazione ed i pericoli che sono di permanente o prevedibile natura e che siano rilevanti per la sicurezza della nave"* (Cfr. pag. 120 perizia incidente probatorio) .

Con specifico riferimento alla navigazione in acque costiere ed in ore notturne, la normativa internazionale richiamata impone l'utilizzo della carta nautica più dettagliata possibile, che sia adatta per l'area interessata dalla navigazione ed eventualmente corretta con le informazioni aggiornate, supportata dal rilievo del punto nave ad intervalli frequenti. Sulla base degli elementi così acquisiti, deve essere fatta una valutazione complessiva del viaggio, volta a fornire una chiara indicazione di tutte le aree di pericolo, comprese quelle dove si devono adottare particolari cautele per la protezione

dell'ambiente marino, nonché delle aree dove è, viceversa, possibile navigare in sicurezza, oltre che di eventuali avverse condizioni meteo. Il dettagli del piano di viaggio devono essere riportati sulle carte in uso ed il *"Voyage plan"* così formato deve essere approvato dal Comandante della nave prima dell'inizio del viaggio o della traversata. Il piano, inoltre, deve essere disponibile per tutto il tempo sul ponte di comando, nella disponibilità degli Ufficiali di guardia in navigazione, per consentire un suo continuo monitoraggio (cfr. pag. 119 perizia citata).

Per quanto riguarda le procedure interne previste dalla Compagnia in ossequio alla normativa internazionale e da applicarsi a bordo della nave Costa Concordia - il già noto manuale SMS di bordo *"P14 MAN 01 SMS BRIDGE PROCEDURES"* - questa è la procedura da osservare (Cfr. pag. 120-122 perizia citata). Il manuale SMS al paragrafo 4.1.4. assegna al *Navigation Officer* - nel caso di specie il Secondo Ufficiale di Rotte Simone Canessa - il compito di redigere il *"Voyage Plan"*, il piano di navigazione da preparare e presentare anche su carte nautiche, affiancate da sistemi computerizzati facenti parte del sistema integrato di navigazione della nave, denominato *"Multipilot"*. Ai sensi del paragrafo 4.1.4.2 *"Notes on Voyage Planning"* della procedura in questione, il *Navigation Officer* ha il compito di raccogliere e studiare tutto il materiale riguardante la navigazione da effettuare (carte nautiche adeguate, portolani, elenco dei fari e dei segnali da nebbia, *pilot book*, *routing guide*, tavole di marea, effemeridi, ed ogni altra pubblicazione ritenuta utile) e nel pianificare la rotta deve mantenere la maggior distanza possibile da ostacoli o pericoli noti, tenendo in considerazione le caratteristiche evolutive della nave, per mantenere un sufficiente margine di correzione delle manovre, ipotizzando le peggiori condizioni meteo-marine. La rotta predisposta deve mostrare le distanze minime dalla costa nonché le distanze da punti d'interesse per la navigazione, i rilevamenti di accostata, i margini disponibili per effettuare una manovra in acque ristrette ed i pericoli per la navigazione, permanenti e temporanei, come bassi fondali e relitti. Tra i parametri da considerare nel pianificare la rotta il *Navigation Officer* deve tener conto, oltre che delle accennate caratteristiche della nave e delle condizioni meteo marine, del c.d. battente di sicurezza o UKC, da *underkeel clearance*, ovvero lo spazio libero tra la chiglia e il fondo, e del c.d. *squat*, ovvero della diminuzione dello spazio libero sotto la chiglia per effetto della velocità durante la navigazione in acque poco profonde (una nave che si muove si posiziona nell'acqua in modo diverso rispetto a quando è ferma, poiché si verifica un affondamento dello scafo e una variazione dell'assetto, che comporta una diminuzione del c.d. battente di sicurezza, poco significativo in acque profonde, ma più rilevante in bassi

fondali, dove il fenomeno si accentua e può portare al contatto tra chiglia e fondo. Cfr. pag. 121 perizia citata).

La rotta deve poi essere inserita nel sistema integrato di navigazione, impostando i parametri dei cosiddetti punti di rotta o *way-points* e dei rispettivi raggi di accostata, da calcolarsi in modo che la manovra sia eseguita prevenendo situazioni di pericolo. A tal proposito il paragrafo 4.1.4.2 "Notes on Voyage Planning" della procedura SMS in questione, alla lettera "j", consiglia con velocità eccedenti i quindici nodi, un raggio di accostata di tre miglia nautiche. Una volta predisposta la rotta dall'Ufficiale cartografo, il Comandante prima della partenza approva e firma il piano di viaggio, redatto sul modello P14 MAN 01 M05 SMS della Compagnia, eventualmente modificandolo. La rotta deve essere comunicata in via telematica al Comando Generale delle Capitanerie di Porto (MARICOGECAP), utilizzando il sistema c.d. ARES da Automazione, Ricerca e Soccorso. Si tratta di un sistema introdotto con Decreto del Ministro della Marina Mercantile del 22 luglio 1987, che consente di conoscere, non in tempo reale bensì ad intervalli di tempo prestabiliti, la posizione, la rotta, la velocità e la destinazione delle unità mercantili nazionali in navigazione. Nel corso del viaggio ad intervalli stabiliti (ogni 24 ore se la navigazione è effettuata entro il Mediterraneo, ogni 48 ore se compiuta fuori degli Stretti) le unità devono comunicare la loro posizione e poi devono segnalare l'arrivo a destinazione. Il messaggio ARES, inviato via mail o telex, contiene i dati principali del viaggio come la velocità media di navigazione, il numero di persone a bordo, la rotta della nave comprensiva dei punti di accostata, ma non coincide con il piano di viaggio che è un documento interno della nave.

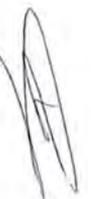
Il Comandante non è solo responsabile della pianificazione della rotta da lui approvata e sottoscritta, ma ha il compito specifico di garantire che il servizio di guardia sia predisposto in modo da assicurare la navigazione in sicurezza, come espressamente previsto dalla Regola A-VIII/2- Part.3.8 (*WATCHKEEPING AT SEA*), della Convenzione STCW. A tal fine la procedura interna della Compagnia (paragrafo 4.3.1 "*Task of the officer on watch-General*" del manuale SMS della Costa Concordia P14 MAN 01 SMS BRIDGE PROCEDURES) prevede che sotto la direzione generale del Comandante i singoli Ufficiali di navigazione comandati di guardia sono responsabili, nel turno loro assegnato, di condurre la nave in sicurezza e sono considerati rappresentanti del Comandante e responsabili in ogni istante della sicurezza della nave, in quanto incaricati della corretta esecuzione del piano di viaggio. In concreto questo significa che durante ogni turno di guardia "...i singoli Ufficiali Capi Guardia, coadiuvati dai relativi sottordini, seguono la

navigazione su tali rotte "carteggiando", ovvero posizionando il punto-nave sulla carta a intervalli regolari servendosi dei sistemi elettronici di bordo (GPS, radar) o per mezzo di rilevamenti ottici di punti cospicui della costa, se disponibili, in tal modo controllando che la nave sia in rotta" (Cfr. pag. 65 perizia citata).

La procedura P 14 MAN 01 SMS stabilisce che le carte e pubblicazioni nautiche da impiegare per la nave sono quelle edite dall'Ammiragliato britannico (*Admiralty*) e che le navi che operano in porti italiani devono utilizzare anche le carte nautiche edite dall'Istituto Idrografico della Marina Militare Italiana (Cfr. pag. 62 della perizia citata). Alla data dell'evento non vi era obbligo a bordo della Costa Concordia di dotarsi di carte nautiche in formato elettronico, posto che tale obbligo sarebbe scattato solo dal 1° luglio 2014 (a norma della Regola 19.2.10 Cap. V SOLAS). A bordo in ogni caso erano state installate delle carte nautiche in formato elettronico, il cosiddetto ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*), al cui utilizzo gli Ufficiali di coperta erano stati addestrati anche perché necessario per il funzionamento del Sistema di navigazione integrato *Track-Mode* (navigazione automatica sulla base dei punti di accostata impostati nel piano di viaggio, da utilizzarsi però solo quale ausilio alla navigazione e senza che potesse sostituire la necessaria consultazione della cartografia tradizionale - Cfr. pag. 63 perizia citata).

PARTE SECONDA

DALLA PARTENZA ALL'URTO



2.1. LA NAVE AL MOMENTO DELLA SUA PARTENZA DA CIVITAVECCHIA

La nave nel gennaio del 2012 stava effettuando la crociera denominata "Profumo di Agrumi", il cui programma prevedeva la partenza, il 7 gennaio, da Savona con sei tappe nel mediterraneo prima di ritornare a Savona. La prima tappa era stata effettuata l'8 gennaio a Tolone, in sostituzione della tappa originaria prevista a Marsiglia, a causa delle avverse condizioni metereologiche; la seconda a Barcellona e successivamente nell'ordine Palma di Maiorca nelle Baleari, Cagliari, Palermo e da lì Civitavecchia, porto di partenza alle ore 19:00 del 13 gennaio 2012 per il rientro a Savona.

Come già anticipato, la nave al momento della partenza da Civitavecchia era conforme alla normativa vigente ed in possesso di ogni necessaria autorizzazione e/o certificazione (Cfr. pag. 227 perizia incidente probatorio citata). Il Comandante Schettino nel suo master audit del dicembre 2011 aveva confermato tutto questo, attestando al momento di assumere il comando che : "*Prendo atto delle buone condizioni della nave*"; affermazione ribadita dall'imputato nel corso del suo interrogatorio all'udienza del 2/12/2014, allorché a domanda ha risposto che la nave non aveva difetti tali da non poter navigare, in quanto altrimenti non sarebbe partito (Cfr. pag. 14 delle trascrizioni udienza citata).

La perizia disposta nel corso dell'incidente probatorio ha comunque evidenziato la presenza di alcune avarie e/o anomalie che, è bene subito anticipare, non hanno avuto incidenza causale nella produzione dell'evento, come poi risulterà ancor più chiaro nel prosieguo della motivazione.

Le verifiche effettuate prima della partenza avevano, infatti, evidenziato una anomalia al "Voyage data recorder" della nave. In sostanza il modulo FRM (*Final Recording Medium*) del VDR (la c.d. scatola nera) era danneggiato ed il malfunzionamento riguardava il sistema di registrazione (back up) dei dati sul modulo FRM. Il problema era stato segnalato alla Società di Gestione della nave che aveva pianificato l'intervento tecnico che sarebbe stato effettuato nel porto di Savona, come riferito dall'Ufficiale addetto ai sistemi informatici di bordo (*Communication Officer*), Flavio Spadavecchia, sentito all'udienza del 18/11/2013, il quale aveva riportato il problema al Comandante in seconda Bosio che a sua volta ne aveva parlato con Ferro, responsabile a terra della manutenzione delle navi della Compagnia (cfr. trascrizioni deposizione Spadavecchia udienza 18/11/2013). Questa avaria, che non risulta essere stata segnalata all'Autorità Marittima per le valutazioni di competenza, non ha in alcun modo inciso sulla registrazione e successiva estrazione dei dati, in quanto, come si è già avuto modo di analizzare (Cfr. capitolo dedicato ai sistemi di

registrazione a bordo), tutti i dati che dovevano confluire nel sistema di registrazione a bordo, relativi alla posizione, al movimento della nave, ai dati di comando e controllo, agli allarmi relativi ai sistemi di bordo, nonché alle conversazioni intervenute sulla plancia, sono stati registrati dal disco rigido della *Replay Station* e da lì estratti dai periti.

Altra anomalia registrata riguardava il malfunzionamento in plancia del pannello di controllo delle pinne stabilizzatrici, la cui funzione era quella di diminuire il rollio della nave e, quindi, rendere più confortevole la vita a bordo in caso di mare mosso e comunque durante le accostate (al momento dell'impatto con il basso fondale le pinne erano distese verso l'esterno, perché in quell'orario veniva servita la cena e si voleva dare il massimo confort ai passeggeri). Il problema, noto dall'ottobre 2011 ma al momento del naufragio non ancora risolto dalla Compagnia, consisteva nell'impossibilità di comandare in remoto l'uscita e il rientro delle pinne dalla plancia, ancorché la funzionalità delle pinne fosse comunque garantita, poiché potevano essere manovrate dalla Sala Controllo Propulsione. Il mancato funzionamento del pannello di controllo sul ponte di comando, pur integrando una inosservanza del requisito stabilito dalla regola 16.9 del Cap. II della Convenzione Solas che prescrive la disponibilità in plancia di un sistema di controllo delle pinne, non ha tuttavia avuto alcuna incidenza causale sul naufragio.

Nel capitolo dedicato alle porte stagne si è già anticipato che il sistema delle porte stagne era funzionante. Dalla registrazione del VDR è emerso che prima dell'impatto con il basso fondale tutte le porte stagne della nave erano chiuse, ad eccezione della B12 e B13 che sono state chiuse subito dopo l'impatto. Queste due porte stagne si trovavano a proravia sul ponte B e, quindi, non interessavano i comportamenti allagati a causa dello squarcio prodottosi sulla fiancata della nave, lato sinistro poppa via, ovvero i compartimenti 4, 5, 6, 7 e 8 (Cfr. pag. 58 e 59 perizia incidente probatorio).

Secondo la regola 15, Cap. II-I della SOLAS e l'art. 226 DPR 435/1991, tutte le porte stagne devono essere ispezionate da un ufficiale di macchina e successivamente chiuse da personale designato, prima della partenza della nave. Devono essere emanate specifiche istruzioni qualora ci sia la necessità di aprirle nel corso della navigazione in modo che il comandante e/o l'ufficiale di guardia in plancia possa mantenere il continuo controllo e monitoraggio. L'effettiva chiusura può essere verificata attraverso un pannello con indicatore acustico. Nel caso della Concordia la Compagnia aveva stabilito nella procedura ISM P12.05 IO 06 SMS delle linee guida per l'utilizzo delle porte stagne automatiche durante la navigazione (cfr. allegato A 48 alla perizia incidente probatorio), che prevedevano la possibilità per il Comandante di mantenere sempre aperte durante la

navigazione le porte stagne C7, C8, B 12, B 13 e A24, qualora ne ravvisasse la necessità (procedura questa non conforme alle prescrizioni della convenzione SOLAS che, come visto non consente di mantenere sempre aperte durante la navigazione le porte stagne). Tra queste porte che potevano rimanere aperte secondo la Compagnia, solo la C7 e la C8 si trovavano nei compartimenti interessati dalla falla: la C7 si trovava, infatti al ponte C tra i compartimenti 6 e 7, mentre la C8, sempre al ponte C, era collocata tra i compartimenti 5 e 6.

Dalle registrazioni del VDR è, tuttavia, emerso, come già anticipato, che sia la C7 che la C8 al momento dell'impatto erano chiuse e che le uniche due porte stagne aperte erano la B12 e la B13, posizionate a prua in compartimenti non interessati dallo squarcio e comunque chiuse subito dopo l'impatto (Cfr. perizia incidente probatorio ed allegato A 48). Anche in questo caso, pertanto, l'apertura delle porte stagne B12 e B13 durante la navigazione non ha avuto alcuna influenza sul verificarsi dell'evento.

Abbiamo già visto il sistema radar della nave nel capitolo dedicato ai sistemi di radio navigazione e registrazione della nave. I dati registrati dal VDR ogni 15 secondi, dimostrano che dalla partenza da Civitavecchia e fino al momento dello spegnimento del sistema, sulla nave hanno funzionato in modo corretto sia un radar in banda S da 3 GHz, quello con funzionamento a frequenza più bassa e più efficace per bersagli lontani, che uno in banda X da 9 GHz, ovvero con funzionamento a frequenza più alta e più efficace per bersagli vicini e meglio utilizzabile per la navigazione vicino alla costa o nelle fasi di entrata nei porti, con ciò rispettando i requisiti posti dalla Regola 19, Capitolo V della SOLAS.

Per quanto riguarda i mezzi di salvataggio, abbiamo già visto nel capitolo dedicato che la nave osservava i requisiti previsti dalla normativa internazionale e nazionale in tema di sicurezza ed erano state svolte le esercitazioni previste, nel corso delle quali non si erano mai registrati particolari problemi, come lo stesso imputato Schettino ha riferito nel corso del suo esame. In particolare Schettino ha riferito di aver sempre svolto tutte le esercitazioni previste senza registrare problemi meccanici o organizzativi, tranne in una circostanza in cui si accorse che si stava per rompere un cavo che venne sostituito (Cfr. trascrizioni udienza 2/12/2014, parte terza pag. 37 e 38). In ogni caso nessun cavo del sistema di ammaino si è rotto durante le fasi concitate di abbandono della nave la notte del naufragio. La perizia ha accertato che tutti i cavi erano stato sostituiti nel corso dell'anno 2010 e che sia i dispositivi di ammaino che le imbarcazioni erano stati sottoposti

alla prova di sovraccarico prevista dalla normativa vigente, in data 28/5/2011 (Cfr. pag. 36 perizia incidente probatorio).

Con riferimento al sistema di registrazione dei passeggeri, in data 13 ottobre 1999 è stato emanato un Decreto Ministeriale di recepimento della Direttiva Comunitaria 98/41 /EC, in virtù del quale devono essere rilevate le informazioni relative alle persone a bordo (generalità, sesso, categoria d'età, richieste e/o necessità particolari; cfr art. 4 comma 1 del DM) mediante un sistema di registrazione approvato dall' Amministrazione competente. Queste informazioni ed il numero esatto dei presenti a bordo, raccolte prima della partenza, vanno comunicate entro 30 minuti dalla partenza all'addetto alla registrazione della Compagnia di navigazione e devono essere in ogni momento disponibili per la trasmissione all'Autorità designata per i soccorsi, in caso di emergenza. La società Costa Crociere aveva adottato con la procedura SMS P12.04 IO 14 SMS - Informazioni sui passeggeri presenti a bordo", un sistema di registrazione dei passeggeri, modificato in data 1/9/2010 ed approvato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto il successivo 31/12/2010 (Cfr. Allegati A52 e A53 alla perizia incidente probatorio nonché pag. 60 della perizia), che gestiva i dati attraverso un software dedicato, denominato "SAPI". Il personale addetto all'ufficio ricezione passeggeri aveva il compito di fornire a tutti i passeggeri un *badge* magnetico, da passare attraverso l'apposita apparecchiatura, in caso di discesa e/o rientro dalla nave e ciò per consentire al personale addetto al controllo degli accessi di sapere in ogni momento il numero dei passeggeri presenti a bordo. In base a tale sistema di registrazione il Direttore Amministrativo della nave, entro 30 minuti dalla partenza, doveva inviare una email contenente tutte le informazioni chieste dalla normativa, all'addetto a terra, designato dalla Società di gestione quale responsabile della registrazione, conservazione e trasmissione dei dati, che a sua volta doveva comunicare i dati ad ogni Capitaneria del Porto di partenza ed al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Nel caso della Concordia, la Capitaneria di Porto di Civitavecchia, ultimo porto di partenza della nave, non aveva ricevuto questi dati dal responsabile della Compagnia a terra (Cfr. comunicazione della Capitaneria n. 02/01112/3137 del 29 febbraio 2012, all. A54 perizia incidente probatorio). Questo contribuisce a spiegare l'iniziale confusione sul numero delle persone presenti a bordo, unitamente alle incoerenti informazioni a tal riguardo fornite da bordo. In un primo momento, tramite dichiarazione di partenza, erano stati indicati 3216 passeggeri più 1030 membri d'equipaggio; successivamente tramite comunicazione radio, i passeggeri scendevano a 3208 ed i membri dell'equipaggio a 1023; con messaggio ARES (sistema

di automazione, ricerca e soccorso delle navi mercantili, finalizzato a facilitare le operazioni di soccorso e ricerca), diretto al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, i presenti a bordo venivano indicati in 4231 unità e solo nella mattina del 14 gennaio 2012 la società Costa Crociere aveva fornito il dato finale esatto del numero di persone presenti a bordo, ovvero 4229 persone di cui 1023 membri di equipaggio e 3206 passeggeri, di cui 19 adulti bisognosi di assistenza, 200 bambini di età compresa tra i tre ed i dodici anni e 52 di età inferiore a tre anni (Cfr. pag. 61 e 70/71 perizia incidente probatorio).

Anche con riferimento alla lingua di bordo, l'italiano secondo quanto previsto dalla società di gestione, come già esaminato nel capitolo dedicato all'equipaggio, al momento della partenza vi erano delle criticità, segnalate dalla perizia e confermate dall'istruttoria dibattimentale. Per quanto concerne le procedure seguite dalla Società già la perizia ha evidenziato che il reclutamento del personale di coperta, macchina e servizi complementari di bordo (quest'ultimo, quando destinato a ricoprire incarichi nel ruolo d'appello) non prevedeva la verifica della conoscenza della lingua di lavoro, mentre il manuale SMS non esplicitava in maniera chiara l'obbligo di utilizzare la lingua di bordo ufficiale (italiano) nell'esecuzione dei compiti di emergenza (cfr. pag. 53 perizia).

Nel corso dell'istruttoria è, poi, emerso che alcuni membri dell'equipaggio non parlavano e non comprendevano la lingua italiana, come nel caso del primo ufficiale Petrov Petar, di nazionalità bulgara, o gran parte del personale di origine sudamericano o di provenienza asiatica, come testimoniato dai numerosi naufraghi sentiti in udienza o come nel caso del marinaio Rusli Bin, al timone al momento dell'impatto, il quale non ha esattamente compreso gli ordini dati in inglese dal comandante Schettino nelle concitate fasi che hanno portato all'impatto e sulla quali si ritornerà più avanti. La necessità di dare ordini in due lingue - l'italiano e l'inglese - ha indubbiamente contribuito a determinare confusione e ritardi nell'esecuzione delle operazioni di emergenza.

2.2. DALLA PARTENZA ALL'URTO CON IL BASSO FONDALE. FONTI PRINCIPALI DI PROVA ED IN PARTICOLARE LA "TIMELINE".

Venendo agli eventi accaduti la sera del 13 gennaio, si deve evidenziare che la principale fonte di prova di ciò che è accaduto a bordo della nave è rappresentata dai dati del VDR, che ha oggettivamente registrato tutto quello che è accaduto sulla plancia di comando nonché il funzionamento dei sistemi di bordo. Sotto questo profilo tutta l'istruttoria dibattimentale ed in particolare le numerosissime prove testimoniali, si pongono quale utile

completamento di quanto oggettivamente è stato registrato dai sistemi di bordo; un completamento utile per contestualizzare la vicenda, per chiarire le informazioni provenienti dai suddetti sistemi di registrazione, oltre che per completare l'attribuzione delle voci registrate, ma che non ha sostanzialmente modificato quanto è emerso dall'estrapolazione dei dati registrati dal VDR effettuata dai periti nel corso dell'incidente probatorio. Nel corso del dibattimento è stata inoltre espletata una perizia tecnico-fonica per l'esatta attribuzione delle voci registrate dal VDR, effettuata anche attraverso l'esaltazione fonica dei passaggi non immediatamente percepibili, che, quindi, integra e completa quanto già contenuto negli atti utilizzati dai periti in sede di incidente probatorio ed alla quale si farà riferimento nel riportare le conversazioni intervenute a bordo quella sera del 13 gennaio. Di fondamentale importanza per la ricostruzione degli eventi è la c.d. Timeline, ricavata dall'analisi del sistema VDR effettuata dai periti nominati nell'incidente probatorio. Sul punto si rinvia alla relazione dell'ausiliario ing. Amerigo Capria sull'architettura e funzionamento sistema VDR e sui dati radar relativi alle due consolle presenti a bordo, di cui all'annesso n. 2 alla perizia, nonché alla relazione dell'ausiliario ing. Alessandro Cantelli Forti relativa all'analisi dei dati registrati dal sistema Safety Management and Control System e dall'Emergency Shut Down System installati a bordo della Concordia, di cui all'annesso n. 3 alla perizia.

Quanto alla Timeline, una esposizione analitica della sua struttura e composizione è contenuta nell'annesso n. 1 alla perizia (Cfr. Annesso 1 da pag. 5 a 7). I periti hanno preso in considerazione gli eventi accaduti dalle ore 18:00 del 13 gennaio 2012, orario questo di partenza della scansione temporale degli eventi successivi. La struttura della Timeline, come ricostruita dai periti, con specifico riferimento ai dati rilevanti estratti, costituiti dalle registrazioni del sistema VDR e del sistema Safety Management and Control System ed Emergency Shut Down System, è suddivisa in una "Tabella completa" recante tutti i dati registrati ed una tabella di dati più significativi, denominata "Tabella dati", recante alcuni parametri relativi a: orario in tempo locale, posizione GPS con la direzione della prora e rotta, velocità, dati meteo, profondità del fondale in metri ottenuta dall'ecoscandaglio, regime di rotazione delle eliche e progressione degli angoli di barra del timone. Segue la "Tabella Eventi" che riporta in sequenza temporale i parametri relativi ad orario, posizione finale dei timoni con gli ordini a tal riguardo impartiti e quelli attuati, rilevamenti degli strumenti di bordo sullo stato di apertura/chiusura delle porte stagne e delle valvole di compartimentazione, tutte le comunicazioni radio VHF e quelle telefoniche interne alla nave, nonché quanto registrato dai mezzi di trasmissione a bordo della nave di

ordini collettivi e di emergenza ed, infine, l'orario di avvio ed arresto dei motori principali (i PEM), di quelli ausiliari (DD/GG e dei macchinari d'emergenza). Tralasciando la "Tabella dei dati AIS" (il sistema AIS è già stato in precedenza sinteticamente illustrato, nella parte relativa ai sistemi di comunicazione di radio navigazione e di registrazione), in quanto si tratta di dati sovrabbondanti rispetto a quelli già registrati dal sistema VDR, altre tabelle rilevanti sono quella relativa alla "Cartografia", contenente le rappresentazioni su carte nautiche ufficiali del percorso seguito dalla nave, nonché quella delle "Immagine Radar", ovvero le rappresentazioni delle schermate radar, registrate dal sistema VDR, che costituiscono una sorta di istantanea del contenuto visualizzato dalla consolle radar 1. Ultima tabella è relativa alle "Porte Stagne" e rappresenta l'evoluzione temporale dello stato delle porte stagne - ovvero i cambiamenti di stato - da circa due minuti prima dell'incidente e sino alle 22:00 circa, orario questo oltre il quale i relativi segnali non sono più da considerarsi attendibili per il progressivo ed inarrestabile allagamento della nave. Si deve sin d'ora rilevare che gli eventi sono stati registrati anche da numerose altre fonti acquisite agli atti del dibattimento (centrali operative della Capitaneria di Porto di Livorno e dei Carabinieri di Prato, che per primi hanno ricevuti la segnalazione di alcuni passeggeri allarmati da quanto era accaduto subito dopo l'urto con il basso fondale, video girato dalla vedetta della GdF che per prima è giunta sul luogo, video girato dal dipendente Costa Parvu Daniel, fotografie scattate da terra dall'Isola del Giglio, orari riportati su sistemi di comunicazione e strumentazione a bordo della nave) e ciascuna delle quali recante una scansione cronologica degli eventi tarata sul proprio sistema di riferimento di misurazione del tempo, non sempre coincidente con quello del sistema VDR (di cui sono state prese quale parametro, quanto agli orari, le tracce 1 e 2, mentre la traccia n. 5 aveva un anticipo di circa 16 secondi, sul punto cfr. deposizione Magg.CC Lachi udienza del 28/4/2014). Ovviamente non è in discussione l'esattezza degli intervalli di tempo, oggettivamente coincidenti, ma vi è una inevitabile divergenza tra gli orari registrati, dovuta alla diversità della c.d. ora zero presa a riferimento. Per questo motivo è stata predisposta dagli inquirenti nel corso delle indagini una tabella di sincronizzazione degli orari riportati nelle varie fonti che hanno registrato gli eventi la sera del naufragio, acquisita con il consenso di tutte le parti nel corso del dibattimento, durante l'esame del Magg. CC Lachi, all'udienza del 28/4/2014. Questa che segue è la tabella, che prende come parametro l'orario del VDR e sulla colonna a destra riporta la divergenza con la singola fonte ivi indicata, quantificando con un più od un meno la differenza di orario:

ORARIO VDR AUDIO	GPS NAVE + 1 MINUTO 16 SECONDI ¹
(TRACCE 1/2	
"	C.O. COMPAMARE (LI) + 38 SECONDI ²
"	C.O "112" CC PRATO + 38 SECONDI ³
"	VIDEO G.D.F. + 1 ORA 10 MINUTI ⁴
"	VIDEO PARVU DANIEL + 57 MINUTI ⁴
"	FOTO BAFFIGI + 1 ORA 2 MINUTI ⁵
"	A.I.S. + 1 MINUTO (CIRCA) ⁶
"	TABULATI H3G (TIEVOLI) + 1 MIN. 18 SEC. ⁷
"	TABULATI TEL. PLANCIA + 1 MIN. 18 SEC. ⁸
"	TRACCIA 5 – 16 SECONDI ⁹
"	ORARIO PUNTI NAVE IN CARTA NAUTICA – 1 min. ½ circa ¹⁰
"	ORARIO MOV. PORTE STAGNE VDR (PERITI) -1 MIN. 17 sec. ¹¹

Per uniformità si prenderà come sistema di riferimento, nell'esposizione dei fatti, la scansione temporale elaborata dai periti in sede di incidente probatorio, sulla base della quale sono state effettuate le contestazioni nell'odierno processo, ribadendo che gli intervalli temporali sono i medesimi, con la sola divergenza degli orari, dovuta alla diversa taratura dei sistemi di registrazione. Ulteriore precisazione riguarda la scansione

¹ Relazione dei cc.tt.

² Il "112" riceve la richiesta di intervento alle ore 22.02.50 con durata conversazione 2 minuti e 11 secondi. Termine chiamata ore 22.05.01. Dalle registrazioni di Compamare Livorno risulta che i Carabinieri contattano quella Centrale subito dopo, alle 22.06.

³ Richiesta cavo di CANESSA alla motovedetta GdF: sul video viene registrata alle ore 22.58.57, sul VDR alle ore 22.48.30 (esattamente 1h. e 10 min. di differenza).

⁴ L'allarme acustico dell'Emergenza Generale: sul video 23.29.36, dal VDR alle ore 22.33.24.

⁵ Sincronizzazione rispetto video GdF in medesime circostanze.

⁶ Il sistema AIS indica il contatto con lo scoglio alle ore 21.44.50. Dall'audio VDR le prime vibrazioni dovute all'impatto si registrano alle ore 21.43.49. Le coordinate del punto nave fornite dal sistema AIS alle ore 21.18 (circa) confermano la posizione della Concordia a circa 6 miglia dal Giglio. Il dato conferma la differenza oraria di circa un minuto tra il tracciato della rotta registrato dal VDR e l'AIS.

⁷ Sincronizzati ai tabulati tel. Plancia.

⁸ Tel. Schettino – FERRARINI: (audio VDR ore 21.56.41 – Tabulato, ore 21.57.59).

⁹ Schettino: "Di..Diretto'...Direttore" (VDR 1-2 ore 21.48.02 – VDR 5 ore 21.47.46).

¹⁰ vedi pag. 65-66.

¹¹ L'orario movimento Porte stagne, coincide con l'orario VDR (Periti).

temporale degli eventi indicata nella perizia, redatta nel corso del dibattimento per l'esatta attribuzione delle voci registrate dal sistema all'interno della plancia di comando, dalla quale vengono tratte le trascrizioni dei dialoghi riportati nel prosieguo. In questa perizia l'ora zero, dalla quale far decorrere la scansione temporale degli eventi, è stata individuata nell'inizio della registrazione del VDR, ma anche in tal caso, a parte la lieve divergenza di orari di riferimento con la Timeline elaborata dai periti nel corso dell'incidente probatorio, sussiste perfetta sovrapposibilità quanto agli intervalli di tempo tra un evento e l'altro.

2.2.1 La ricostruzione degli eventi: il cambiamento di rotta

Veniamo alla ricostruzione degli eventi.

Alle ore 18:27 di quel 13 gennaio il Comandante Schettino chiede all'Ufficiale Cartografo Simone Canessa di modificare l'originaria rotta per poter effettuare un passaggio più ravvicinato all'Isola del Giglio. La rotta originaria - pianificata dalla Società di Gestione Costa per la tratta finale Civitavecchia-Savona e ritualmente comunicata, tramite messaggio ARES, all'Autorità Marittima alle ore 18:21 orario di Greenwich (Cfr. messaggio inviato tramite il sistema ARES alla Capitaneria di Porto di Civitavecchia, il cui orario effettivo è in realtà quello delle 19:21, trattandosi di orario UTC ovvero secondo il fuso di riferimento di Greenwich, con la conseguenza che per determinare l'ora locale va aggiunta un'ora) - prevedeva, infatti, la partenza dal porto di Civitavecchia per le ore 19:00 con una rotta di 302° fino al traverso di Capo d'Uomo, posizionato sul Monte Argentario, mantenendo così una distanza minima dalla costa, tra il promontorio e l'Isola del Giglio, di 3,3 miglia, per poi continuare con rotta 321° sino al canale di Piombino. In pratica la nave doveva passare a circa metà strada tra l'Isola del Giglio ed il Promontorio dell'Argentario, in mezzo al canale, per poi dirigere la prora verso il canale di Piombino (Cfr. pag. 65 perizia incidente probatorio).

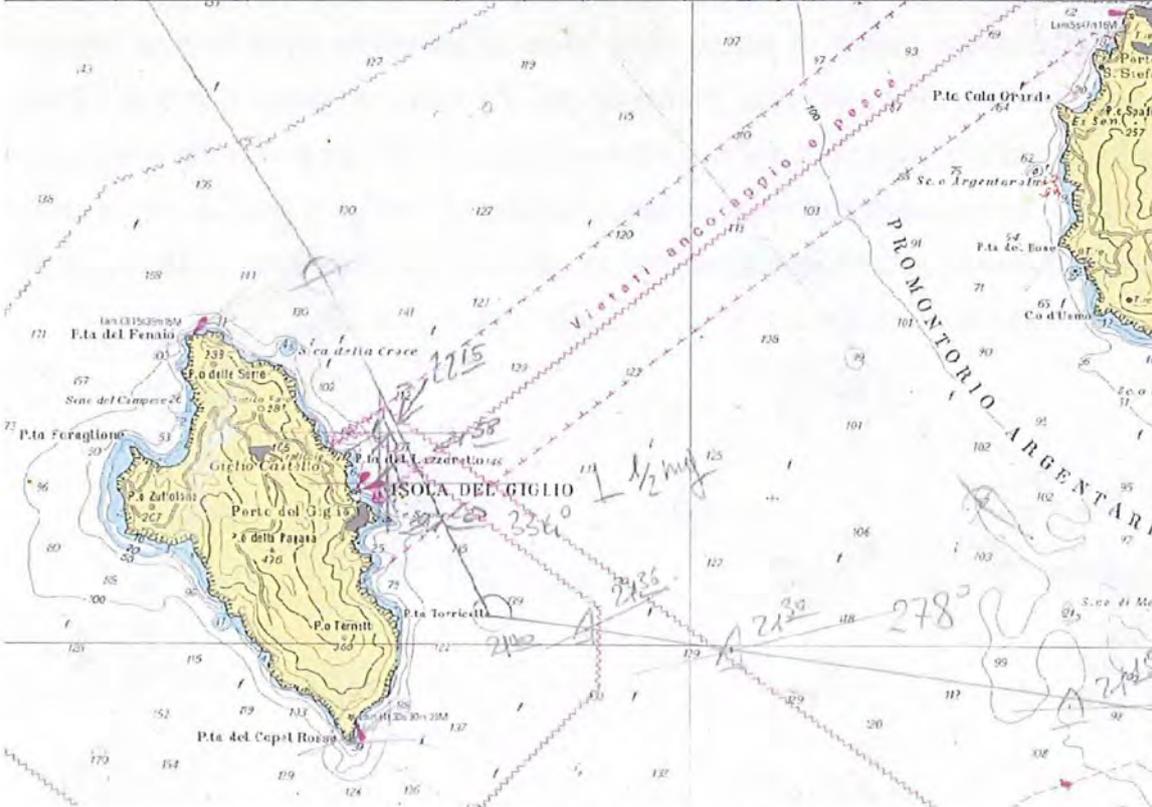
Circa mezz'ora prima della partenza, come visto, Schettino ordina all'Ufficiale in seconda di tracciare una nuova rotta. Questo il dialogo intercorso tra il Comandante ed il suo Ufficiale cartografo: *"...- SCHETTINO – La vedi a questa, vedi... Allora vedi un a'... okay!... Vedi un attimo che rotta dobbiamo fare... per uscire di qua... e andiamo sotto il Giglio... dobbiamo fare l'inchino al Giglio...- IACCARINO - Sì, trenta miglia da qui. SCHETTINO - ...dobbiamo passa' sotto 'sto cazzo di Giglio... l'avevo promesso al comandante Palombo ... - CANESSA - Tracciamo la carta, comanda'?- SCHETTINO - Va buò, tracciamoci la rotta, va! ... - CANESSA - Possiamo... comanda', mezzo miglio va*

bene dal... quel porto? Tanto c'è il fondale qua, no? (Cfr. pagg. da 33 a 34 della trascrizione dei dialoghi sui canali 1 e 2 VDR, effettuata dai periti nominati in dibattimento). E' stato, quindi, l'Ufficiale Cartografo a proporre al Comandante di passare ad una distanza dal Giglio, per l'esattezza dal porto, di circa mezzo miglio, essendo più che sufficiente il fondale in quel punto, stimando altresì l'arrivo al Giglio dopo circa due ore dalla partenza (Cfr. pag. 34/35): SCHETTINO - Più o meno quanti sono... - CANESSA - Comanda', so quaranta miglia da... quaranta miglia. - SCHETTINO - Partendo alle sette? CANESSA - Alle sette... o massimo alle sette e mezza faremo con... col timone a Piombino... Sono un paio d'ore, comanda', quindi verso le nove e mezza... un paio d'ore dopo le sette e mezza).

Da notare che la rotta comunicata all'Autorità Marittima tramite il messaggio ARES era sempre quella originaria e che questa comunicazione è stata effettuata alle ore 19:21 (si è già visto che l'orario UTC delle 18:21 riportato sul messaggio si basa sul fuso orario di Greenwich), ovvero dopo che la nave era partita da Civitavecchia e, soprattutto, dopo che Schettino aveva già deciso di modificare la rotta. Alle 19:14, infatti, il Comandante è ritornato da Canessa che gli ha mostrato la rotta tracciata sulla carta nautica, mentre la nave si trovava già fuori dal porto con la prua verso il largo. In quell'occasione l'Ufficiale cartografo evidenzia la presenza e collocazione del santuario dei cetacei e la zona protetta di Gianutri e, soprattutto, la presenza degli scogli delle Scole e la distanza dal porto (Cfr. pag. 84 e 85 delle trascrizioni effettuate dai periti in dibattimento). Lo stesso Canessa, sentito all'udienza dell'8/10/2013 nel confermare di aver informato il Comandante della presenza delle Scole, ha testualmente dichiarato : *"...In quel momento la nave si trovava in una zona coperta da un'altra carta che appunto è l'uscita da Civitavecchia. La tirai fuori, con la mano fece seguire... con la mano seguì la rotta, illustrando appunto che attraverso del Faro di Giannutri si sarebbe accostato due, sette, otto; atterraggio a Punta Torricella, e poi il tre, tre, quattro e illustrai chiaramente che il mezzo miglio di cui avevamo accennato prima era riferito appunto da quegli scogli delle Scole, che si vedono chiaramente sulla carta, e ci battei l'indice per far notare che quello era il punto più... il passaggio più ravvicinato della nostra navigazione; quello e la Secca della Croce più a Nord. Quindi gli spiegai anche dei fari, quello del Giannutri e quello di punta Del Fenaio, che erano utilizzati come traversi...."* (Cfr. pag. 26 delle trascrizioni udienza 8/10/2013, parte I). Sempre Canessa all'udienza citata ha dichiarato che: *"...// comandante quindi ha visto la rotta, mi fece anche un'osservazione che intendeva passare un po' più sotto, però sotto indicò un punto sulla carta più a sud, diciamo alla stessa*

altezza di dove appunto è rigato il rosso il faro più a sud”, precisando che si trattava della punta meridionale dell'isola, aggiungendo di aver chiesto al Comandante che se voleva poteva tracciare una nuova ulteriore rotta per far passare la nave più a sud, così come prospettato da Schettino il quale a tale sollecitazione ha risposto di no “..No, no, poi vado io. E qui si è chiusa la pianifica... diciamo il nostro meeting sulla pianificazione del viaggio” (Cfr. pag. 27 delle citate trascrizioni udienza 8/10/2013).

Per comodità qui di seguito si riporta la carta nautica sulla quale è stata visualizzata la rotta originaria e quella tracciata da Canessa su richiesta del Comandante, che prevedeva il passaggio a mezzo miglio al largo del porto di Isola del Giglio, acquisita agli atti e già allegata all'inchiesta sommaria della Capitaneria di Porto di Livorno. A seguire viene riprodotta la carta nautica originale utilizzata da Canessa per tracciare la rotta ed acquisita anch'essa agli atti. Su questa seconda carta, che Schettino e l'Ufficiale Cartografo avevano sotto gli occhi quando è stato registrato il colloquio trascritto dai periti nominati in dibattimento, i cerchi rossi evidenziano le due prore, espresse in gradi e segnate a mano da Canessa, che la nave avrebbe dovuto tenere durante l'accostata, ovvero 278° per l'avvicinamento al Giglio e 334° per costeggiarlo, sfilando verso nord. Dalla visione della carta si comprende, inoltre, il senso della frase di Schettino circa la sua intenzione di anticipare l'avvicinamento all'isola, puntando più a meridione, verso il faro di Capelrosso. Lo stesso Schettino, nel corso del suo interrogatorio, ha dichiarato che intendeva passare più a sud ma che c'era il problema della presenza del santuario dei Cetacei e che quindi venne scelta quella rotta, ammettendo anche che era stato avvisato della presenza delle Scole (Cfr. trascrizioni udienza 2/12/2014, parte I, pag. 22 e 23).



Carte nautiche raffiguranti la pianificazione della rotta

Da notare che in ogni caso la rotta tracciata da Canessa ed approvata dal Comandante Schettino, per quanto non comunicata all'Autorità marittima e divergente dal piano di

viaggio (che continuava ad indicare la rotta all'altezza del canale dell'Argentario in 321°; cfr. *Voyage plannig berth to berth* ovvero dalla banchina di Civitavecchia a quella di Savona acquisito agli atti), era del tutto sicura poiché dalle mappe si desume un fondale, in quel punto, di circa 100 metri (Cfr. anche dichiarazioni Canessa, pag. 13 trascrizioni udienza 8/10/2013, parte I). Ulteriore circostanza di fatto da evidenziare, sulla quale si ritornerà più avanti a proposito dei profili di colpa contestati, è il tipo di carta nautica utilizzata ovvero la n. 6 dell'Istituto Idrografico della Marina Militare, che non conteneva il dettaglio della costa e la presenza di eventuali formazioni rocciose. Questa carta poteva essere utilizzata per il passaggio a mezzo miglio dalla costa ma certamente non era adeguata per un transito più ravvicinato sotto costa, come ammesso dallo stesso Schettino nel corso del suo interrogatorio (Cfr. pag. 23 trascrizioni udienza 2/12/2014, parte I). Questa nuova rotta è stato comunque riportata sulla cartografia elettronica in uso a bordo della Concordia, per essere seguita durante la navigazione con il pilota automatico (la c.d. modalità Track Pilot) ed era visualizzata sui due monitor centrali, quelli collegati al radar 1, situati nei pressi del varco tra la consolle di dritta e quella di sinistra al centro della plancia di comando.

Quanto al motivo per il quale è stata effettuata questa variazione di rotta, dalla registrazione delle conversazioni avvenute a bordo si sente chiaramente il Comandante Schettino dire a Canessa, mentre gli chiede di tracciare una nuova rotta per andare sotto il Giglio che : *"...dobbiamo passa' sotto 'sto cazzo di Giglio... l'avevo promesso al comandante Palombo ..."* (Cfr. pag. 33 perizia disposta in dibattimento). Canessa all'udienza dell'8/10/2013 ha riferito di una richiesta proveniente in tal senso dal maître d'hotel Antonello Tievoli e lo stesso Schettino nel corso del suo interrogatorio all'udienza del 2/12/2014 ha confermato che si trattava di fare un favore sia a Tievoli, che l'indomani sarebbe sbarcato, che a Palombo, comandante storico della Compagnia sotto il cui comando egli aveva mosso i suoi primi passi da Ufficiale, in pensione dal 2007. In particolare Schettino nel suo interrogatorio davanti al GIP, acquisito agli atti all'udienza del 13/12/2014 con il consenso di tutte le parti e, quindi, pienamente utilizzabile, aveva dichiarato che: *"...la settimana prima c'era il maître d'hotel, che lui doveva sbarcare, e mi chiese se era possibile, dato che spesso accade che facciamo navigazione turistica, "Visto che devo sbarcare, mi farebbe piacere se lei passa dal Giglio a salutare l'isola". C'era cattivo tempo e dissi: "No, guarda, la prossima volta lo facciamo". E lui me lo ricordò quella sera, cioè a sette giorni a distanza della prima settimana, perché noi facevamo le crociere cicliche. Gli ho detto: "Okay, va bene. Io vado a mangiare, vado al ristorante.*

Mangiamo qualche cosa e poi vado sul punto di comando, quando passiamo, mi aspetti lì, così vediamo il passaggio dell'Isola del Giglio" (Cfr. pag. 6 del verbale acquisito all'udienza del 13/12/2014). Sempre il Comandante Schettino nel corso del suo interrogatorio davanti al GIP aveva ammesso che vi era l'ulteriore motivo di cortesia, costituito dall'omaggio che di sua iniziativa intendeva fare al Comandante Palombo che abitava da lungo tempo al Giglio.

La motivazione innanzi riferita è stata confermata anche da altri membri dell'equipaggio sentiti nel corso del dibattimento. In particolare Salvatore Ursino sentito all'udienza del 28/10/2013, presente nel turno di guardia 20.00/24.00 in quanto in affiancamento (il c.d. overlapping) con Ambrosio, titolare della guardia, al momento del passaggio delle consegne con il precedente titolare della guardia, ovvero il primo ufficiale Iaccarino, ha appreso da quest'ultimo che la rotta usuale era stata appunto modificata per effettuare un passaggio ravvicinato all'isola del Giglio per fare un favore al signor Tievoli che, prossimo allo sbarco, aveva chiesto di effettuare l'avvicinamento per fare un saluto ai familiari. Analoghe dichiarazioni sono state rese dagli altri membri dell'equipaggio presenti in plancia (Iaccarino ed Ambrosio) ed lo stesso Tievoli, sentito all'udienza del 29/10/2013, ha confermato la circostanza, ammettendo che già aveva chiesto in precedenza al comandante di effettuare il passaggio, e che in vista dell'evento aveva in mattinata avvisato la madre. Da notare che l'abitazione della madre del Tievoli è situata sul versante dell'Isola del Giglio prospiciente al tratto di mare dove si trovano gli scogli delle Scole, sulla sinistra rispetto al porto guardando dal mare, in linea d'aria proprio davanti alle Scole (Cfr. verbale udienza del 29/10/2013, parte II, pag. 9 delle trascrizioni). Questo spiega perché Schettino abbia voluto effettuare un passaggio così ravvicinato, poiché l'abitazione dei familiari del Tievoli si trovava proprio in quel punto ed è lo stesso "omaggiato" a riferire che in occasione del primo tentativo della settimana prima, il 6 o 7 gennaio : "...

Il comandante Schettino aveva, praticamente, una settimana prima, il 6 di gennaio, quando venne sul ponte e vide che non era la distanza che lui riteneva nei suoi pensieri, rivolgendosi... lo, ripeto, lo ringraziai nuovamente perché non era cosa usuale e lui, rivolgendosi al suo primo ufficiale, al signor Ambrosio, gli disse di ricordarsi di prender nota e di stabilire una rotta per la settimana dopo, per poter fare un passaggio più ravvicinato." (Cfr. pag. 8 delle trascrizioni del 29/10/2013 parte II).

Rispetto a questa versione dei fatti, Schettino nel corso del suo interrogatorio dibattimentale ha aggiunto un'ulteriore motivazione per così dire commerciale, sostenendo che vi era anche un interesse commerciale per l'azienda nel portare la nave sotto costa,

per farla vedere da terra e per consentire ai passeggeri di ammirare la costa. Alla contestazione del PM circa l'incongruenza di questa ulteriore motivazione addotta dall'imputato, prima mai esplicitata ed anzi esclusa nel corso dell'interrogatorio davanti al GIP, allorché aveva ammesso che non c'era alcuna utilità commerciale nel portare la nave così vicino sotto costa di notte e che la navigazione turistica normalmente è tutt'altra cosa rispetto al veloce passaggio programmato quella notte, Schettino ha così risposto: *"...Ma un senso commerciale nel senso di pubblicitario, che vanno le foto dalla terra verso la nave, ma comunque per gli ospiti, c'erano anche dei francesi che incontrai al tavolo e dissero: "Sì, ci fa piacere vedere l'isola". Comunque è un qualche cosa che si è sempre fatto, con le dovute cautele ovviamente, e che comunque favorisce diciamo l'aspetto commerciale della..."* (Cfr. pagg. 12 e 13 parte I della trascrizione dell'interrogatorio del 2/12/2014). La pretestuosità di questa ulteriore giustificazione emerge con evidenza allorché lo stesso imputato ha dovuto ammettere che nessuna forma di pubblicità del passaggio ravvicinato era stata diramata ai passeggeri e che, a parte i francesi cui ha fatto riferimento ed i parenti del Tievoli, dallo stesso avvisati del passaggio in suo onore, nessuno degli oltre tremila ospiti della nave sapeva nulla della cambiamento di rotta.

A proposito di questi passaggi ravvicinati, si deve precisare che all'epoca dei fatti la normativa in vigore non vietava tali accostate, purché fatte in sicurezza e nel corso dell'istruttoria sono state acquisite testimonianze in tal senso di avvicinamenti alla costa, effettuati di solito di giorno e a velocità ridotta, ampiamente pubblicizzati sia a terra che a bordo e con il chiaro intento di allietare gli ospiti e pubblicizzare la presenza della nave a terra. Lo stesso Comandante Palombo, sentito all'udienza del 29/10/2013, ha riferito che nell'agosto del 2005 si è fermato davanti al porto dell'isola con una passaggio ravvicinato a velocità assai ridotta, ad una distanza tra i 500 e 600 metri, con calma piatta, avvisando sia le autorità a terra che i passeggeri, che potevano partecipare da una festa in piscina a bordo della nave.

E' del tutto intuitivo che non aveva alcun senso commerciale, nonostante le tardive giustificazioni sul punto offerte dall'imputato, effettuare quel passaggio la notte del 13 gennaio con un tempo ed una temperatura del tutto diverse dal mese di agosto (ad una velocità come vedremo più avanti di circa 16 nodi) e senza che nessuno sapesse nulla della presenza della nave in quel punto. Da notare, a tal proposito, che agli atti non vi è alcuna prova che possa legittimare l'affermazione che l'armatore sapesse di questa variazione di rotta, che era cosa del tutto diversa dalla c.d. navigazione turistica, effettuata per scopi commerciali e per questo motivo ben reclamizzata sia bordo che a terra. Anzi, vi

è la prova contraria desumibile dalla circostanza che neppure l'Autorità Marittima era stata avvisata del cambio di rotta e ciò nonostante tale avviso fosse obbligatorio. Queste circostanze inducono a ritenere che Schettino abbia deciso di effettuare quella manovra per fare un piacere a Tievoli e, come vedremo, per "omaggiare" alcune persone che non a caso ha fatto salire in plancia per ammirare il passaggio assai ravvicinato alla costa.

2.2.2 Ore 20:01 cambio della guardia e la cena del comandante

La nave a quell'ora era già in mare aperto, il cambio della guardia sulla plancia stava avvenendo tra il primo ufficiale Ambrosio subentrante e quello smontante Iaccarino, che lo informava della modifica della rotta apportata dal Comandante e dei suoi motivi, sui quali ci si è già soffermati. Il Comandante Schettino si stava preparando per andare a cena al ristorante al ponte 11, dove aveva prenotato un tavolo per due persone, per lui e la sua ospite la sig.ra Cemortan.

Prima di andare a cena alle 20:04 Schettino ritorna sulla plancia per cercare il suo cellulare, evidentemente dimenticato da qualche parte, facendosi aiutare nella ricerca da Iaccarino e da Ambrosio, ordinando a quest'ultimo di essere chiamato sul cellulare cinque miglia prima di arrivare al Giglio (cfr. pag. 117 della trascrizione VDR dei periti in dibattimento).

Si arriva così alle ore 20:18 allorché Schettino chiama nuovamente Ambrosio, che nel frattempo chiacchierava del più e del meno con Iaccarino e con Coronica, per informarsi della situazione ed Ambrosio comunica la velocità - circa sedici nodi (cfr. tabella velocità pag. 144 perizia incidente probatorio) - e l'orario previsto di arrivo sulla costa, ovvero verso le ventuno e trenta. Che queste siano le domande rivolte da Schettino si desume dalle risposte fornite da Ambrosio al Comandante, al quale risponde chiamandolo "A Comandà" e da quanto Ambrosio subito dopo fa: avverte subito il capo guardia in sala macchine Alberto Fiorito, che deve diminuire la velocità per ritardare l'inizio dell'accostata di circa un quarto d'ora, dalle nove e trenta alle dieci meno un quarto "...perché il comandante vuole arrivà pure all'isola alle dieci meno un quarto..." (Cfr. pag. 131 delle trascrizioni citate, nonché tabella velocità a pag. 144, dalla quale si vede che la velocità scende di circa mezzo nodo). Il motivo è evidente, ovvero avere il tempo per finire con tranquillità la cena, come riferito dalla stessa Cemortan nel corso del suo esame all'udienza del 29/10/2013. La donna ospite del Comandante ha, infatti, detto che Schettino aveva chiamato per ordinare di rallentare la velocità, per darle modo di finire il proprio dessert (Cfr. trascrizioni udienza 29/10/2013, parte III, pag. 6). Durante le fasi

terminali della cena di Schettino con la sua ospite, si è avvicinato al tavolo per un saluto.
Ciro Onorato, primo *maître/restaurant manager* in procinto di subentrare allo smontante Tievoli, ed ha assistito alla telefonata ricevuta dal Comandante dal ponte per essere avvisato che si trovavano in prossimità dell'isola del Giglio (Cfr. trascrizioni udienza 29/10/2013, parte I, pag. 7).

Nel frattempo verso le ore 21:04, a nord est dell'isola di Giannutri, la nave, che stava navigando con il pilota automatico sulla rotta originaria 302° a circa 16 nodi (precisamente 15,5 a seguito della riduzione di velocità ordinata da Schettino ed eseguita da Ambrosio per ritardare l'arrivo all'isola di circa un quarto d'ora), modifica la rotta per effetto della variazione introdotta da Canessa su ordine del Comandante e si porta sulla nuova rotta di 278° (Cfr. pagg. 76 e 117 perizia incidente probatorio).

La telefonata cui si riferisce *Ciro Onorato* è quella delle ore 21:19 - orario della Timeline allegata alla perizia incidente probatorio (21:17 secondo la perizia dibattimentale) - allorché *Ambrosio* chiama *Schettino* per avvisarlo che si trovavano a sei miglia dal Giglio, all'orario richiesto dal Comandante. *Ambrosio* subito dopo quella telefonata chiama *Fiorito* in sala macchine per avvisare che stanno arrivando sotto costa e, prudenzialmente, per diminuire il numero di giri al motore (Cfr. pag. 161 della relazione periti dibattimento).

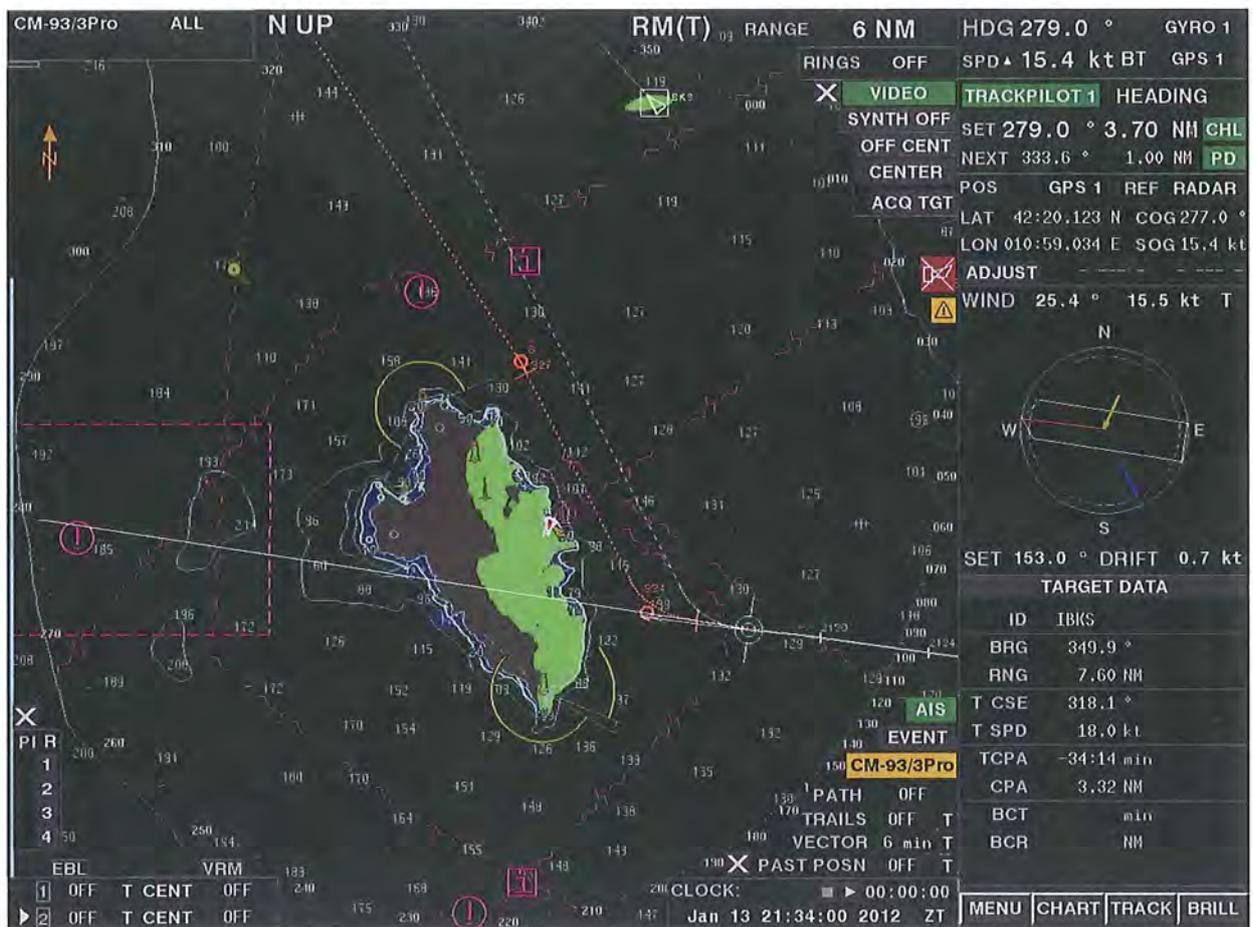
La schermata del sistema AIS prodotta in giudizio e relativa alle ore 21:17 dimostra che a quell'ora la nave era già con la prua diretta verso l'isola del Giglio ma nonostante l'avviso ricevuto, *Schettino* non sale subito in plancia ma si presenterà circa un quarto d'ora più tardi, quando la nave ha già percorso quattro miglia ed è oramai a 2,54 miglia dalla costa, come si vedrà di qui a breve, per dar tempo, secondo la versione fornita da *Schettino* nel suo interrogatorio del 2/12/2014, al *Tievoli* di finire il proprio turno di lavoro (motivazione data anche per giustificare la diminuzione di velocità già vista per ritardare l'arrivo al Giglio di un quarto d'ora).



2.2.3 Ore 21:34 - ingresso del comandante schettino in plancia

Alle ore 21:34 (per la precisione le 21:34:38 per la Timeline, le 21:33 per la trascrizione dei periti effettuata in dibattimento) il Comandante fa il suo ingresso sul ponte di comando. In quel momento la *Concordia* si trova a 2,15 miglia dal punto più vicino della costa, rappresentato da Punta Torricella a sud e, come già accennato, a 2,54 miglia dalle Scole davanti alla sua prora. La rotta seguita dalla nave, in navigazione con modalità automatica ad una velocità di 15,4 nodi, è di 279° e la nave non è ancora giunta al c.d. *will over point*, ovvero il punto da cui poter iniziare l'accostata per portare la nave sulla nuova rotta di 334°

segnata da Canessa, per farla transitare parallelamente alla costa a mezzo miglio di distanza, il tutto con un adeguato raggio di curvatura - c.d. *radius* - tale da non turbare il benessere dei passeggeri. Qui di seguito si riporta la videata tratta dal VDR dello schermo radar della Concordia delle ore 21:34, nel quale si può apprezzare la posizione della nave, visualizzata con un doppio cerchio concentrico bianco; il c.d. *will over point*, rappresentato dal trattino rosso che taglia trasversalmente la linea rossa tratteggiata - la rotta programmata da Canessa - ed il successivo *way point*, rappresentato dal cerchio rosso vuoto all'interno, raggiunto il quale la nave doveva trovarsi sulla nuova rotta 334°, che gli avrebbe consentito di sfilare parallelamente alla costa alla distanza inizialmente programmata e così raggiungere il successivo *way point* per la rotta 327° (in alto all'altezza dell'estremità nord dell'isola).



Radar Concordia delle ore 21:34

Quando il Comandante Schettino entra in plancia la situazione visualizzata sul monitor del radar a sua disposizione era, pertanto, quella sopra raffigurata e la manovra che avrebbe dovuto portare la Concordia sulla nuova rotta, parallela alla costa ed a una distanza di sicurezza di mezzo miglio, non era stata ancora iniziata.

In quel momento all'interno della plancia erano presenti gli ufficiali del turno di guardia 20.00/24.00, ovvero il primo ufficiale **Ciro Ambrosio**, titolare della guardia, nella sua posizione vicino al radar centrale della consolle di destra, dove si trova la poltrona del comandante; il secondo ufficiale **Salvatore Ursino** in affiancamento, insieme al terzo ufficiale **Silvia Coronica** e l'allievo ufficiale **Stefano Iannelli**, posizionati sulla destra rispetto ad Ambrosio, davanti alla consolle con radar e tavolo di carteggio; il timoniere **Rusli Bin** in quel momento in servizio di vedetta davanti al finestrone centrale, all'altezza del passaggio tra le due consolle. Le posizioni sopra descritte sono state così ricostruite sulla base delle numerose e concordanti dichiarazioni testimoniali rese dai protagonisti della vicenda. Qui di seguito si riporta la fotografia della plancia della nave gemella della Concordia, la Costa Serena, con l'indicazione delle posizioni sopra descritte. Appare opportuno evidenziare che la situazione della visibilità all'interno della plancia quella notte era del tutto diversa da quella rappresentata nella fotografia, poiché la plancia era immersa nel buio, e vi era solo una luminosità diffusa proveniente dagli apparati accesi e dalle luci di servizio che, per chi entrava dall'esterno, non consentiva subito una immediata percezione dei particolari dell'ambiente.



Posizione degli membri della guardia del turno 20:00/24:00 al momento dell'arrivo del Comandante

All'arrivo in plancia del Comandante Schettino, erano già presenti sul ponte di comando Antonello Tievoli, destinatario del c.d. "inchino" e arrivato da solo dopo le 21:20, nonché Marrico Giampedroni, *Hotel Director* arrivato dopo Tievoli e poco prima che arrivasse il Comandante, anch'egli invitato da Schettino per assistere allo "spettacolo" del passaggio

ravvicinato, quando lo aveva incontrato al tavolo del ristorante dove *l'Hotel Director* si era recato per salutarlo. I due ospiti sono entrati in plancia autonomamente, suonando al citofono esterno per farsi aprire dall'ufficiale di guardia, che ben sapeva del loro arrivo in quanto ospiti del Comandante (Cfr. deposizione Ambrosio, trascrizioni udienza del 17/12/2013, parte I, pagg. 28 e ss). La presenza di queste persone in plancia è pacifica anche se con riferimento al momento in cui Giampedroni è arrivato, se da solo o con Schettino, vi è una lieve divergenza tra quanto riferito dal Giampedroni stesso, che ha detto di essere arrivato insieme a Schettino e quanto riferito dagli altri testimoni che, più o meno collocano l'arrivo di Giampedroni poco prima del Comandante e comunque dopo Tievoli. Si tratta di divergenze non significative, visto che è pacifico che Giampedroni, appena entrato in plancia, si è diretto verso il terzo Ufficiale Cronica per vedere sulle carte e sul radar il punto in cui si trovavano,

Insieme al Comandante Schettino entrano in plancia anche Ciro Onorato e la sig.ra Cemortan, la quale tuttavia rimane in disparte vicino all'entrata, senza interloquire con nessuno degli ufficiali presenti, mentre Onorato si reca a salutare Ambrosio e poi si posiziona sul lato sinistro della plancia dove erano già presenti sia Tievoli che Giampedroni.

La prima cosa che fa Schettino al momento del suo ingresso, segnato da un sonoro buona sera rivolto a tutti i presenti, è quella di chiedere ad Ambrosio dove si trovi Tievoli, in onore del quale era stata programmata l'accostata e che lo stava aspettando sul lato sinistro della plancia. Subito dopo chiede ad Ambrosio, che è ancora il titolare della Guardia sul ponte, la velocità in quel momento tenuta - 15,5 nodi - e poi dà il primo ordine della serata, ovvero quello di mettere il timone a mano. A tal proposito Schettino ha detto che più che un ordine era un suggerimento dato al primo ufficiale perché quel genere di manovre dovevano essere fatte con il timone a mano, ma rimane il fatto che l'ascolto della registrazione audio restituisce un perentorio "timone a mano". L'ordine viene, infatti, immediatamente eseguito dal primo ufficiale che alle ore 21:35 circa lo ripete ad alta voce e subito dopo ordina al timoniere Rusli Bin - nel frattempo portatosi al timone, lasciando la sua posizione di vedetta, non sostituito da nessuno (Ambrosio, titolare della guardia, non dà a tal proposito alcun ordine ed altrettanto Schettino, che pure aveva ordinato o, come dice lui suggerito, "timone a mano") - la rotta 278°, così iniziando l'accostata. Da questo momento, pertanto, la nave procede a 15.4 nodi (AMBROSIO lo comunica al Comandante che lo chiede, alle ore 21:35:52) senza un servizio di vedetta specifico ed è in lieve accostata, tanto che di lì a poco viene ordinata da Ambrosio una nuova prora di 285° e

poi di 290°. Questa sequenza di ordini data da Ambrosio e ripetuta dal timoniere, sta a dimostrare che la manovra di accostata era stata iniziata in maniera tempestiva, poiché alle 21:36:10, quando Ambrosio ordina la rotta 290°, "...la nave è ancora in traiettoria per raggiungere la nuova rotta di 334°", poiché non ha ancora raggiunto il *will over point*, rappresentato nella videata del radar già esaminata, dal trattino rosso posto trasversalmente sulla traccia della rotta (Cfr. pag. 77 della perizia incidente probatorio e schermata radar ivi allegata come figura 8, dalla quale si può apprezzare quanto appena riportato nel testo circa la posizione della nave).

Schettino, pur non avendo ancora formalmente assunto il comando della manovra, alle ore 21:36:38 ordina ad Ambrosio di eseguire un ulteriore comando, ovvero "*Metti un attimo un CPA di zero, cinque*" (Cfr. pg. 170 della perizia dibattimentale, nella quale l'orario riportato è quello delle 21:35, per quella sfasatura temporale di cui si è già ampiamente discusso). A questo punto appare opportuno chiarire che cosa sia un CPA e la sua differenza con il c.d. VRM, che è invece lo strumento attivato dal primo Ufficiale a seguito dell'ordine di Schettino. Il CPA è un calcolo cinematico - *Closest Point of Approach* o punto più vicino di approccio - per determinare il punto in cui due navi saranno più vicine, nella proiezione della loro rotta. Il CPA in sostanza evidenzia le probabilità di collisione tra due imbarcazioni, mettendo in risalto la vicinanza delle due imbarcazioni in quel punto. Nella nautica questa misura può essere calcolata da radar, strumenti AIS o GPS marini e questi dispositivi mostrano la posizione del CPA sul display e possono anche calcolare quanto tempo manca all'incrocio delle due rotte. Il CPA non si può "mettere" come se fosse uno strumento che si attiva, a differenza del VRM - *Variable Range Marker* - che, invece, è uno strumento utilizzato sul radar per impostare e definire un cerchio di raggio variabile, ovvero un'area di attenzione per segnalare ed avere una immediata percezione sullo schermo del radar di ostacoli e bersagli entro il raggio d'attenzione preimpostato (Cfr. pag. 79 perizia incidente probatorio). Schettino nel corso del suo interrogatorio ha cercato di dare una spiegazione della sua richiesta ad Ambrosio, sostenendo che intendeva dire ad Ambrosio di effettuare una manovra, ma le confuse argomentazioni spese e l'ovvia constatazione che non aveva alcun senso ordinare una manovra a 0,50, rotta peraltro già impostata sul sistema elettronico di navigazione sin dalla partenza, non convincono e non superano il dato obiettivo: il Comandante ha utilizzato una nozione impropria parlando di CPA ma intendendo il VRM; tanto che Ambrosio, che ha correttamente interpretato il pensiero del suo comandante, ha eseguito l'ordine impostando il VRM sul radar con un raggio di 0,50, così come richiesto da Schettino che nulla ha obiettato.

2.2.4 La telefonata con il comandante Palombo

Alle ore 21:38:45 appare, pertanto, sulla schermata radar che guardava (sarebbe meglio dire che avrebbe dovuto guardare) Schettino, il VRM impostato da Ambrosio a 0,50. Da notare che a quell'ora la nave non aveva ancora raggiunto il *way point* segnato da Canessa per portarsi sulla rotta parallela alla costa di 334°, ancorché si trovasse nei pressi di quel punto. Poco prima Schettino alle ore 21:37:54 aveva iniziato la conversazione telefonica con il Comandante Palombo, durata circa 50 secondi, dopo aver chiesto a Tievoli di chiamarlo. La, per certi versi, surreale conversazione che segue, o meglio le parole che Schettino proferisce, registrate dal VDR e dal sistema restituite nella loro oggettività, sono qui di seguito riportate e sono state tratte dalla trascrizione dei periti nominati in dibattimento con attribuzione delle voci (Cfr. pagg. 171 e 172).

Dopo aver salutato il Comandante Palombo ed avergli comunicato che la nave stava per passare sotto al Giglio (*"mo' passiamo sotto al Giglio, qua..."*), si sente la voce di Schettino che con un misto di sorpresa e rammarico ripete ad altra voce *"Ah, non è al Giglio, è a Grosseto"*, notizia subito ripetuta da una voce maschile in plancia, a cui seguono delle risate per la mancata presenza di Palombo al Giglio e, quindi, per la non riuscita della sorpresa che Schettino voleva fargli (questa interpretazione non è arbitraria ma aderente alle motivazioni che lo stesso Schettino aveva sin dall'inizio manifestato a giustificazione della deviazione dalla rotta usuale, ovvero fare un favore a Tievoli ed una sorpresa a Palombo che abitava al Giglio, sorpresa sulla quale si ritornerà in seguito per meglio valutarne la reale consistenza). Schettino si riprende velocemente dalla notizia e dice *"Va be', io... anche se passiamo zero-tre, zero-quattro, ci sta acqua là sotto, vero? Okay! Ho capito, quindi stiamo tranquilli...si, si mò faccio tanti fischi e salutiamo a tutti. Va bene. E poi ci sentiamo"* (Cfr. pag. 172 delle citate trascrizioni). Questa la voce di Schettino. Il Comandante Mario Terenzio Palombo, sentito all'udienza del 29/10/2013, ha completato il dialogo registrato in plancia, precisando di essere rimasto sorpreso dalla chiamata di Schettino, perché non lo vedeva e sentiva più dal lontano 2006, allorché si erano incontrati casualmente un giorno a bordo della Costa Atlantica, ricordando che in occasione del suo pensionamento nel 2007, tutti i colleghi si erano fatti sentire tranne proprio Schettino.

All'inizio della sua carriera Schettino - entrato in Costa Crociere spa con al qualifica di Primo Ufficiale/Safety Officer il 16 aprile del 2002 ed in breve tempo promosso comandante in seconda l'8 novembre 2002, nominato, infine, comandante il 30 ottobre 2006 - era stato sotto il comando di Palombo come comandante in seconda, a bordo della nave Costa Victoria dal 15 novembre del 2002 al 18 maggio del 2003 in una crociera ai

Caraibi, in occasione della quale aveva stilato delle note caratteristiche non proprio positive. Val la pena soffermarsi su queste note sulle quali il teste Palombo ha riferito nel corso del suo esame e che sono state acquisite agli atti. In occasione della sua valutazione il Comandante Palombo così si esprime a proposito di Schettino : *"In tutti questi mesi ho avuto modo di valutare attentamente le capacità professionali del sig. F. Schettino. Posso dire che, mentre professionalmente è valido, tuttavia ha manifestato alcune lacune relative alla gestione del Personale e Disciplina di Bordo. Ho notato, sin dall'inizio, un suo notevole impegno nel conoscere la nave e nel dedicarsi ai vari problemi tecnici e di manutenzione. Non c'è stato inizialmente un buon rapporto in quanto, per orgoglio professionale o per suoi motivi caratteriali, il Sig. Schettino in molti casi, preferiva mentirmi piuttosto che ammettere di aver sbagliato. Questo fatto naturalmente gli ha causato la perdita della mia fiducia sino a quando, dopo il nostro terzo serio colloquio cominciava a capire come doveva comportarsi. [...] Essendo al primo imbarco su navi di grosso tonnellaggio ha avuto anche difficoltà durante le manovre dovuto alla sua scarsa esperienza che via, via ha superato con i miei suggerimenti. Ha un buon carattere, come uomo è umile e buono d'animo, per questo ho voluto aiutarlo a superare le difficoltà incontrate a bordo ed a cambiare il suo comportamento, facendogli così acquisire più personalità, capacità di gestione del Personale ed esperienza sulla conduzione nave per quanto concerne le sue mansioni"*. Su sollecitazione del PM, il Comandante Palombo ha così chiarito il suo pensiero: *"...Perché, ripeto, lui quando aveva un compito da fare, se io lo riprendevo perché questo compito non era ancora compiuto oppure se c'era qualcosa di sbagliato nei documenti o altre cose anche disciplinari, lui tendeva sempre a scaricare le sue colpe a qualcun altro, cosa che a me mi faceva, praticamente, detto tra virgolette, imbestialire. Naturalmente voglio anche aggiungere che dopo il terzo colloquio che feci con lui, che gli feci capire: "Guarda che tu sei qui in prova, sei Comandante in seconda, devi avere un buon comportamento, perché o fai così o cosà!". Da allora poi diventò quasi un agnellino con me."* (Cfr. pag 6 trascrizioni udienza del 29/10/2013 parte IV). Giudizio ripetuto su sollecitazione della stessa difesa dell'imputato al cui domanda il teste ha ribadito *"...Ho notato questo impegno che lui aveva però devo dire che questa sua esuberanza, lo ripeto, aveva questa esuberanza che a volte lo portava a non essere sincero. Questa cosa a me dava tremendamente fastidio, io cercavo di correggerlo e di dirgli: "Guarda, qui non ci siamo, tu devi dire la verità e basta!"* (Cfr. pag. 46 delle trascrizioni sopra citate).

Questa apparente divagazione sul passato di Schettino non è priva di significato ma serve per comprendere meglio i rapporti tra i due uomini e valutare il reale motivo che ha spinto Schettino a compiere la manovra azzardata che ha poi portato al disastro. Per ora è sufficiente sottolineare che appare assai singolare se non inverosimile il motivo di “omaggiare” il Comandante Palombo, con il quale non aveva più alcun rapporto significativo dal lontano 2006, a meno di non assegnare al termine un significato ironico e velatamente polemico, quasi a sottolineare le proprie capacità marinesche, più volte rivendicate nel corso del dibattimento da Schettino.

Ma per ora torniamo a quella telefonata. Il Comandante Palombo, come lui stesso ha riferito, infastidito della richiesta, ammonisce il suo interlocutore dicendogli che *“Guarda, in quella zona del fonale rosso i fondali sono buoni, però non c'è motivo che fai questo passaggio, che ti avvicini perché è inverno e l'isola è deserta, sono tutti dentro casa a guardare la televisione, non c'è nessuno. Quindi ti consiglio di allontanarti, fai un saluto e gira a largo”* (Cfr. deposizione Palombo udienza del 29/10/2013).

Dalle parole usate da Schettino si comprende chiaramente la sua reale intenzione, ovvero effettuare un passaggio assai ravvicinato, addirittura a 0,3 o 0,4 miglia dalla costa, e per questo motivo si informa se il fondale è sufficientemente profondo per far passare la nave. Come sia possibile conciliare questa chiara intenzione, desumibile dalla domanda rivolta al Comandante Palombo, con la pretesa volontà di non oltrepassare la rotta tracciata a mezzo miglio dalle Scole, sostenuta da Schettino in dibattimento - dove è arrivato a voler far passare queste affermazioni da lui proferite, come semplici argomenti di conversazione (tanto per fare due chiacchiere con il Comandante Palombo, una *“...conversazione discorsiva”*, non sapendo bene cosa dire dopo aver appreso che non si trovava al Giglio, perché altrimenti gli avrebbe chiesto dove era la sua casa per meglio omaggiarlo; cfr. pag. 61 e 62 trascrizioni udienza 2/12/2014, parte I)- rimane un mistero; tanto più che non lo vedeva e sentiva dal 2006, come riferito dal diretto interessato. La realtà che emerge dalla conversazione è un'altra e trova piena conferma da tutte le altre emergenze processuali, come vedremo di qui a breve, ovvero Schettino intendeva passare assai più vicino di quello che la rotta tracciata da Canessa prevedeva.

Durante il suo interrogatorio al Gip, acquisito agli atti con il consenso di tutte le parti, Schettino aveva fornito una versione diversa della rotta che intendeva seguire nel suo passaggio ravvicinato davanti al porto del Giglio, affermando che *“Adesso io volevo fare solamente un passaggio, consapevole del fatto che il Giglio, come infatti poi ho avuto modo di vederlo anche praticamente che ci sta il fondale fino a sotto, ho detto: Vado giù,*

mi porto su parallelo e me ne vado. G.I.P. - A che distanza dalla...? SCHETTINO - Era pianificata inizialmente a 05, poi siamo passati a 028. G.I.P. - A 028, quindi avevo capito bene, lei l'ha portata a 028, giusto? SCHETTINO - 028." A questo proposito Schettino, nel corso del suo interrogatorio in dibattimento, ha dichiarato di essersi sbagliato circa la reale distanza dalla costa, in quanto indotto in errore da Ambrosio, con il quale aveva conversato il giorno dopo il naufragio mentre attendevano di essere ascoltati dagli inquirenti, all'interno della caserma dei Carabinieri di Orbetello. In quell'occasione erano state attivate dagli inquirenti le intercettazioni ambientali che hanno restituito la conversazione tra due persone delle quali una chiede all'altra a quanta distanza sono passati e l'altra risponde 0,26. Nella trascrizione effettuata dal perito Tigano, nominato in dibattimento, la voce che chiede informazioni sulla distanza del passaggio dall'isola è stata attribuita ad Ambrosio, quella che risponde a Schettino (Cfr. pag. 21 della trascrizione), mentre Schettino nell'ascoltare l'audio della registrazione, mandato in onda all'udienza del 13/12/2014, ha dichiarato di essere stato lui a chiedere al suo ufficiale a quale distanza erano passati, ricevendo da Ambrosio la risposta 0,26 che si sente nell'audio. In ogni caso anche prendendo per buona l'attribuzione delle voci effettuata dallo stesso imputato, fondata sul caratteristico accento campano tipico della zona di provenienza di Ambrosio, si deve per ora registrare che Schettino in quella conversazione non si mostra affatto sorpreso della assai ravvicinata distanza dall'isola, come era lecito aspettarsi se il Comandante avesse appreso che la rotta non era quella che riteneva di dover seguire ovvero a mezzo miglio dalla costa; anzi nel prosieguo della conversazione non solo non contesta alcunché al suo primo ufficiale, ma ammette di aver fatto un'imprudenza nell'effettuare un passaggio così ravvicinato e non si può certo ritenere che si riferisse al passaggio a mezzo miglio, in quanto sarebbe avvenuto, ove solo si fosse seguita la rotta tracciata da Canessa, ad una profondità di circa cento metri e ad una distanza dai bassi fondali prospicienti le Scole, tale da garantire un passaggio in tutta sicurezza.

Ma vi è un ulteriore elemento probatorio indiscutibile che consente di ritenere che Schettino conoscesse benissimo la distanza ravvicinata a cui volontariamente aveva portato la nave e che nessun errore vi fu nelle dichiarazioni rese al GIP; si tratta della telefonata intercorsa la notte del 13/1/2012 - quindi nel corso degli eventi e non il giorno dopo, come nel caso del colloquio con Ambrosio sopra ricordato - tra Schettino ed il Capitano di Vascello Leopoldo Manna, comandante della centrale operativa di Roma (Maricogecap) della Capitaneria di Porto. Nel corso di questo lungo colloquio, nel quale Schettino appariva assai scosso e poco affidabile (Cfr. deposizione Manna, citato quale

teste della difesa, pag. 31 Parte I, trascrizioni udienza del 21/1/2015), si sente chiaramente il Comandante Schettino ammettere di aver effettuato una navigazione turistica sotto costa, passando a 0,18 o 0,20 (Cfr. anche traccia audio prodotta come All. 81.1 dal PM). Quindi Schettino sapeva della ravvicinata distanza alla quale era passato e non perché così suggerito da Ambrosio nel corso del colloquio all'interno della caserma dei Carabinieri di Orbetello, ma perché lo stesso Schettino, al sicuro sugli scogli dopo aver abbandonato la nave e le persone che ancora si trovavano a bordo e del cui numero non aveva saputo dare alcuna concreta indicazione al Comandante Manna, lo dice espressamente nel corso della telefonata.

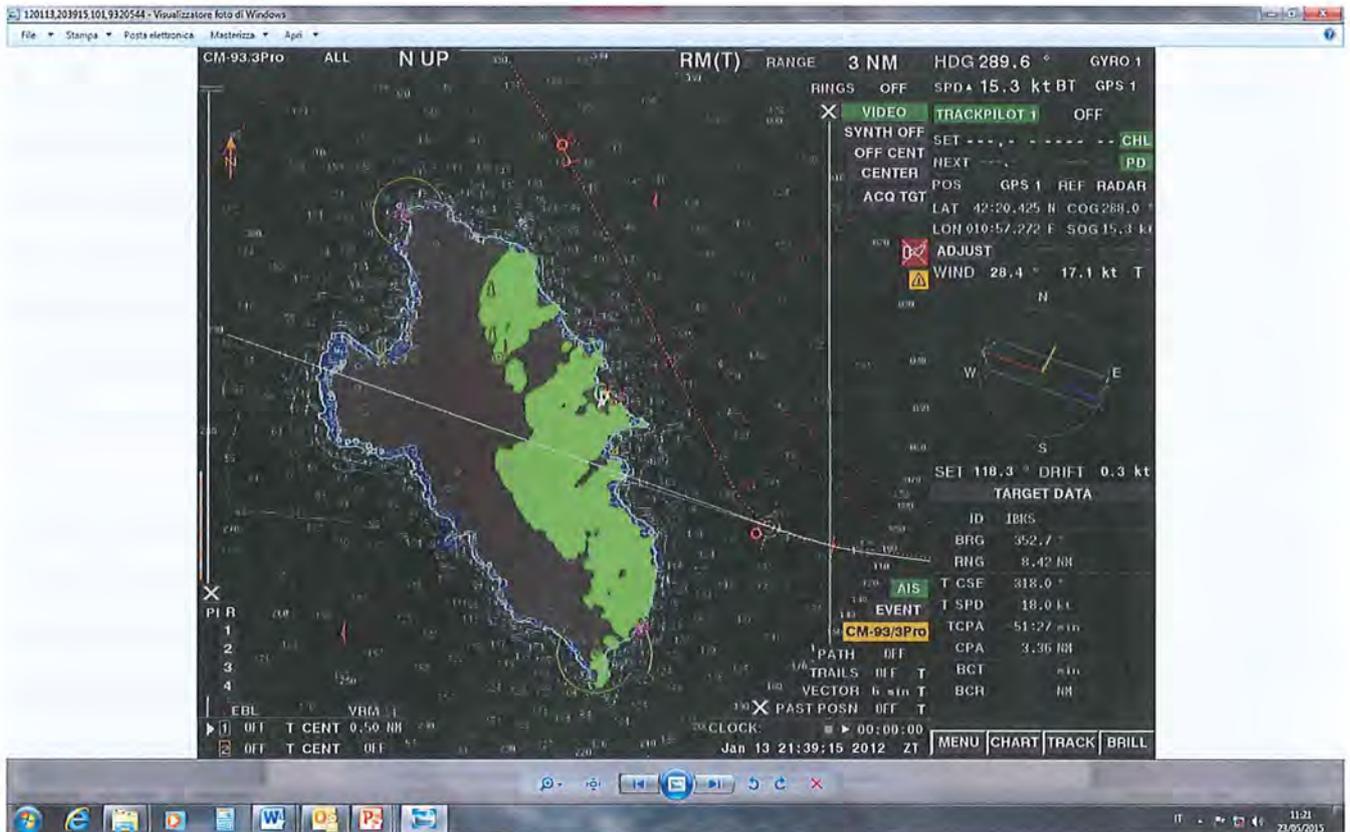
Del resto lo stesso Schettino, sempre nel corso di un'altra conversazione telefonica, questa volta intervenuta con Ferrarini subito dopo l'urto e registrata dal VDR (Cfr. pag. 194 e 195 della trascrizione del VDR effettuata dai periti in dibattimento), aveva già cercato di giustificare il guaio che aveva combinato nel passare così vicino all'isola, dicendo di essersi fidato delle indicazioni fornite da Palombo sul fondale, chiara dimostrazione che sapeva benissimo dove stava conducendo la nave, non certo sulla rotta originaria tracciata da Canessa ma assai più vicino alla costa.

2.2.5 Schettino assume il comando

Eravamo rimasti al momento in cui, alle ore 21:37:54, era iniziata la conversazione telefonica tra Schettino e Palombo. Poco prima, alle ore 21:37:47 il timoniere aveva confermato il raggiungimento della rotta 290° ordinata da Ambrosio alle 21:36:10 e da questi riconfermata ad alta voce una prima volta (con l'aggiunta di "*still*" o "*steady*" ovvero di continuare su quella rotta) alle 21:36:58, nei momenti iniziali della telefonata a Palombo. Ambrosio riconferma nuovamente la rotta sulla quale si trova la nave alle ore 21:39:16, al termine della conversazione telefonica che Schettino intratteneva con Palombo, dicendo: "*qua siamo alla via su due, nove, zero*" (Cfr. pag. 173 della perizia dibattimentale, con la solita avvertenza che l'orario qui seguito è quello della Timeline ufficiale elaborata nell'incidente probatorio).

Siamo nei minuti cruciali che segnano l'assunzione del comando da parte di Schettino con la frase "*Master takes the conn*". Quindi Ambrosio alle 21:39:16 - al termine della conversazione con Palombo, che finisce alle ore 21:38:43 - ad alta voce richiama nuovamente l'attenzione della plancia e, quindi, del Comandante che in quel momento era presente, sul raggiungimento della rotta 290° (lo aveva già fatto, come visto alle ore 21:36:58 specificando ad alta voce la rotta sulla quale la nave si stava portando), tanto

che lo stesso Schettino a quel punto ripete ad alta voce “..alla via due, nove, zero” e subito dopo “Master I...take the conn” (cfr. pag. 173 trascrizione perizia dibattimentale). Siamo alle ore 21:39:17 e subito Ambrosio ripete ad alta voce “Master takes the conn”. La nave si trovava in quel momento in posizione N 42°20',4309 ed E 010°57',2476, a circa 0,1 miglia prima del *way point* (fissato sulla carta n. 6 a N 42°20',30 ed E 010°57',15). Questa la videata della consolle del radar 1 in banda S, alle ore 21:39:15, tratta dagli allegati della perizia redatta nel corso dell'incidente probatorio.



Schermo radar Concordia delle ore 21:39:15

Un primo dato oggettivo desumibile dalla cronologia degli eventi come sopra esaminata, è che alle 21:36:49 il primo ufficiale Ambrosio, responsabile della guardia, non prosegue nella manovra necessaria per tenersi sulla traiettoria per raggiungere la rotta di 334°, mantenendo la prua della nave a 290° sino alle 21:39:17, allorché Schettino assume il comando, ancorché ripetendo ad alta voce per due volte la rotta (una prima volta alle 21:36:58 ed una seconda alle 21:39:16). A tal proposito Ambrosio nel corso del suo esame ha dichiarato che all'ordine 290° da lui ripetuto alle ore 21:36:58 con l'aggiunta di “*still*” o “*steady*”, il Comandante Schettino gli aveva fatto cenno con la mano con il palmo aperto, come a dire di aspettare (Cfr. trascrizioni udienza 17/12/2013, parte II, pag. 12). E' pur vero che si tratta di dichiarazione resa da un coimputato che ha definito la propria

posizione con sentenza irrevocabile ex art. 444 c.p.p., ma si inserisce nel quadro degli eventi sin qui ricostruito con coerenza e verosimiglianza, atteso che Schettino pochi istanti prima aveva chiesto *“Mettili un attimo un CPA di zero, cinque”* e di lì a breve avrebbe iniziato la conversazione con Palombo. La circostanza riferita da Ambrosio, pertanto, è credibile, anche perché non sminuisce le responsabilità di Ambrosio, peraltro già accertate con sentenza irrevocabile, ma contribuisce a comprendere la situazione che si era creata in plancia all'arrivo del Comandante ed in seguito al suo comportamento, come meglio vedremo nel prosieguo, nel capitolo dedicato alla valutazione dei profili di colpa.

Il secondo dato, altrettanto oggettivo è che quando Schettino prende il comando, il *way point*, pur essendo oramai assai vicino, non è ancora stato superato. Nell'immagine sopra riportata, la nave, visualizzata con un doppio cerchio bianco tratteggiato, inizia discostarsi dalla rotta impostata ed è praticamente sul *way point*, rappresentato dal cerchio rosso, ma è ancora ampiamente in tempo per portarsi sulla rotta sicura programmata da Canessa, ancorché con una accostata non proprio morbida ed inavvertibile ma un po' più decisa (cfr. pag. 80 perizia incidente probatorio, confermate dall'Ammiraglio Cavo Dragone sia nel corso dell'incidente probatorio che dell'esame dibattimentale).

Con la pronuncia della frase *“I take the conn”*, Schettino diviene il responsabile in prima persona della manovra e della conduzione della manovra. L'Ufficiale di Guardia continua, infatti, ad essere responsabile della navigazione della nave anche laddove il Comandante - che in ogni caso a norma dell'art. 298 Cod. nav. deve dirigere personalmente la manovra all'entrata ed all'uscita dai porti ed in ogni caso in cui la navigazione presenti particolari difficoltà - sia presente sul ponte, ma ciò solo *“...fino a quando quest'ultimo non lo informi specificatamente di aver assunto tale responsabilità e questo sia reciprocamente compreso”* (Cfr. pag. 128/129 perizia incidente probatorio). Nessun formale passaggio di consegne tra il comandante Schettino ed il primo ufficiale né alcun adempimento formale viene osservato, come prescritto dalla procedura P-14 MAN 01 SMS che prevede che il passaggio di comando debba essere annotato sul Giornale di navigazione.

Da quel momento gli eventi si susseguono rapidamente, precipitando verso quello che è il drammatico epilogo.

2.2.6 Verso l'impatto con il basso fondale delle Scole

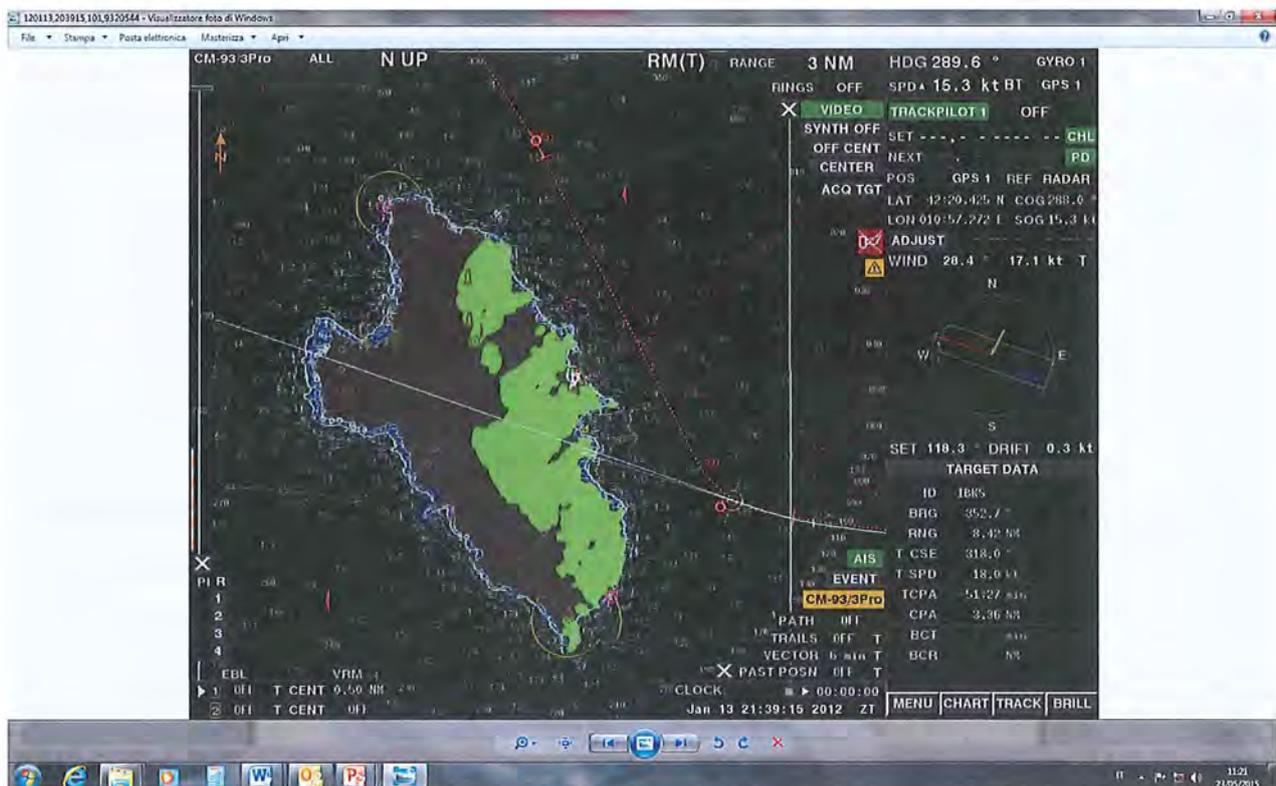
Il primo ordine dato da Schettino dopo l'assunzione formale del comando è delle ore 21:39:31, allorché ordina al timoniere di impostare la rotta su 300°, pronunciando in inglese *“three, zero, zero”*. In quel momento la nave si sarebbe dovuta trovare già sulla

rotta 334° impostata da Canessa ma il Comandante non segue la rotta programmata e, dopo aver dato l'ordine di aumentare la velocità sino a 16 nodi (dapprima con l'ordine "pari 7", poi specificato in "metti a 16", cui segue la conferma di Ambrosio; cfr. pag. 81 perizia incidente probatorio e pag. 174 della trascrizione effettuata in dibattimento), aggiunge dopo circa 30 secondi - alle ore 21:40:02 - l'ulteriore ordine di proseguire l'accostata sulla rotta di 310°. Schettino accompagna questo ordine con la prescrizione al timoniere di effettuare la manovra lentamente in modo assai graduale - *"come slowly, slowly to 310 ...easy"* - il che sta a significare che il Comandante vuole che la rotta ordinata venga raggiunta lentamente con angoli bassi di barra - cioè ruotando assai lentamente il timone - per non far sbandare la nave e così pregiudicare il confort dei passeggeri. Sul punto merita riportare integralmente il passaggio della perizia che ha esaminato questo aspetto: *"Un ordine di rotta ricevuto in questo modo, per esperienza e tradizione marinaresca, significa che il Comandante non dà un ordine di barra ben determinato ma vuole che venga raggiunta la nuova rotta di 310 lentamente, cioè con una accostata "dolce"; ciò significa bassi angoli di barra per non far sbandare la nave. Questa richiesta di accostare lentamente è riconducibile all'alta velocità tenuta dalla nave (16 nodi). Il timoniere per raggiungere rotta 310 accosta infatti con circa 3° di barra e mantiene un range di gradi da 3 a 7 per tutti gli ordini successivi. Visto che gli ordini del Comandante sulla rotta arrivano tutti a distanza di pochi secondi l'uno dall'altro, il timoniere si comporta correttamente nell'impiegare il medesimo angolo di barra anche nel prosieguo perché, di fatto, l'ultimo volere/ordine del Comandante SCHETTINO, per quanto concerne la scelta degli angoli di barra per effettuare le accostate, è di accostare lentamente, in modo dolce, quindi con pochi angoli di barra; questo comporta inevitabilmente ampie accostate e notevole avanzo conseguenza dell'elevata velocità"* (Cfr. pag. 81 perizia incidente probatorio). In sostanza l'elevata velocità della nave e l'esigenza di garantire comunque il confort dei passeggeri, comporta che vi sia un ampio spazio percorso nella direzione originaria, prima che la nave si porti sulla nuova rotta. Questo si vede bene nella successiva progressione degli ordini dati in veloce sequenza da Schettino e nelle reazioni della nave registrate dal VDR. Con la prora ancora a 295° e, quindi, senza aver ancora raggiunto la rotta di 310° ordinata alle 21:40:02, il Comandante ordina la rotta per 325° dopo neanche 50 secondi (alle ore 21:40:50); nel giro di pochi secondi, neanche cinque, l'ordine, non ben compreso dal timoniere che ripete 315, viene corretto dapprima da Ambrosio che ripete 335 e a seguire da Schettino che ribadisce 325°, seguito subito dopo dal timoniere che conferma la nuova rotta. A proposito di questa prima incomprendimento manifestata dal timoniere che non

comprendeva la lingua italiana, Ambrosio ha riferito di aver ripetuto consapevolmente la rotta 335° in luogo di quella indicata dal Comandante, per accelerare l'accostata e, quindi, l'allontanamento dalla costa, pensando di dover venire maggiormente a dritta, ma è stato subito corretto dal Comandante che ha ribadito l'ordine (Cfr. trascrizioni udienza 17/12/2013, parte II, pag. 8).

Ma quale era la situazione della nave e del contesto meteo-marino nel quale si muoveva, desumibile in quel momento dagli schermi del radar, di cui uno davanti a Schettino?

Anche in tal caso è di estrema utilità quanto registrato dal VDR e riportato dalle schermate del radar in uso sulla plancia. Qui di seguito viene nuovamente riprodotta la videata della consolle del radar 1 in banda S, delle ore 21:39:15, già mostrata in precedenza e tratta dagli allegati della perizia redatta nel corso dell'incidente probatorio, per evidenziare le varie informazioni desumibili chiaramente, soprattutto ad un occhio esperto, per una navigazione sicura.



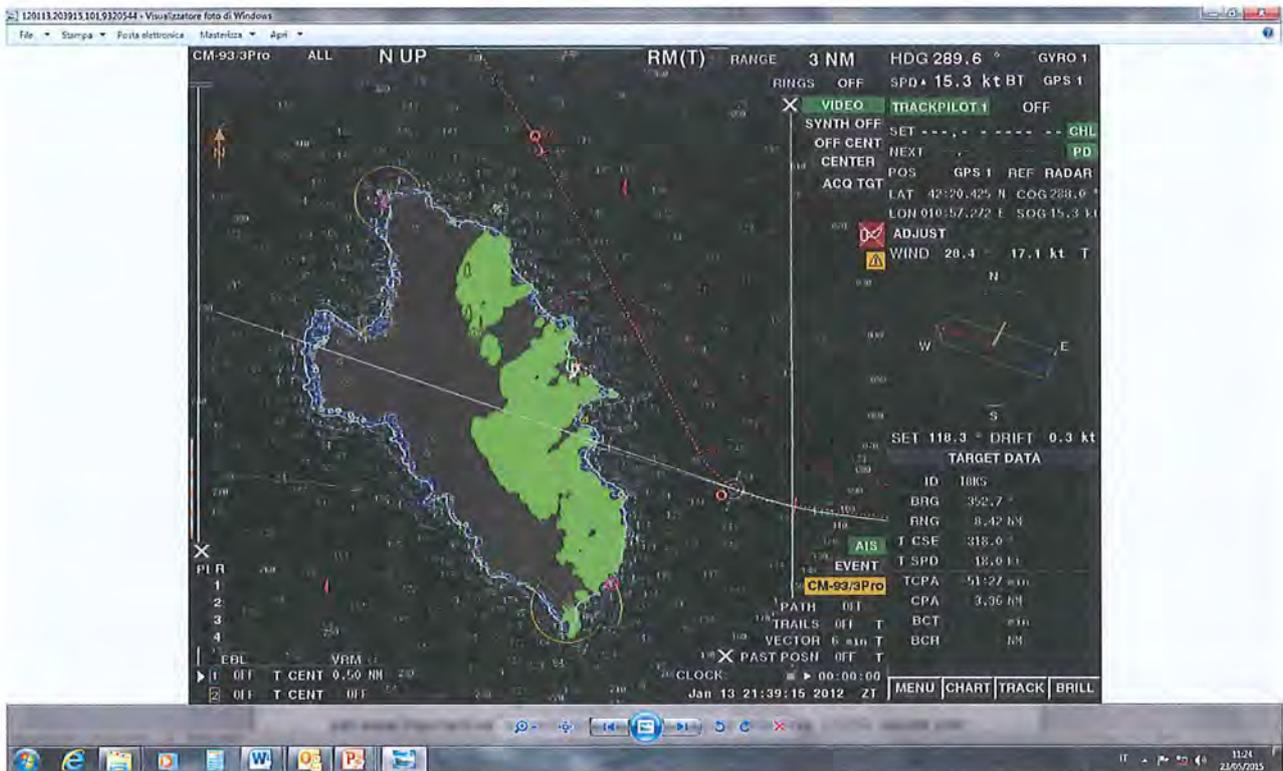
Schermo radar Concordia delle ore 21:39:15

In alto con la sigla HDG, che sta per "Heading", è riportata la rotta impostata, nel caso di specie 289,6°. Subito sotto in nodi la velocità - sigla SPD per *speed*, espressa in nodi (qui 15,3). A seguire subito sotto la dizione *TRACKPILOT 1* la modalità di navigazione, in tal caso manuale, attesa la sigla *off* che appare subito sulla destra. Ancora, subito sotto due dati assai importanti per la conduzione ragionata e sicura della nave: il COG - *course over*

ground - che indica la rotta effettiva seguita dalla nave, tenuto conto dell'azione degli elementi meteomarinari, e il SOG - *speed over ground* - o velocità effettiva. Nel caso di specie la rotta effettivamente seguita in quel momento era 288° mentre la velocità era di 15.3 nodi. Altri dati di rilievo desumibili sempre su quel lato destro della videata, sono la direzione e velocità del vento - *wind* - e della corrente - *draft* - dati importanti perché condizionanti il moto di una nave così grande ed alta sull'acqua, con una superficie esposta paragonabile ad una enorme vela. A tal fine in una circonferenza posizionata sullo schermo tra i dati del vento, in alto, e quelli della corrente, in basso, si vede una nave stilizzata con dei vettori di colore diverso. Si tratta della visualizzazione della direzione della prora della nave e della direzione del vento e della corrente che agiscono sullo scafo. Ma è meglio soffermarci su alcune visualizzazioni riportate sulla schermata, qui di seguito nuovamente riprodotta, che rendono subito evidente la direzione in cui si sta muovendo la nave e quella che deve seguire sulla base della rotta programmata.

Nella immagine si vede una circonferenza di colore verde, ovvero il raggio del VDR preimpostato a 0,5 miglia, che comprende il *way point* - il piccolo circolo rosso vuoto al suo interno, in prossimità del quale a quell'ora si trovava la nave - e si notano due vettori bianchi - due rette - che puntano verso l'isola: il primo, superiore, è la prosecuzione della prora della nave come impostata in quel momento, il secondo più corto e terminante con delle frecce, posto subito sotto il primo, è il c.d. *heading* effettivo, ovvero la direzione effettivamente seguita dalla nave per effetto delle variabili meteomarine, ove non intervengano correzioni di rotta. A partire dal *will over point* - evidenziato nell'immagine da un trattino rosso che precede il *way point* - si sviluppa, tratteggiata in rosso, la rotta programmata da Canessa a 0,5 miglia di distanza dalla terra, così come inizialmente richiesto da Schettino, che all'altezza del *way point* punta decisamente verso l'alto.





Schermo radar Concordia delle ore 21:39:15 (particolari della rotta)

Questi i dati che Schettino avrebbe potuto agevolmente trarre dalla visione dello schermo radar posizionato davanti a sé (tutti i testi sentiti hanno posizionato Schettino, durante questa fase della navigazione, in piedi davanti alla consolle di sinistra, di fronte al suo radar, settato da Ambrosio come richiesto a 0,50).

L'imputato nel corso del suo interrogatorio del 2/12/2014, dopo essersi lamentato della "pentola bollente" (il comando della nave), passatagli senza alcun preavviso e della mancata collaborazione da parte di Ambrosio, nonché del fatto che in quel momento nessuno degli ufficiali presenti gli avesse adeguatamente illustrato la posizione della nave, ha ammesso di essersi confuso, per aver buttato una occhiata fugace al monitor del radar davanti a lui, scambiando la tacca che evidenziava il *will over point* (nell'immagine sopra riportata, la tacca rossa posta trasversalmente sulla rotta) con la posizione attuale della nave, in realtà ben più avanzata. Queste le parole di Schettino: "*P.M. - A un occhio esperto serviva un'analisi estremamente approfondita, servivano pochi secondi, molti minuti? IMP. SCHETTINO - Le ripeto, a un occhio esperto qualora invece di fare il passaggio bisognava entrare al porto del Giglio era tutta un'altra storia. Purtroppo sì. A un occhio esperto nel guardare la videata... Probabilmente avrò quasi sicuramente confuso questo qua alla fine con l'inizio, con le due taccate che vede lì ma che quello è il punto che il computer suggerisce di fare l'accostata. Quindi eravamo fuori rotta, come ripeto, per*

*tempo e non per... P.M. - Mi scusi, se lei ha confuso quindi l'ha guardato il monitor? IMP. SCHETTINO - Io non ho mai detto di non averlo guardato, l'ho guardato ma non mi ci sono soffermato, magari... P.M. - Quindi l'ha guardato ma si è confuso sulla posizione della nave. IMP. SCHETTINO - L'ho guardato in modo fugace, ho visto lo 05 che dopo non vedo più come riferimento. Nel frattempo che stavo accostando davo quella...'(Cfr. pag. trascrizioni udienza 2/12/2014, parte II pag. 14). Da notare che lo stesso Schettino nel corso del suo interrogatorio ha ammesso di avere dei problemi di vista con lo schermo in modalità notturna e durante le manovre (modalità in uso quella sera del 13 gennaio; cfr. trascrizioni udienza 2/12/2014, parte I pagg. 17 e 18), tanto da aver chiesto per questo motivo ad Ambrosio di settare il VDR - da lui impropriamente chiamato CPA, come già visto in precedenza - a 0,50. Quindi: non perfetta visione dello schermo radar in modalità notturna e durante le manovre nonché, stando a quanto detto dallo stesso Schettino, occhiata fugace allo schermo nel decidere di portare una nave di quelle dimensioni sotto costa a 16 nodi, per effettuare un passaggio ravvicinato, senza osservare la rotta tracciata da Canessa ma navigando praticamente a vista. È, infatti, opportuno ricordare che poco prima di assumere formalmente il comando, ma essendosi già intromesso nella conduzione della nave, Schettino si era informato con Palombo: "*anche se passiamo zero-tre, zero-quattro, ci sta acqua là sotto, vero?*" il che rende talmente evidente la sua reale intenzione, nonostante le confuse postume giustificazioni sul punto fornite dall'imputato nel corso del suo interrogatorio (tanto per fare due chiacchiere), da rendere superfluo ogni commento.*

Schettino vuole portare la nave molto più sotto costa di quanto Canessa abbia programmato, tanto da dire a Canessa, che gli chiedeva se doveva tracciare una nuova rotta per portare la nave più a sud, così come prospettato dal Comandante nel corso della valutazione della rotta appena tracciata e dopo aver preso visione della presenza dei bassi fondali delle Scole, "*..No, no, poi vado io. E qui si è chiusa la pianifica... diciamo il nostro meeting sulla pianificazione del viaggio*" (Cfr. pag. 27 delle citate trascrizioni udienza 8/10/2013, parte I).

Eravamo rimasti al momento in cui il Comandante alle ore 21:40:50 ha ordinato la rotta per 325°, dopo neanche 50 secondi dal precedente ordine di 310° con la prora ancora a 295° e con un angolo di barra molto basso, conseguenza della prescrizione data al timoniere di agire molto lentamente sul timone.

Dopo aver consapevolmente ribadito la rotta per 325°, vi è un lasso di tempo abbastanza lungo (circa due minuti, durante il quale la nave inesorabilmente si muove a velocità

elevatissima contro la costa), senza alcun nuovo ordine di Schettino. In quel lasso di tempo Schettino chiede a Tievoli se devono passare all'altezza del porto- *"dove dobbiamo passare... all'altezza del porto?"*- ricevendo la risposta da una voce maschile, evidentemente riconducibile a qualcuno interessato al passaggio ravvicinato, *"Beh, sì, eh!"*, quasi a sottolineare l'ovvietà della circostanza (cfr. pag. 175 della trascrizione effettuata in dibattimento). Da notare che Schettino nel suo interrogatorio ha ammesso la circostanza, salvo dire che intendeva riferirsi non a *"passare"*, come pronunciato e registrato dal VDR, ma a *"dove dobbiamo suonare"*, ovvero fare dei fischi. La fragilità del tentativo di Schettino di mischiare le carte, confondendo il verbo *"passare"* con *"suonare"* è evidente e la domanda rivolta da Schettino a Tievoli su dove andare è un'ulteriore conferma che la vera intenzione del Comandante non era rimanere a mezzo miglio di distanza dalla costa, ma di andare talmente sotto da effettuare un passaggio radente davanti al porto, dove si trova la casa di Tievoli che, nel frattempo aveva già avvisato i familiari dell'evento organizzato in suo onore.

Schettino nel suo interrogatorio davanti al GIP, utilizzabile per espresso consenso della difesa alla relativa acquisizione, aveva ammesso l'imprudenza nell'effettuare questa accostata molto più larga di quanto inizialmente programmato - il *"..No, no, poi vado io"* riferito da Canessa - tanto da ammettere quanto segue: *"SCHETTINO- Avrei fatto un'imprudenza, ho fatto un' imprudenza, però Dio me l'avrebbe mandata buona se non avessi messo il timone a dritta. Questo è quello che io adesso ricordo in questo momento e glielo dico con la mia massima sincerità, perché non ho... cioè da uomo intelligente, da comandante, non posso nascondermi dietro un dito, devo essere consapevole e assumermene la responsabilità che ho fatto un errore di valutazione, che spesso rientra ... mezzo miglio andava bene! Ho fatto l'accostata più larga, ho detto: Va bene ci stanno gli. .. facciamo contento al maître, salutiamo, suoniamo e andiamo via e acqua ce ne stava a sufficienza"* (pagg. 29 e 30 del verbale di interrogatorio davanti al GIP).

Tutti questi elementi restituiscono un quadro diverso dalla mera imprudenza e superficialità, con un Schettino che in buona fede pensa di essere ancora sulla rotta tracciata da Canessa a mezzo miglio dalla costa; il Comandante consapevolmente e confidando sulle proprie doti marinare, sta portando sotto costa una nave enorme, a sedici nodi, con una manovra molto più larga di quella programmata, per effettuare un passaggio così ravvicinato da stupire non solo il Comandante Palombo - che non sentiva da molto tempo, ma di cui ancora ricordava il non proprio lusinghiero giudizio ed il rapporto non proprio idilliaco- ma i suoi ospiti fatti salire per l'occasione sulla plancia.

Ma continuiamo nella cronologia degli eventi.

Alle ore 21:42:09 Schettino ordina la prora a 330 ed il timoniere esegue ripetendo all'ordine sempre con angoli di barra bassi, come gli era stato ordinato in precedenza. A tal proposito si evidenzia che al timoniere non è concessa alcuna discrezionalità sulla scelta degli angoli di barra da impiegare durante le accostate, dovendo basarsi sugli ordini verbali o scritti ricevuti (cfr. pag. 82 perizia incidente probatorio).

Subito dopo consiglia ad Onorato di spostarsi sull'aletta sinistra per meglio ammirare lo spettacolo del passaggio radente (*DICH. ONORATO "...e ha pure detto di andare sul lato sinistro nave per vedere meglio la navigazione, ci ha fatto allontanare verso l'aletta di sinistra."* Cfr. trascrizioni udienza 29/10/2013, parte I pag. 12) e alle ore 21:43:11 ordina 330°, "three, three, five", dopo meno di un minuto - alle ore 21:43:11 - nuovo ordine per 335°.

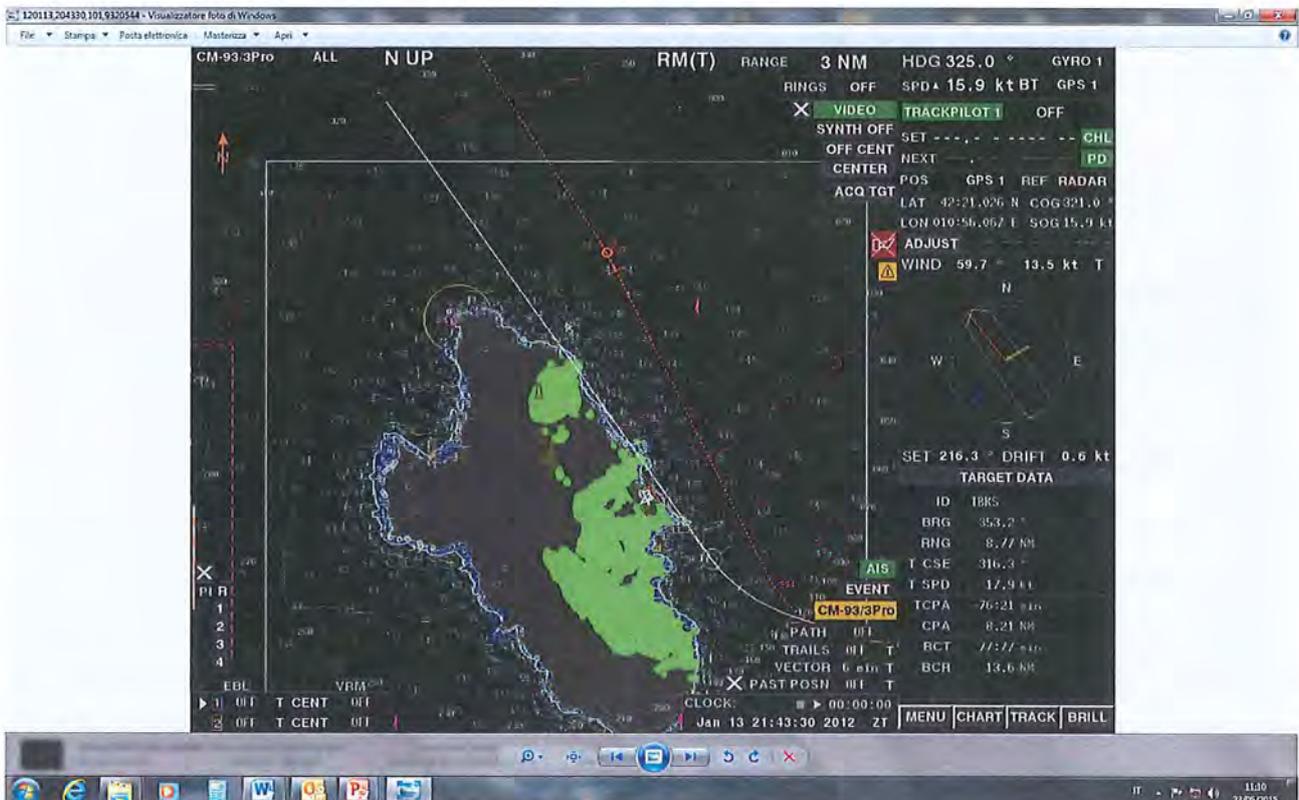
Pochi secondi e alle ore 21:43:36 nuovo ordine di mettere la prora a 340°, anche questo prontamente eseguito dal timoniere. Da notare che in questo preciso momento la prora della nave è ancora su 326° (rotta effettiva, facilmente desumibile dai dati contenuti nella schermata del radar), per effetto del normale ritardo nella risposta ai comandi, per una nave di quelle dimensioni, tenuto conto delle interferenze meteomarine e quale diretta conseguenza dell'ordine di effettuare le manovre molto lentamente, per non turbare il confort dei passeggeri.

Nove secondi dopo, alle ore 21:43:45, Schettino ordina "three, five, zero" (350°) ma il timoniere per la seconda volta non comprende bene e ripete "three, five four" o "three, two, eight" (sul punto vi è una lieve incertezza sull'esatto contenuto dell'ordine ripetuto, ma è poco significativa di per sé, in quanto la rotta è stata subito corretta, anche se evidenzia la difficoltà di comprensione della lingua inglese da parte del timoniere, che a quel punto doveva essere ben nota al Comandante); subito corretto sia da Ambrosio che da Schettino, il quale scherzando e provocando l'ilarità in plancia pronuncia la frase "three, five, zero...starboard!...Okay!...Otherwise we go on the rocks" (350°, timone a dritta, okay, altrimenti andiamo a scogli, cfr. pag. 176 trascrizioni perizia in dibattimento).

Questa rapida successione di ordini a breve distanza di pochi secondi l'uno dall'altro ed il commento di Schettino, stanno a dimostrare inequivocabilmente che il Comandante sta manovrando la nave per metterla parallela all'isola per poi sfilare davanti al porto, il più possibile vicino alla costa sulla sua sinistra, il tutto alla incredibile velocità di 16 nodi (poco prima alle ore 21:43:30 Ambrosio aveva informato il Comandante ad alta voce che stavano navigando a 15,9 nodi di velocità, quasi a richiamare la sua attenzione su quel

dato che nessuno gli aveva chiesto, ma l'avviso di Ambrosio cade nel vuoto perché Schettino non dice nulla ed anzi ordina la rotta 340 e poi, come visto, dopo pochi secondi 350).

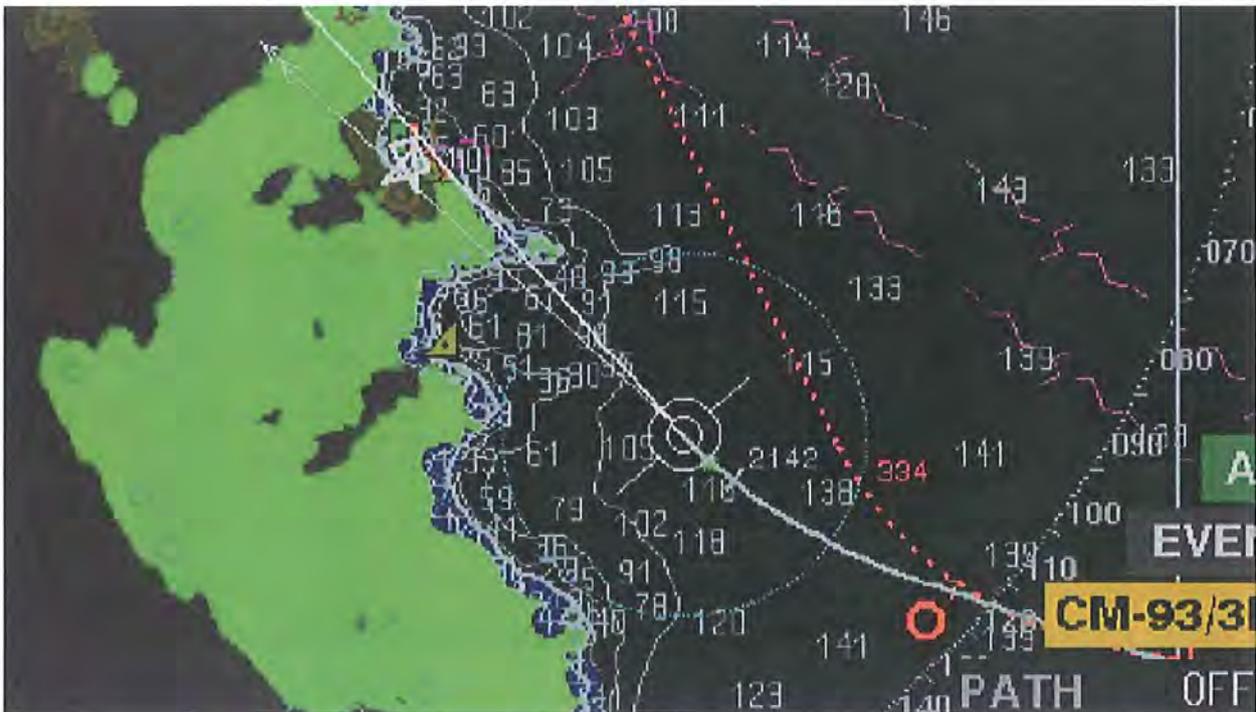
Alle ore 21:43:36 la nave, lunga ben 290 metri, si trova a 0,35 miglia dal basso fondale delle Scole, ovvero a soli 648 metri, e sta procedendo verso la costa, con direzione pressoché tangente alla stessa, a 15,9 nodi. Questa che segue è la schermata del radar 1 in banda S, delle ore 21:43:30, tratta dagli allegati alla perizia. La nave è raffigurata nel doppio circolo bianco e si apprezza l'enorme differenza tra la rotta seguita da Schettino e quella pianificata da Canessa, rappresentata dalla linea rossa tratteggiata. Si noti che nella schermata delle 21:43:30 non compare più quella circonferenza verde con al centro la nave che rappresentava il raggio di attenzione del VRM, rimasto attivo sino alle ore 21:43:00, quando viene ancora raffigurato in una schermata del radar. Gli unici due soggetti che si trovavano davanti al radar erano Schettino ed Ambrosio e tutti e due hanno negato di averlo disattivato, ma in ogni caso a quella distanza non aveva più alcuna utilità, in quanto oramai la nave era a ridosso dell'isola e, quindi, con il raggio di attenzione del VRM che stava per toccare la linea della costa.



Schermo radar Concordia delle ore 21:43:30

A poco più di un minuto dall'impatto - che si produrrà, come vedremo fra poco, alle ore 21:45:07 - sulla plancia non vi è ancora alcun segno di tensione, si scherza sul fatto che la nave sta passando assai vicina alla costa; eppure bastava soffermarsi sulla schermata del radar sopra riportata, quella per intenderci che Schettino aveva a disposizione davanti agli occhi, per rendersi conto di dove la prora stava puntando.

Per meglio comprendere di cosa si sta discutendo si riporta qui di seguito l'ingrandimento della schermata video che il Comandante aveva davanti a sé alle ore 21:43:00, ovvero prima che il raggio verde del VRM fosse disattivato. La rotta è ancora su 320,7° e la velocità è di 15,8 nodi, ma l'*heading* - sia quello impostato, la linea superiore bianca, che quello effettivo, quella più corta sottostante, terminante con delle freccette - puntano decisamente sulla terraferma.



Ingredimento schermo radar Concordia delle 21:43 (particolare del cd heading seguito dalla nave)

Eppure Schettino era così consapevole di essere assai vicino agli scogli, tanto da dirlo al timoniere al momento della correzione della rotta da lui ripetuta erroneamente, ma proprio questa circostanza consente di ritenere che egli in quel momento confidasse sulla sua abilità di condurre la nave in quella manovra, rassicurato dal fatto che vi fosse profondità sufficiente in quel punto.

Un altro dato da evidenziare nella schermata radar delle ore 21:43:30- quando Schettino aveva già dato una serie di ordini al timoniere in rapida successione di cui l'ultimo con prora a 335° alle ore 21:43:11, mentre di lì a breve avrebbe dato il successivo ordine di

prora a 340° (ore 21:43:36) e subito dopo prora a 350° (21:43:45)- è che la nave sta reagendo con fisiologico ritardo e la prora impostata è ancora a 325° mentre quella effettiva, addirittura ancora a 320° (321° per l'esattezza, come riportato dal dato del COG).
prora a 340° (ore 21:43:36) e subito dopo prora a 350° (21:43:45) - è che la nave sta reagendo con fisiologico ritardo e la prora impostata è ancora a 325° mentre quella effettiva, addirittura ancora a 320° (321° per l'esattezza, come riportato dal dato del COG).
Questo significa che siamo a oltre 14° gradi circa di ritardo da ordine dato e prora effettiva della nave, che data la velocità tenuta, sta inesorabilmente sbandando con la poppa verso l'isola. Tutto ciò era perfettamente visibile dallo schermo radar che Schettino aveva davanti a sé e che aveva guardato durante la manovra, come ebbe a riferire nel corso dell'interrogatorio davanti al GIP. Questo il passaggio, utilizzabile in questa sede in virtù dell'acquisizione integrale del verbale con il consenso di tutte le parti processuali:

"SCHETTINO- era pianificata inizialmente a 0,50 poi siamo passati a 0,28.

GIP- A 0,28, quindi avevo capito bene, lei l'ha portata a 0,28, giusto?.

SCHETTINO- 0,28. Però io mi sono accorto, e questa è stata purtroppo una mia valutazione errata sul posto, in quanto io vedevo, immagini, qua uno scoglio, 028 da questo scoglio qua e invece ce ne stava un altro più in qua che ...

G.I. P. Mi scusi, perché io non è che ho esperienza, non entro nelle sale di comando della nave, lei come lo vedeva questo scoglio? Come vedeva, cioè come aveva la visione di questo scoglio?

SCHETTINO - Cioè lo scoglio lo vedevo sulla mia sinistra e che sul radar gli stavo passando a questa distanza qui; però la distanza alla quale io stavo passando effettivamente era quella dalla terra, in quanto più spostato verso il mare, come se ci fosse un altro scoglio che nella mia testa non... no che non fosse segnalato, ma non era quello dal quale il radar mi stava battendo, perché non era un punto cospicuo rilevante. Cioè se lo scoglio è sulla terra, alto, il radar lo batte, no?

G.I.P. - Sì.

SCHETTINO lo credevo che stessi passando a quella distanza da un altro scoglio che stava più in là, invece no! Invece io stavo calcolando quella distanza da uno scoglio che stava più all'interno ... "

Ogni dubbio è risolto quando il GIP ha espressamente chiesto a Schettino di come si era accorto dello scoglio e questa è stata la risposta:

"SCHETTINO - Stavo al radar, ho finito l'accostata e ho messo la nave quasi parallelamente alla costa e nel bagliore dell'isola ho visto questo scoglio qua". (Cfr. pagg. 27 e 28 interrogatorio GIP).

Del resto che Schettino fosse posizionato davanti al radar centrale sull'estremità della consolle di sinistra, costituisce, come già detto, circostanza pacifica, riferita da tutti i testi ed ammessa dallo stesso Schettino, ancorché in dibattimento abbia precisato di aver solo dato una occhiata fugace allo schermo. Quindi, occhiata fugace o meno, Schettino in ogni caso aveva la chiara consapevolezza di aver portato la nave molto più vicina di quanto programmato, con la chiara intenzione di rasentare il porto e la rapida e frenetica successione degli ordini di prora dati sino a 350° e, soprattutto di quelli successivi, sta a dimostrare che ha cercato di far virare repentinamente la nave per cercare di allontanarsi velocemente dalla costa, una volta resosi tardivamente conto del precipitare degli eventi.

Quando abbia percepito che la situazione stava diventando drammatica e stava per sfuggire di mano non è dato sapere con certezza. Certamente vi è un dato oggettivo: alle ore 21:44:14 - con la nave in posizione in posizione Latitudine N 42°21'.1991 Longitudine E 010°55'.9146, ad una distanza dalle Scole di 0,18 miglia, pari a circa 333 metri, e con una velocità 16 nodi - il Comandante ha ordinato "*Starboard 10'*", ovvero timone 10° a dritta. Il fatto che sia improvvisamente passato da ordini di manovra per prore - di cui l'ultimo a 350°, accompagnato dalla nota espressione "*Otherwise we go on the rocks*" - a quelli per angoli di barra, sta a significare che deve aver percepito qualcosa di anomalo, realizzando che si trovava in quel momento troppo vicino alla linea della costa e la sua reazione immediata è stata quella di aumentare la velocità di accostata, ordinando al timoniere di quanti gradi ed in quale direzione dovesse azionare il timone. Da notare che sino all'ultimo ordine di 350°, era ancora validata la prescrizione impartita al timoniere di "*... come slowly, slowly*", ovvero di manovrare molto lentamente e dolcemente.

Torniamo a quei drammatici secondi che ci separano dall'urto.

Al momento in cui Schettino ordina "*Starboard 10'*" la nave si trovava a soli 0,18 miglia dalle Scole ovvero a circa 333 metri, poco più della sua lunghezza, muovendosi ad una velocità di sedici nodi, ovvero circa 8,23 metri al secondo (Cfr. pag.83 e 84, pag. 132-135 nonché tabella pag. 144 perizia incidente probatorio).

Alle ore 21:44:18 a circa 0.16 miglia dalle Scole, cioè 296 metri (quasi quanto la lunghezza dell'intera nave), Schettino ordina "*Starboard 20'*", ma la nave dopo 33 secondi da quando aveva dato l'ultimo ordine di prora per 350° (ore 21:43:45), ha accostato di soli 8° gradi a causa del poco angolo di barra impostato in precedenza e delle condizioni meteomarine (

vento da nord a 15 nodi che investe la fiancata destra, opponendosi all'accostata e spingendo la nave verso l'isola).

Ancora tre secondi e alle 21:44:21 il comandante ordina "*Hard Starboard*" ovvero tutto a dritta; siamo a 36 secondi dall'ultimo ordine di prora a 350° ma, a causa dei fattori interferenti già ricordati (condizioni meteomarine e risposta fisiologica della nave), la nave oramai ad una distanza dalle Scole di soli 0,15 miglia, ovvero a quasi 278 metri- è riuscita a raggiungere una prora effettiva di soli 336,3°, facilmente rilevabile dallo schermo radar. A causa della repentina manovra del timone tutto a dritta ad una velocità di sempre di 16 nodi, manovra evidentemente determinata dal disperato tentativo di allontanare la nave dagli scogli, a bordo della Costa Concordia si determina quell'accentuato sbandamento, drammaticamente percepito dai passeggeri, molti dei quali a cena, con oggetti, soprammobili, posate e carrelli che volano via da una parte all'altra, come ricordato dai numerosi testimoni sentiti nel corso del dibattimento. Questa manovra, inoltre, per effetto della velocità e della risposta della nave, porta ad accentuare il movimento di traslazione della poppa verso la costa, in una sorta di enorme derapata, il cui effetto è quello di avvicinare ulteriormente la parte terminale sinistra della nave verso lo scoglio.

A questo punto, con la nave a ridosso degli scogli, praticamente sopra il basso fondale, oramai consapevole del disastro verso cui sta portando la nave, con la poppa "ingaggiata" sugli scogli immersi (il termine sta a significare che la poppa sarebbe stata interessata da un probabile impatto con un bersaglio, mantenendo costante velocità e direzione di spostamento), Schettino tenta una manovra azzardata: una serie di ordini ravvicinati per cercare di contrastare la tendenza della poppa ad allargarsi in direzione della costa, ruotando il timone dapprima al centro e poi, per angoli crescenti, verso sinistra, ovvero la direzione opposta a quella precedente. La c.d. manovra a baionetta, la cui bontà è stata tenacemente rivendicata da Schettino, soprattutto in relazione all'errore nel quale è incorso il timoniere nella sua esecuzione, aspetto quest'ultimo sul quale si tornerà più avanti. Lo scopo della manovra - una sorta di enorme controsterzo - era quello di contrastare il momento angolare della prua della nave, facendo così rallentare la velocità con la quale la nave derapava verso sinistra, portando la prua, che comunque era passata indenne sul basso fondale, nuovamente verso sinistra ed ottenendo l'effetto di allontanare la poppa dal basso fondale, in direzione opposta ovvero verso destra.

Alle ore 21:44:34 a sole 0,09 miglia dalle Scole - 166 metri - Schettino dà, quindi, l'ordine di timone al centro ("*Midship*") ma la nave, a causa dell'inerzia dovuta alla quantità di moto

(massa per velocità), continua ad accostare verso destra fino a puntare con la prora a 009,6°, superando addirittura la direzione nord (Cfr. pag. 84 e 209 perizia).

Alle ore 21:44:44 si susseguono con rapidità, a 15,5 nodi di velocità, più ordini di accostare a sinistra, dapprima "Port 10" e due secondi dopo "Port 20" (rispettivamente a sinistra per 10° e per 20°). L'ordine "Port 10" viene dato a 0.073 miglia che corrispondono a 135 metri dalle Scole, quando la nave è oramai con la prua all'altezza del bersaglio (la posizione della nave è individuata dall'antenna del GPS che è posta a 60 metri dalla prua della nave), mentre al momento del secondo ordine la distanza è scesa a 0.067 miglia, ovvero 125 metri. In questo lasso temporale si registra l'errore del timoniere che non esegue prontamente quanto ordinato in rapida sequenza ed anzi quando il Comandante passa da barra al centro a 10° a sinistra e poi a 20° a sinistra, va di nuovo a dritta, passando per 10° (alle 21:44:48) sino a circa 20° (alle 21:44:50), come se avesse inteso dritta anziché sinistra, per poi autonomamente riportare la barra a sinistra, come ordinato, con un ritardo stimato dai periti di circa 13 secondi (Cfr. pag.85 e 120 perizia).

Alle ore 21:45:05, ad una velocità di 14,4 nodi e una distanza dalla costa di 0,086 pari a 160 metri, il Comandante ordina, nell'ultimo tentativo di evitare l'urto, "Hard to port", ovvero tutto il timore a sinistra; due secondi dopo, alle ore 21:45:07, la nave, che con la prua si sta allontanando dalla costa scivolando con la poppa verso l'isola, ad una distanza di 0.094 miglia pari a 175 metri (Cfr. tabella a pag. 146 della perizia), alla velocità di 14,2 nodi urta con il basso fondale a pochi metri (circa 60 metri) dallo scoglio emerso più vicino, facente parte del gruppo di scogli conosciuto come Le Scole, in posizione Latitudine N42°21'.4100 Longitudine E010°55'8510. Da notare che la prua della nave in quel momento si trovava a 007°, il che sta a significare che dopo l'ultimo ordine per prore di 350° ed i successivi ordini per angoli di barra - dapprima a dritta, per 10°, 20° e tutto a dritta e poi a sinistra con la medesima dinamica - la prua, dopo aver raggiunto la direzione nord, corrispondente a 360°, ha continuato la sua evoluzione a dritta per altri sette gradi, verso est. Le variazioni di velocità intervenute dopo che la nave si era stabilizzata a 16 nodi, così come ordinato da Schettino alle ore 21:40:00, non sono generate da ordini impartiti, ma dal concorso di condizioni meteomarine ed evoluzione della nave (Cfr. nota 65 pag. 135 della perizia).

La Concordia ha urtato il basso fondale con il fianco sinistro, all'altezza del c.d. giardinetto di poppa, come raffigurato dalla ricostruzione grafica prodotta dalla Procura, qui di seguito riportata, laddove il cerchio più piccolo riguarda la pinna stabilizzatrice e quello più grande la parte dell'impatto.



2.2.7 Ancora sugli ordini di rotta dati dal Comandante Schettino.

Come già detto l'imputato ha fatto ingresso in plancia alle ore 21:34:38 ed il primo ordine impartito dopo aver assunto formalmente il comando è delle ore 21:39:31. Da questo primo ordine di rotta (prua a 300°) all'impatto passano 5 minuti e 36 secondi, durante i quali si susseguono i vari ordini, dapprima per angoli di prua - con una accostata molto dolce e graduale - e poi, dalle 21:44:14 per gradi di barra, lasciando ciò presumere una condizione di allerta e di preoccupazione nel Comandante, in quei 53 secondi che lo separano dall'impatto delle 21:45:07.

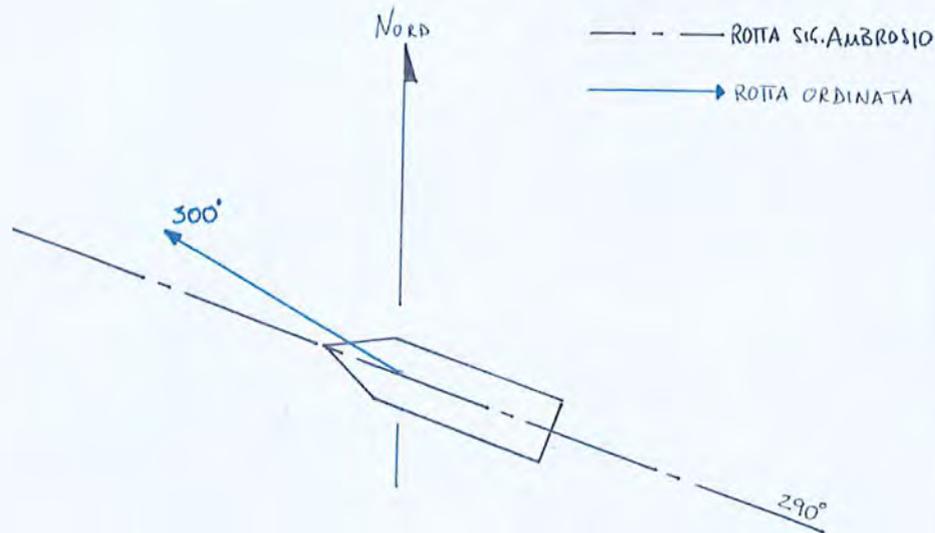
Appare opportuno riportare qui di seguito i grafici predisposti dai periti nominati nell'incidente probatorio, raffiguranti, a partire dal primo ordine di prora a 300°, gli ordini del Comandante, la prora ed accostata effettiva della nave e quella che evidentemente Schettino si aspettava. Tutto ciò al fine di meglio evidenziare il ritardo via via accumulato tra ordine dato ed effettiva direzione della nave nel medesimo istante, ritardo dovuto all'incidenza dei fattori già più volte citati (ritardo fisiologico di risposta della nave- la c.d. isteresi del timone ovvero la caratteristica di un sistema di reagire in ritardo alle sollecitazioni applicate e in dipendenza dello stato precedente - nonché le condizioni meteomarine). Le raffigurazioni grafiche che seguono, in sostanza, consentono di visualizzare "...quanto si discosti la reale dinamica della nave rispetto agli ordini (e quindi

alle "aspettative") del Comandante. Ciò si desume immediatamente dal fatto che tutti gli ordini vengono dati prima che venga conseguito il risultato dell'ordine precedente" (Cfr. pag. 136 - 143 perizia incidente probatorio). I grafici sono suddivisi in due gruppi, quello relativo agli ordini per gradi di prua, a partire dal primo dato dal Comandante e sino all'ultimo ordine di 350° delle ore 21.43,45, e quello per angoli di barra del timone.

ORE 21:39.01

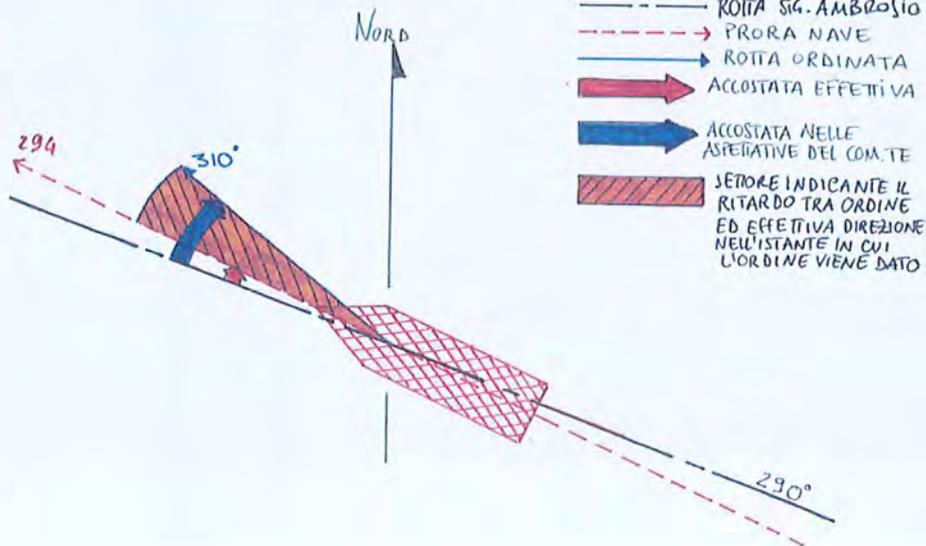
IL COMANDANTE ORDINA "300"

(1)



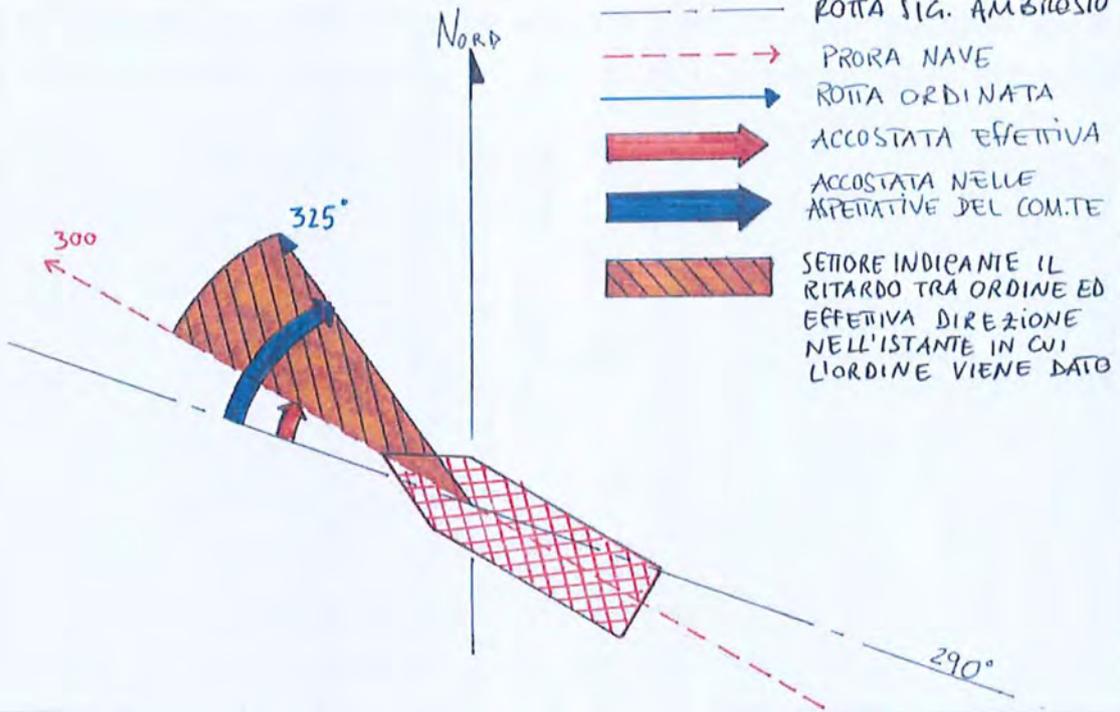
ORE 21:40.08

IL COMANDANTE ORDINA "310"

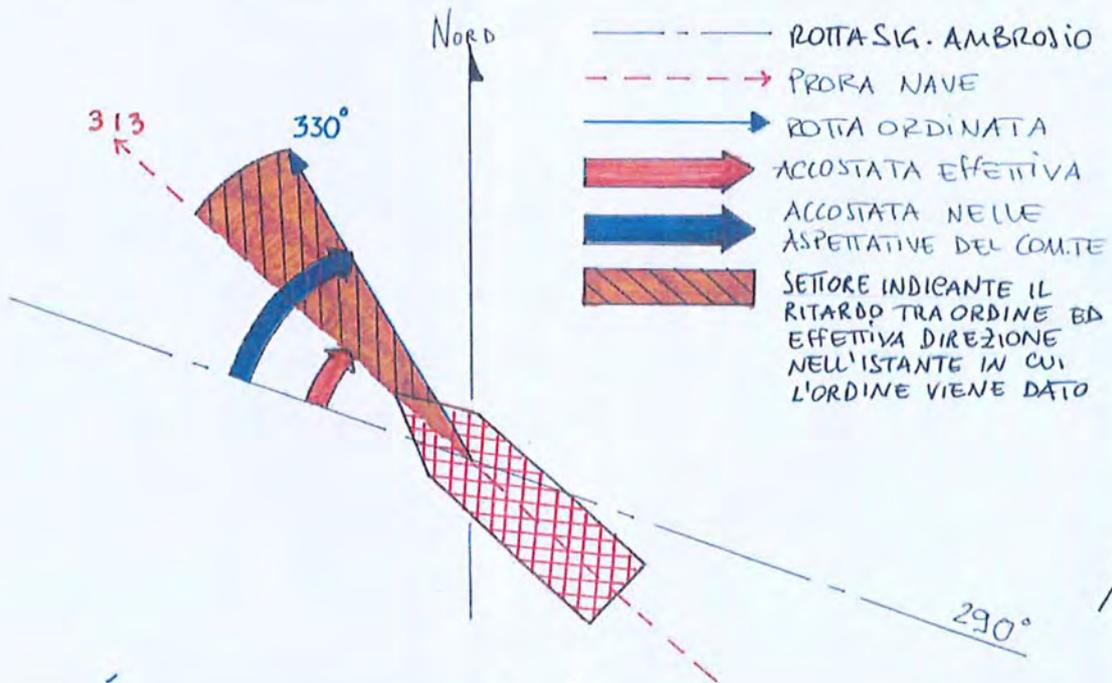


ORE 21:40.50
VIENE ORDINATO "325"

(2)



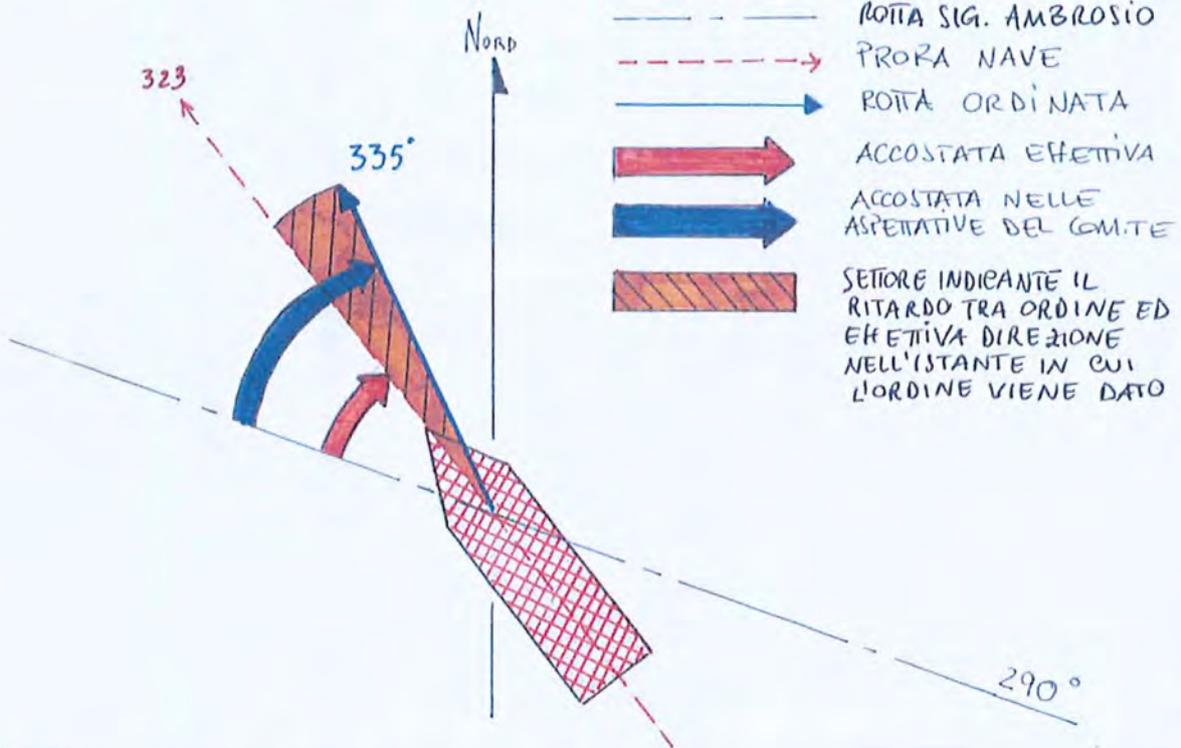
ORE 21:42.09
VIENE ORDINATO "330"



ORE 21:43.11

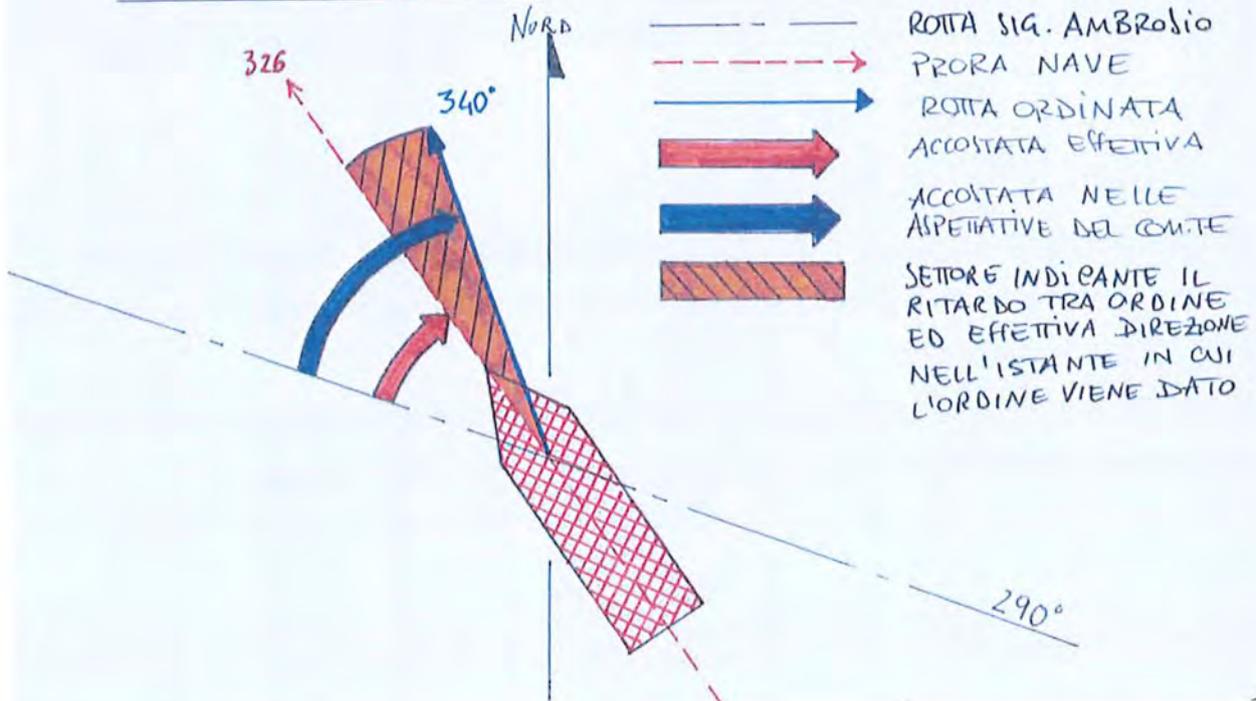
VIENE ORDINATO "335"

3



ORE 21:43.36

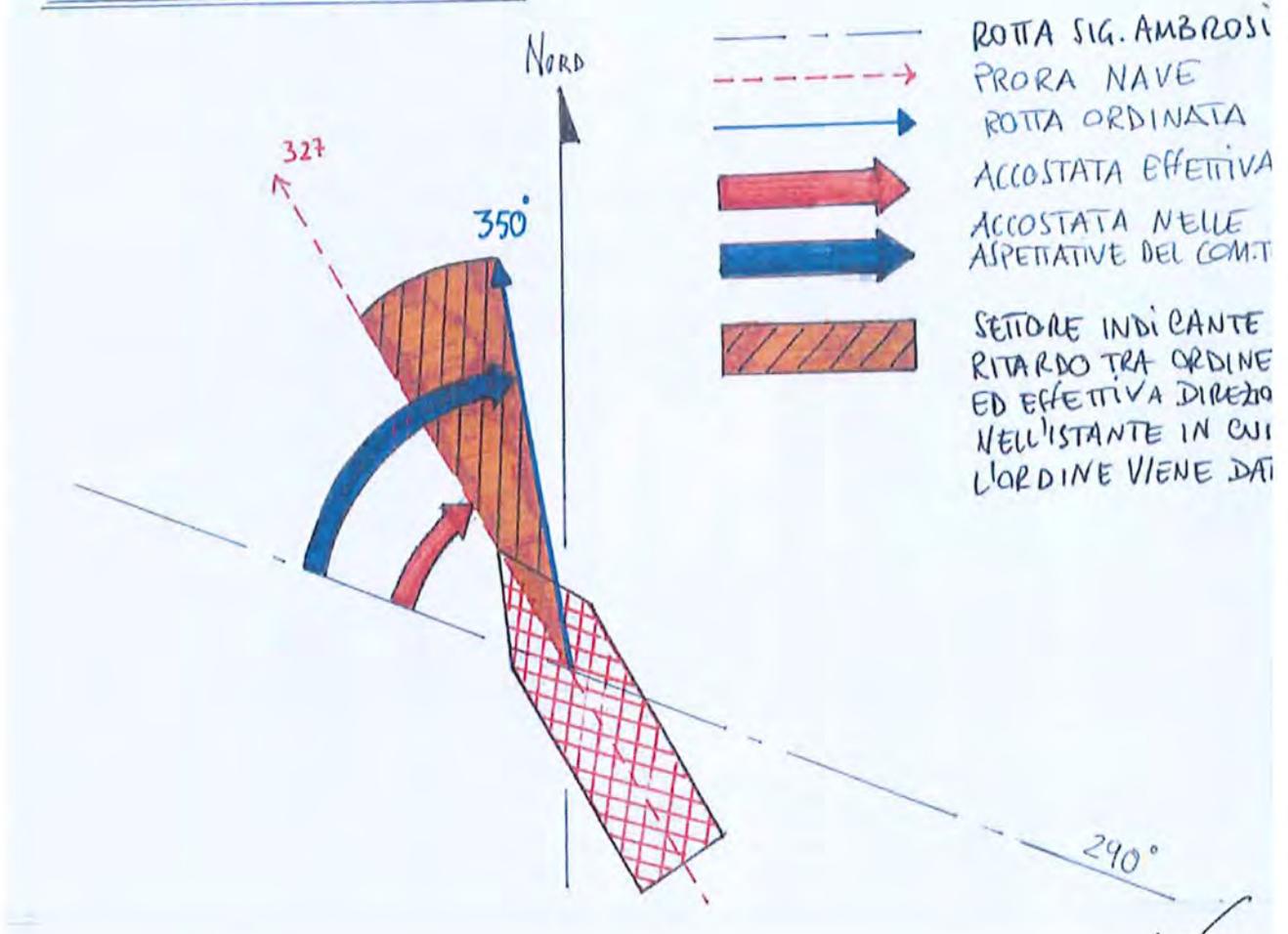
VIENE ORDINATO "340"



ORE 21:43.45

VIENE ORDINATO "350"

(4)



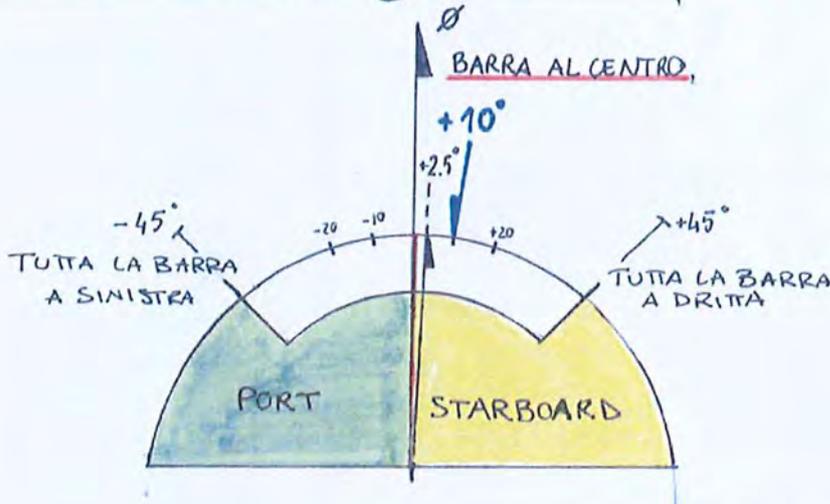
Si noti che alle 21:43:45, quando Schettino ordina la rotta di 350°, la prua della nave - in quel momento distante dallo scoglio emerso delle Scole 0,31 miglia ovvero poco più di 574 metri - è ancora ferma a 327°.

Ecco il secondo gruppo di grafici, relativo agli ordini dati per angoli di barra del timone, a partire dalle ore 21:44:21, durante quei 46 secondi che precedono l'impatto.

ORE 21:44:14

IL COMANDANTE ORDINA STARBOARD 10°

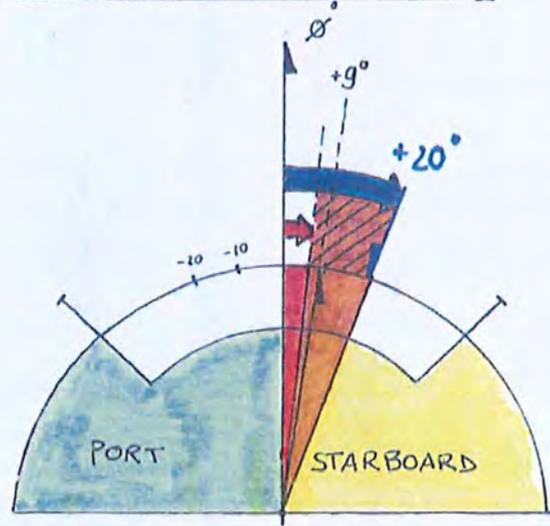
(5)



- 10° GRADI DI BARRA ORDINATI
- 2.5° GRADI DI BARRA IMPOSTATI DAL TIMONIERE AL MOMENTO DELL'ORDINE
- 0.5° GRADI DI BARRA EFFETTIVAMENTE OTTENUTI

ORE 21:44:18

IL COMANDANTE ORDINA STARBOARD 20°



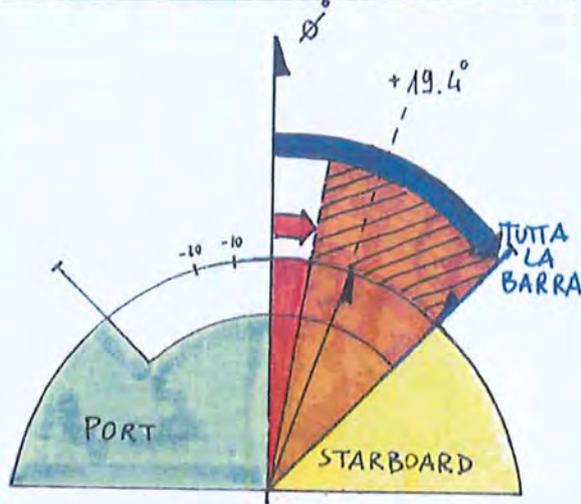
- 20° GRADI DI BARRA ORDINATI
- 9° GRADI DI BARRA IMPOSTATI DAL TIMONIERE AL MOMENTO DELL'ORDINE
- 6.7° GRADI DI BARRA EFFETTIVAMENTE OTTENUTI

QUANTITÀ DI BARRA CHE IL COM. TE NON HA ANCORA OTTENUTO A CAUSA DELLA ISTERESI DEL TIMONE

QUANTITÀ DI BARRA DESIDERATA DAL COM. TE
 QUANTITÀ DI BARRA OTTENUTA DALLA NAVE

ORE 21:44:21

IL COMANDANTE ORDINA HARD STARBOARD



→ **HARD STARBOARD**
GRADI DI BARRA ORDINATI

→ **19,4°** GRADI DI BARRA
IMPOSTATI DAL TIMONIERE
AL MOMENTO DELL'ORDINE

→ **≈ 9,5°** GRADI DI BARRA
EFFETTIVAMENTE
OTTENUTI

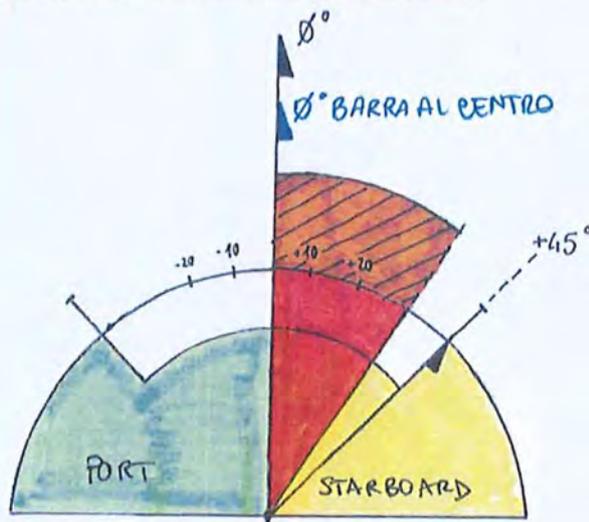
 QUANTITÀ DI BARRA
CHE IL COM. TE NON
HA ANCORA OTTENUTO
A CAUSA DELL'ISTERESI
DEL TIMONE

 QUANTITÀ DI BARRA
DESIDERATA DAL COM. TE

 QUANTITÀ DI BARRA
OTTENUTA DALLA NAVE

ORE 21:44:37

IL COMANDANTE ORDINA MIDSHIP



→ **BARRA AL CENTRO**
GRADI DI BARRA ORDINATI

→ **45° TUTTA LA BARRA**
GRADI DI BARRA
IMPOSTATI DAL TIMONIERE
AL MOMENTO DELL'ORDINE

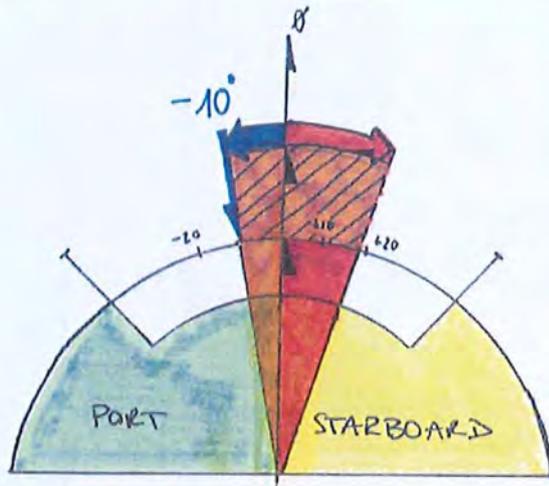
→ **≈ 35°** GRADI DI BARRA
EFFETTIVAMENTE
OTTENUTI

 QUANTITÀ DI BARRA
CHE IL COM. TE NON HA ANCORA
OTTENUTO A CAUSA
DELL'ISTERESI DEL TIMONE

ORE 21:44:44

IL COMANDANTE ORDINA PORT 10°

4



➡ -10° GRADI DI BARRA ORDINATI

➡ ≈ BARRA AL CENTRO GRADI DI BARRA IMPOSTATI DALL'IMONIERE AL MOMENTO DELL'ORDINE

■ ≈ 18° GRADI DI BARRA EFFETTIVAMENTE OTTENUTI

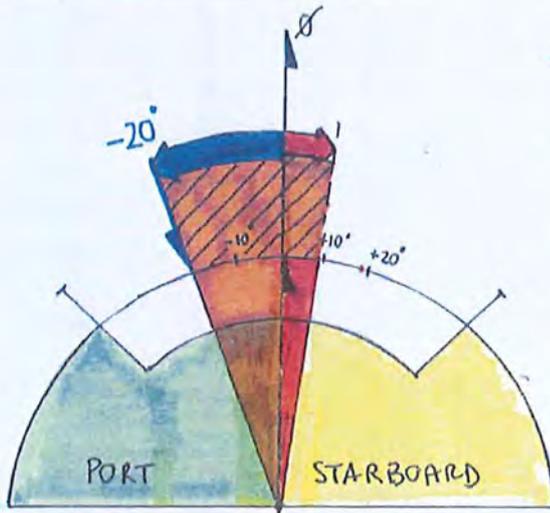
➡ QUANTITÀ DI BARRA CHE IL COMANDANTE NON RIESCE AD AVERE VERSO SINISTRA E CHE HA IN PIÙ VERSO DRTTA A CAUSA DELL'ISTERESE DEL TIMONE

➡ QUANTITÀ DI BARRA DESIDERATA DAL COM. TE

➡ QUANTITÀ DI BARRA OTTENUTA DALLA NAVE

ORE 21:44:46

IL COMANDANTE ORDINA PORT 20°



➡ -20° GRADI DI BARRA ORDINATI

➡ BARRA AL CENTRO GRADI DI BARRA IMPOSTATI DALL'IMONIERE AL MOMENTO DELL'ORDINE

■ ≈ +8° GRADI DI BARRA EFFETTIVAMENTE OTTENUTI

➡ QUANTITÀ DI BARRA CHE IL COM. TE NON RIESCE AD AVERE VERSO SINISTRA E CHE HA IN PIÙ VERSO DRTTA A CAUSA DELL'ISTERESE

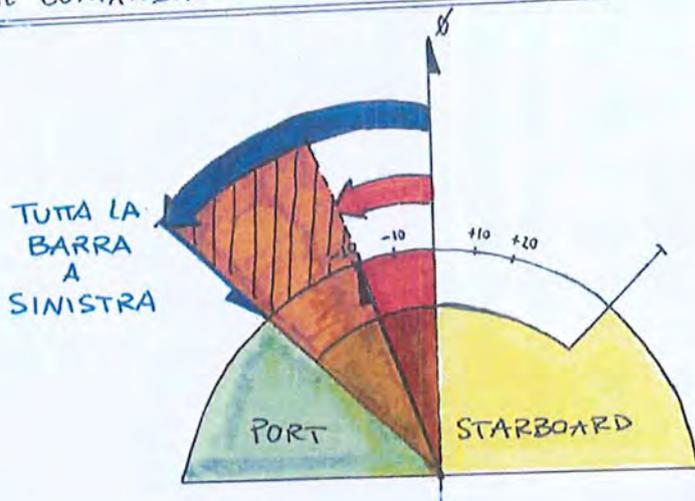
➡ QUANTITÀ DI BARRA DESIDERATA DAL COM. TE

➡ QUANTITÀ DI BARRA OTTENUTA DALLA NAVE

ORE 21:45:05

IL COMANDANTE ORDINA HARD PORT

(8)



TUTTA LA BARRA A SINISTRA

QUANTITÀ DI BARRA CHE IL COM. TE NON HA ANCORA OTTENUTO A CAUSA DELL'ISTERESI DEL TIMONE

→ -45° GRADI DI BARRA ORDINATI

→ -20° GRADI DI BARRA IMPOSTATI DAL TIMONIERE AL MOMENTO DELL'ORDINE

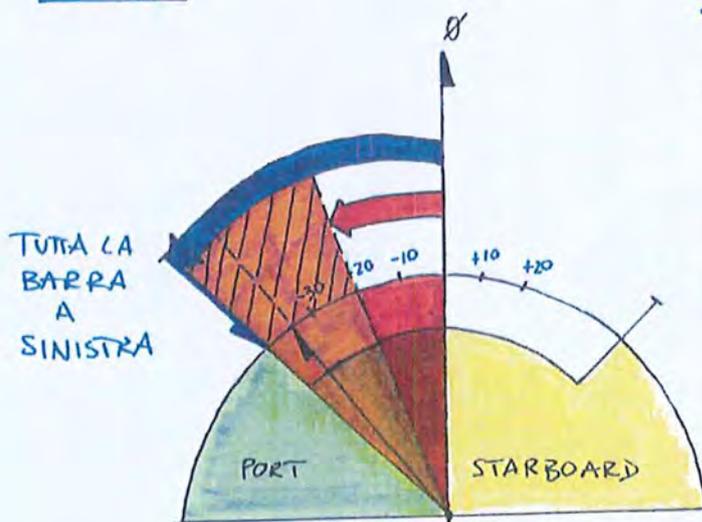
■ 20° GRADI DI BARRA EFFETTIVAMENTE OTTENUTI

➡ QUANTITÀ DI BARRA DESIDERATA DAL COM. TE

➡ QUANTITÀ DI BARRA OTTENUTA DALLA NAVE

ORE 21:45:07

IMPATTO



TUTTA LA BARRA A SINISTRA

QUANTITÀ DI BARRA CHE IL COM. TE NON HA ANCORA OTTENUTO A CAUSA DELL'ISTERESI DEL TIMONE

→ -45° GRADI DI BARRA ORDINATI

→ -35° GRADI DI BARRA IMPOSTATI DAL TIMONIERE AL MOMENTO DELL'ORDINE

■ 20° GRADI DI BARRA EFFETTIVAMENTE OTTENUTI

➡ QUANTITÀ DI BARRA DESIDERATA DAL COM. TE

➡ QUANTITÀ DI BARRA OTTENUTA DALLA NAVE

Come si vede dai grafici sopra riportati, ogni nuovo ordine viene dato da Schettino quando ancora non è stato significativamente conseguito l'effetto di quello precedente.

2.3 LE CONDOTTE COLPOSE CONTESTATE

Nell'esaminare le condotte addebitate all'imputato per la fase sino al naufragio, si seguirà l'ordine con il quale sono state contestate nel capo d'imputazione, alla luce di quanto sin qui esposto. In questa sezione ci si occuperà, pertanto, unicamente della valutazione della sussistenza degli elementi costitutivi del reato contestato, in relazione alle condotte descritte dal numero 1 e sino al numero 20 del capo d'imputazione, con esclusione della fase di gestione dell'emergenza che sarà esaminata nella parte terza di questa sentenza. Come verrà più avanti approfondito, i decessi delle trentadue persone e le lesioni personali contestate, non si sono verificati direttamente a seguito dell'impatto con il basso fondale bensì nella fase successiva della gestione dell'emergenza, innescata dalla condotta gravemente colposa dell'imputato.

2.3.1 Il delitto di naufragio

La deformazione complessiva dello scafo di quasi 53 metri di lunghezza per 7,3 metri di altezza, nel punto più alto, con uno squarcio principale lungo 35,859 metri ed altri cinque minori (Cfr. pag. 194 perizia), prodottosi in una zona vitale della nave che fin da subito è rimasta priva di propulsione e quindi ingovernabile, ha permesso l'entrata di una quantità di acqua talmente ingente, da mandare in avaria istantaneamente i motori elettrici principali e tutti i motori diesel dei generatori principali nonché subito dopo il quadro elettrico principale. Dall'impatto con il basso fondale delle Scole è derivata, pertanto, dapprima la perdita di galleggiabilità e, a seguire, il successivo ingavonamento e arenamento della nave, parzialmente sommersa, sui bassi fondali del Giglio, in prossimità del porto (vicino agli scogli della "Gabbianara").

Il reato di naufragio, delitto contro la pubblica incolumità caratterizzato dall'espone a pericolo la vita e l'integrità di un numero indeterminato di persone, rientra tra le fattispecie causalmente orientate e a forma libera in cui il disvalore si esaurisce nella verifica dell'evento tipico, assumendo rilievo ogni comportamento - commissivo ovvero omissivo - che ha causato uno degli eventi descritti dalla norma (naufragio o sommersione).

Il pericolo per la pubblica incolumità è, nel caso di nave altrui, presunto dalla legge sia nella fattispecie colposa prevista dall'art. 449 c.p. che in quella dolosa prevista dall'art. 428 c.p. e, quindi, non è necessaria una prova specifica che ne accerti in concreto la sussistenza. Nel caso in esame, peraltro, la nave Costa Concordia trasportava oltre 4000 persone, per cui è del tutto evidente l'idoneità della condotta di naufragio colposo in contestazione a ledere il bene giuridico tutelato, non potendo certo ritenersi in concreto

inoffensiva la condotta addebitata, tenuto conto delle circostanze di fatto già esposte e della presenza di oltre 3.000 persone in crociera, senza alcuna competenza professionale specifica e la cui incolumità era completamente affidata all'equipaggio e, soprattutto, al comandante della nave.

La condotta può essere ritenuta, infatti, inoffensiva soltanto quando sia assolutamente inidonea a porre a repentaglio il bene giuridico protetto, anche in grado minimo, in tal caso integrando la figura del reato impossibile di cui all'art. 49 c.p. (cfr. Sez. Unite, Sentenza n. 28605 del 24/04/2008, Rv. 239921).

La condotta di naufragio colposo prevista dall'art. 449 comma 2 c.p., oggetto di contestazione, costituisce titolo autonomo di reato e non una circostanza aggravante della fattispecie descritta al primo comma dello stesso articolo 449, dalla quale si caratterizza per la particolarità del disastro, che riguarda le ferrovie, le navi e gli aeromobili adibiti al trasporto di persone, ovvero situazioni nelle quali il pericolo per la pubblica incolumità è particolarmente elevato, oltre che per la tecnica di tipizzazione, che mantiene integra la fisionomia autonoma ed unitaria delle ipotesi di cui all'art. 449 c.p. (Cfr. Cass. Sez. 4, sentenza n. 27851 del 4/3/2004; Cass., Sez. 4, sentenza n. 1544 del 18/1/2012 e da ultimo Cass. Sez. 4, sentenza n. 36639 del 19/6/2012, Rv. 254163).

Ai fini della sussistenza del delitto di naufragio, a differenza dell'evento sommersione previsto alternativamente dall'art. 428 c.p., è sufficiente che il natante non sia più in grado di galleggiare regolarmente, non essendo richiesto anche il suo inabissamento e, di conseguenza, la sua perdita, essendo, viceversa, sufficiente la sua inutilizzabilità per la navigazione (Cfr. Sez. 4, Sentenza n. 13893 del 27/02/2009, Rv. 243214, fattispecie relativa all'incagliamento di una imbarcazione a motore sugli scogli da cui era conseguita l'apertura di due falle nello scafo e il danneggiamento delle eliche e del timone, nonché Sez. 1, Sentenza n. 325 del 20/11/2001 Rv. 220436).

Nel caso di specie è evidente che il reato si è perfezionato, sotto il profilo dell'elemento materiale, sin dal momento in cui, provocatosi l'enorme squarcio sulla fiancata sinistra, la rilevantissima quantità di acqua in ingresso ha comportato il progressivo allagamento delle zone vitali della nave, con subitanea perdita della propulsione ed alimentazione elettrica nonché della galleggiabilità della nave, in relazione al numero dei compartimenti interessati dalla falla.

Su questo aspetto della galleggiabilità si è già fatta qualche anticipazione nella parte generale dedicata alla descrizione della nave e verrà nuovamente affrontata a proposito della responsabilità dell'imputato per la fase della gestione dell'emergenza. Si può,

tuttavia, sin d'ora evidenziare che sin dal momento dell'impatto con il basso fondale alla velocità di circa 14,2 nodi, il destino della nave era oramai segnato, tale era l'ampiezza dello squarcio prodottosi e l'entrata d'acqua conseguente. La fase successiva della gestione dell'emergenza rileva in relazione al tragico epilogo in termini di vite umane, ma sotto il profilo tecnico del naufragio, questo si era compiutamente realizzato in quel momento, posto che da quel momento la nave aveva perso la sua galleggiabilità ed era in completa balia degli elementi meteomarinari, senza alcuna possibilità di governo che non fosse quella di affidarsi alla sorte.

2.3.2 Condotte colpose commissive ed omissive. il nesso causale.

Dalla lettura del capo d'imputazione risulta evidente che le responsabilità dell'imputato in questo processo sono di natura sia commissiva che omissiva ma nella fase che ha portato al naufragio, a differenza di quella successiva, l'impianto accusatorio si fonda principalmente su una responsabilità di natura commissiva, in relazione alle scelte effettuate dall'imputato di modificare la rotta e condurre la nave al suo tragico destino.

In ogni caso la coesistenza di condotte commissive e omissive nella causazione di un evento non è affatto eccezionale ed in tali casi tra le rispettive forme di causalità quasi mai vi è un confine netto. Si tratta, pertanto, di individuare i criteri per la risoluzione delle situazioni di incerta collocazione. Sul punto già con la nota sentenza "Franzese" n. 30328 del 10/07/2002, le Sezioni Unite avevano messo in guardia dal pericolo di trattare in termini di causalità omissiva situazioni in realtà di causalità commissiva, e viceversa. Recentemente, poi, nell'occuparsi dell'altrettanto noto caso "Thyssen", le Sezioni Unite hanno chiarito che il criterio fondamentale per dirimere l'incertezza nei casi più dubbi, sta nel *"cogliere se nella spiegazione dell'evento abbia avuto un ruolo significativo e preponderante la condotta commissiva o quella omissiva"* (Cass. Pen., Sez. U, Sentenza n. 38343 del 24/04/2014). Ciò posto, nella condotta addebitata in relazione al reato di naufragio (profili da 1 a 20), la componente principale dell'imputazione - sia quantitativamente che, soprattutto, qualitativamente - è sicuramente di natura commissiva, a differenza di quanto è accaduto nella fase successiva, come si vedrà nella seconda parte.

In ogni caso appare opportuno premettere in questa sede alcune brevi considerazioni in ordine alla responsabilità omissiva nei reati di evento, strettamente collegata alla problematica dell'individuazione di una posizione di garanzia in capo al soggetto che è gravato dell'obbligo giuridico di impedire l'evento, secondo il noto principio

dell'equivalenza causale previsto dall'art. 40 comma 2° c.p., con l'effetto di estendere la punibilità a fattispecie non espressamente previste. Il problema centrale posto dai reati c.d. omissivi impropri è quello di individuare, dapprima, la fonte dell'obbligo giuridico di impedire quell'evento (la cui prevenzione costituisce proprio la ragion d'essere dell'imposizione dell'obbligo da parte dell'ordinamento giuridico), per poi stabilire un criterio di imputazione causale dell'evento al mancato compimento dell'azione doverosa.

Com'è noto, la posizione di garanzia si articola nell'obbligo di controllo in capo al garante di determinate fonti di pericolo, potenzialmente pericolose nei confronti di terzi - siano essi la generalità dei consociati ovvero una determinata categoria di persone - e nell'obbligo di protezione di soggetti affidati al garante, in ragione di previsioni legislative e/o contrattuali.

Il tema è stato ampiamente esaminato in una recente pronuncia delle Sezioni unite (Cfr. Sez. U, Sentenza n. 38343 del 24/04/2014, Rv. 261107) che, in estrema sintesi ha chiarito che garante è il soggetto chiamato alla gestione di uno specifico rischio incarnato da una determinata categoria di eventi, con conseguente responsabilità sotto il profilo eziologico nel caso in cui tenga condotte omissive che rechino violazione degli obblighi connessi al suo ruolo e determinino l'evento antigiuridico oggetto di protezione. La giurisprudenza ha altresì più volte affermato che le posizioni di garanzia non vivono isolate e si integrano per corrispondere adeguatamente a complesse esigenze di tutela, con conseguente necessità, in tal caso, di individuare il rischio ed i soggetti deputati al suo governo.

Orbene, il principale garante della nave e dei beni a lui affidati, quale rappresentante dell'armatore ex art. 409 cod. nav., nonché dell'integrità fisica delle persone imbarcate, siano essi membri dell'equipaggio ovvero passeggeri, è proprio il comandante della nave. (Cfr. Sez. IV, Sentenza n. 9897 del 05/12/2014, Rv. 262435 nonché Sez. 4, Sentenza n. 7214 del 16/12/2003, Rv. 227877). Il comandante della nave, in base all'ordinamento della navigazione marittima di cui al Codice della navigazione e alla normativa internazionale già esaminate in precedenza, è titolare, pertanto, di un'ampia posizione di garanzia, speculare alla sua assoluta supremazia a bordo, cui corrisponde un'altrettanta estesa posizione di soggezione dell'equipaggio, di cui sono espressione le norme contenute negli artt. da 1091 a 1111 del codice della navigazione, non a caso inserite nel capo II dedicato ai delitti contro la polizia di bordo e della navigazione e nel capo III, dedicato ai delitti contro le autorità di bordo o contro le autorità consolari.

Il comandante pur essendo il principale garante, non è l'unico destinatario dell'obbligo giuridico di impedire l'evento, posto che in caso di pericolo tutti i componenti dell'equipaggio devono cooperare per garantire la salvezza della nave, del suo carico e

delle persone imbarcate, sino all'ordine di abbandono nave proveniente dal comandante, come previsto in via generale dall'art. 190 del codice della navigazione. Questo obbligo generico gravante su tutti i componenti dell'equipaggio, viene ulteriormente specificato e rafforzato, per quanto concerne il personale di guardia durante la navigazione, dalla Convenzione internazionale STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*, relativa agli standard per la formazione, certificazione e tenuta della guardia richiesti al personale navigante), emanata nel 1978 ed approvata in Italia con Legge n. 739 del 21/11/1985, da ultimo modificata a Manila nel 2010. Le Regole 8 e 9, Sezione A-VIII/2, Parte 3.8, dedicata ai principi generali in materia di tenuta della guardia, prevedono l'obbligo per il personale di guardia di mantenere un continuo ed appropriato scambio di comunicazioni in ogni situazione e di informare immediatamente il Comandante o l'Ufficiale di guardia, senza alcuna esitazione, in caso di un qualsiasi dubbio sull'azione da effettuare nell'interesse della sicurezza della nave.

Questo obbligo di fonte internazionale è ripreso dalla procedura interna della Costa Crociere e precisamente dal paragrafo 4.3.1 della Procedura P14 MAN 01 BRIDGE PROCEDURES, del manuale SMS della Costa Crociere Spa, adottato ai sensi dell'art. 3 del decreto ministeriale 18 dicembre 1995, già citato nella parte preliminare. Il paragrafo innanzi citato, dedicato ai compiti dell'ufficiale di guardia, prevede per gli ufficiali di guardia sul ponte l'obbligo di immediato avviso al Comandante in caso di qualsiasi dubbio sull'adeguatezza del c.d. *Bridge Team* - la guardia sul ponte - o su aspetti connessi con la navigazione, la sicurezza della nave o altro.

Un'ulteriore specificazione del generico obbligo previsto dal già citato art. 190 del codice della navigazione, è prevista per i c.d. "uomini chiave", ovvero quelle persone individuate dal Ruolo d'Appello ed alle quali, in ragione della loro posizione nell'organigramma della nave, sono assegnati incarichi importanti nella gestione dell'emergenza. Nella procedura P12 04 IO 02 SMS dedicata alla gestione della sicurezza a bordo ed al sistema di supporto decisionale per il comandante, vengono poi indicate le linee guida per le principali operazioni necessarie in caso di emergenza, specificando, in unione al Ruolo d'Appello, i compiti e le condotte che ciascun membro dell'equipaggio deve osservare nei vari casi di emergenza previsti, come già esaminato in via generale nel capitolo dedicato alla materia. Appare opportuno ricordare che la finalità perseguita dal Ruolo d'Appello e dalla Procedura SMS, sia quella di salvaguardare, nei casi di emergenza, l'integrità fisica delle persone a bordo, ponendosi quale ulteriore fonte dell'obbligo di garanzia di cui si discute.

Oltre alla violazione colposa dell'obbligo di impedire l'evento da parte del titolare di una posizione di garanzia, è necessaria l'esistenza di un nesso immediato e diretto di causalità tra la violazione e gli eventi lesivi che ne sono derivati.

Come già anticipato, non sempre si è in presenza di condotte solo commissive (violazione di un divieto) od omissive (violazione di un comando), poiché le une e le altre interagiscono tra di loro, rendendo difficile l'accertamento della natura della causalità. L'accertamento, poi, è reso ancor più problematico dal fatto che laddove l'agente pone in essere una condotta colposa attiva, così omettendo di adottare quella dovuta, si è in presenza di una causalità commissiva e non omissiva, viceversa configurabile solo dove l'agente omette la condotta dovuta.

Tanto precisato e venendo al problema della causalità e delle regole da seguire per la sua individuazione, queste sono contenute negli artt. 40 e 41 del codice penale e si fondano sulla nota teoria della *condicio sine qua non* per la quale *"un antecedente può essere considerato condizione necessaria dell'evento quando rientri nel novero di quegli antecedenti che, sulla base di una successione regolare, conforme a una regola dotata di validità generalizzante (detta anche legge di copertura) portano ad eventi del genere di quello in verifica"* (Cfr. Cass. Sez. IV sentenza n. 7266 del 26 gennaio 1998, Rv. 211847). Il metodo conoscitivo, attraverso il quale procedere all'accertamento della natura condizionante dei fattori causali, è quello dell'eliminazione del singolo fattore, costituito dal comportamento umano, al fine di verificare il suo carattere di *condicio sine qua non*: il c.d. giudizio controfattuale, di natura necessariamente ipotetica, con il quale si elimina mentalmente il fattore condizionante - la condotta umana - per verificare *ex post* se l'evento concreto, una volta eliminato il fattore condizionante - si sarebbe ugualmente prodotto, affermando il nesso causale solo laddove l'evento lesivo concretamente verificatosi non si sarebbe prodotto. Sin dagli anni novanta del secolo scorso, la giurisprudenza italiana ha chiarito che l'imputazione causale dell'evento richiede, secondo la teoria condizionalistica, l'individuazione della specifica legge scientifica (la legge di copertura) che disciplina e spiega i nessi di condizionamento tra il comportamento umano e gli eventi naturalistici, penalmente rilevanti. Le Sezioni Unite della Cassazione, intervenute nei primi anni duemila con la sentenza n. 30328 del 10/07/2002, nel dirimere la questione sull'impiego giudiziale delle leggi di copertura (scientifiche oppure statistiche), ha chiarito che il giudice del merito non può utilizzare criteri di mera probabilità statistica, ma deve ricorrere alla più penetrante probabilità logica, la quale consente *"la verifica aggiuntiva, sulla base dell'intera evidenza disponibile, dell'attendibilità dell'impiego della*

legge statistica per il singolo evento e della persuasiva e razionale credibilità dell'accertamento giudiziale" (Cfr. Sez. Unite citate, Rv. 222138). Occorre, pertanto, un elevato grado di credibilità razionale per poter giungere alla certezza processuale che la condotta dell'imputato, così come contestata nel capo d'imputazione, sia stata condizione necessaria dell'evento, tale da superare il ragionevole dubbio, fondato su elementi di insufficienza, contraddittorietà o incertezza del riscontro probatorio. In sostanza l'affermazione che senza la condotta dell'agente l'evento non si sarebbe verificato, deve rivelarsi altamente probabile o razionalmente credibile, poiché fondato su leggi universali o statistiche pertinenti prossime alla certezza, con esclusione dei giudizi di possibilità o probabilità percentuale. A partire da questa decisione si è, pertanto, affermato il superamento dell'alternativa tra certezza e probabilismo, valorizzando il criterio della certezza processuale sui risultati raggiunti. Il parametro da utilizzare è quello della elevata credibilità razionale, valutando cioè i risultati dell'applicazione delle nozioni probabilistiche offerte dalla legge di copertura, con un procedimento analogo a quello utilizzato in tema di valutazione della prova indiziaria ex art. 192, comma 2°, c.p.p. e, più in generale, della valutazione del materiale probatorio ai sensi dell'art. 546, comma 1, lett. e), c.p.p.

In presenza di un comportamento omissivo, la verifica della sussistenza del nesso di causalità è sottoposta alle stesse regole applicabili al comportamento commissivo, con la sola importante differenza che il giudizio controfattuale è per così dire di secondo grado, stante la diversità del percorso logico al quale è chiamato il giudice nell'accertamento dei due diversi tipi di causalità. Nella causalità omissiva, infatti, il dato di partenza, a differenza delle condotte commissive, è il semplice non fare, una condizione iniziale per così dire statica ed il giudice deve stabilire che cosa sarebbe successo se fosse stato posto in essere il comportamento doveroso omesso dall'agente. E' evidente la differenza con la causalità commissiva, dove il giudice si deve confrontare con un evento reale già verificatosi, per accertare se quell'evento concreto si sarebbe realizzato in assenza dell'azione. Ferma, pertanto, l'identità strutturale della spiegazione, il giudizio controfattuale nella causalità omissiva è doppiamente ipotetico, sussistendo il nesso causale allorquando, ipotizzato il comportamento dovuto omesso, l'evento non si sarebbe verificato con certezza o con alto grado di probabilità logica.

Come già anticipato, in tema di reati colposi quando l'agente non si limita ad omettere un intervento doveroso, bensì trasgredisce ad un divieto, agendo in maniera difforme dal comportamento dovuto sulla base della regola cautelare, la condotta assume natura commissiva e non omissiva. In tal caso, nell'accertamento del rapporto di causalità, "...//

giudizio controfattuale non va compiuto dando per avvenuta la condotta impeditiva e chiedendosi se, posta in essere la stessa, l'evento si sarebbe ugualmente realizzato in termini di elevata credibilità razionale, bensì valutando se l'evento si sarebbe ugualmente verificato anche in assenza della condotta commissiva” (Cfr. Sez. 4, Sentenza n. 26020 del 29/04/2009, Rv. 243931). Su questo aspetto si ritornerà nella parte dedicata alla valutazione dei singoli profili di colpa addebitati, alcuni dei quali formulati in chiave omissiva, ma in realtà fondati su comportamenti non corretti posti in essere dal Comandante, che nell'assumere le sue determinazioni non ha osservato le norme cautelari previste dall'ordinamento di riferimento.

Ulteriore profilo al quale brevemente accennare in questa sede, è quello del concorso di cause regolato dall'art. 41 c.p., norma questa che al primo comma introduce il noto criterio normativo di imputazione dell'evento ad una condotta umana, basato sulla teoria dell'equivalenza delle cause o principio condizionalistico. Un temperamento al rigore del principio della *condicio sine qua non* è contenuto nel secondo comma dell'art. 41 c.p., laddove esclude il nesso causale per quelle cause sopravvenute, da sole sufficienti a determinare l'evento. Questa norma va interpretata, seguendo il consolidato indirizzo giurisprudenziale formatosi in materia (Cfr. Sez. 4, Sentenza n. 26020 del 29/04/2009 Rv.243931; Sez. 4, Sentenza n. 43168 del 21/06/2013 Rv. 258085; Sez. 5, Sentenza n. 35709 del 02/07/2014 Rv. 260315), non come riferita ad un processo causale del tutto autonomo che si inserisce nel decorso degli accadimenti; ciò in quanto in tal caso la norma sarebbe del tutto inutile, poiché all'esclusione del nesso causale si perverrebbe con la semplice applicazione del principio generale previsto dal primo comma dell'art. 41 c.p. La norma in realtà si riferisce a quelle concause che si inseriscono sul decorso causale innescato dall'agente e che, per la loro eccezionalità, sfuggono al controllo del medesimo. Il problema, pertanto, è quello di individuare gli elementi esterni controllabili, per distinguerli da quelli che, viceversa, sfuggono al dominio dell'uomo. Gli elementi esterni controllabili sono quelli dotati del carattere di normalità, cioè quelli che si verificano con regolarità qualora venga posta in essere l'azione, mentre sfugge al controllo, secondo la nota formulazione della teoria della "causalità umana", quel fatto che ha una probabilità minima, insignificante di verificarsi, che si verifica cioè soltanto in casi rarissimi. Si considerano, pertanto, propri del soggetto tutti i fattori esterni che concorrono con la sua azione, esclusi quelli che hanno una probabilità minima, trascurabile di verificarsi, che presentano, per questo motivo, un carattere di eccezionalità.

Per l'imputazione oggettiva dell'evento sono quindi *"...necessari due elementi: uno positivo e uno negativo; quello positivo "è che l'uomo, con la sua condotta, abbia posto in essere un fattore causale del risultato, vale a dire un fattore senza il quale il risultato medesimo nel caso concreto non si sarebbe avverato"; il negativo "è che il risultato non sia dovuto al concorso di fattori eccezionali (rarissimi). Soltanto quando concorrono queste due condizioni, l'uomo può considerarsi autore dell'evento". Perché possa parlarsi di causa sopravvenuta idonea ad escludere il rapporto di causalità (o la sua interruzione) si deve dunque trattare, secondo questa ricostruzione, di un percorso causale ricollegato all'azione (od all'omissione) dell'agente, ma completamente atipico, di carattere assolutamente anomalo ed eccezionale; di un evento che non si verifica se non in casi del tutto imprevedibili, a seguito della causa presupposta. Siffatti connotati devono pertanto ravvisarsi nel caso di un percorso causale atipico; di una linea di sviluppo della condotta del tutto anomala, oggettivamente imprevedibile in astratto e imprevedibile per l'agente che non può anticipatamente rappresentarla come conseguente alla sua azione od omissione (quest'ultimo versante riguarda l'elemento soggettivo ma il problema, dal punto di vista dell'elemento oggettivo del reato, si pone in termini analoghi). Va infine rilevato che sia l'Autore che l'ha proposta che tutti coloro che l'hanno condivisa, compresa la giurisprudenza di legittimità e di merito, hanno affermato che la teoria della causalità "umana" - richiamata anche dalla sentenza delle S.U. n. 30328 del 2002, Franzese, rv. 222138 in tema di causalità - è applicabile anche ai reati omissivi impropri." (così Sentenza n. 43168 del 21/06/2013 Rv. 258085, già citata).*

La Giurisprudenza ha ulteriormente precisato il carattere di eccezionalità, parlando anche di fatto imprevedibile o di sviluppo assolutamente atipico della serie causale (Cfr. Sez. 5, Sentenza n. 35709 del 02/07/2014 Rv. 260315; Sez. 5, Sentenza n. 39389 del 03/07/2012 Rv. 254320), per arrivare ad escludere che possano essere considerati eccezionali quei fattori che abbiano causato l'evento in sinergia con la condotta dell'imputato, in quanto si trovino con essa in una situazione di interdipendenza per cui, mancando l'una, gli altri rimarrebbero inefficaci. Non costituisce perciò causa sopravvenuta quella che sia legata alla causa preesistente e ciò in quanto nessuna di esse, in tal caso, potrebbe realizzare l'evento disgiunta dall'altra (Cfr. Cass. Sez. 5, Sentenza n. 15220 del 26/01/2011 Rv.249967, fattispecie relativa ad affermata responsabilità per il delitto di omicidio preterintenzionale, dei responsabili di un pestaggio quando, per fuggire ad ulteriori percosse o comunque nello stato confusionale determinato

dai colpi ricevuti, la vittima precipitò da un muretto, trovando la morte a causa della caduta).

Una volta accertata l'esistenza del nesso causale, è necessario verificare la sussistenza della colpa nella condotta dell'agente, che consiste nella realizzazione di un fatto non voluto, rimproverabile al soggetto in quanto posto in essere in violazione di una regola di diligenza, di prudenza o di perizia, la cui finalità cautelare sia proprio quella di evitare la tipologia di eventi ai quali appartiene l'evento concreto. A tal proposito non si deve dimenticare che l'evento rientra nello schema legale degli elementi costitutivi non solo sotto il profilo oggettivo, come mero elemento del rapporto di causalità, ma anche come punto di riferimento della colpa. L'evento verificatosi a causa dell'azione o dell'omissione dell'agente, deve, infatti, essere riconducibile al tipo di evento che la regola cautelare violata intende prevenire, rappresentando così la realizzazione dello specifico rischio, costituente la ratio della norma cautelare violata.

Il realizzarsi di questo evento, che la norma cautelare violata mira a scongiurare, deve essere, altresì, prevedibile ed evitabile da parte dell'agente, valutazione questa da compiersi *"... con un giudizio di prognosi postuma, collocandosi in una prospettiva ex ante, cioè riferita al momento in cui è avvenuto il fatto, da svolgersi in concreto, secondo il punto di vista di un omologo agente modello, ossia di un agente ideato mentalmente come coscienzioso ed avveduto che si trovi nella concreta situazione e nel concreto ruolo sociale dell'agente reale. Occorre, infatti, da un lato, evitare di soggettivizzare la colpa fino a renderla inattuabile; da un altro lato, mantenere alla qualificazione di negligenza, imprudenza, imperizia quel minimo di aderenza alla situazione concreta, che permetta di considerarla criterio di imputazione soggettiva; e da un altro lato ancora, differenziare il punto di vista, dal quale valutare prevedibilità ed evitabilità, a seconda della situazione concreta in cui, di volta in volta, viene e trovarsi il singolo agente. Una volta ideato mentalmente l'omologo agente modello, deve valutarsi, sulla base di tutte le circostanze di fatto della concreta situazione in cui si trovava l'agente reale - tenendo peraltro conto anche di tutte le particolari conoscenze della realtà di fatto e le particolari capacità o abilità eventualmente possedute dall'agente concreto in misura superiore al normale - la prevedibilità e l'evitabilità dell'evento, per individuare la condotta che l'agente modello avrebbe tenuto a seguito di tale valutazione. In caso di divergenza, potrà affermarsi che la condotta dell'agente concreto è colposa."* (così Sez. Unite, Sentenza n. 22676 del 22/01/2009 Rv. 243381).

Ciò chiarito in termini generali, possiamo procedere a valutare i singoli profili di colpa addebitati all'imputato Schettino, raggruppandoli per categorie omogenee, secondo la scansione degli eventi e partendo dai primi profili di colpa, relativi alla programmazione della manovra di accostata.

2.3.3 Profili di colpa relativi alla inadeguata programmazione dell'accostata (punti da 1 a 4 dell'imputazione).

Nel capitolo dedicato alla pianificazione del viaggio (Cfr. parte 1.6), si è già fatto riferimento alle previsioni normative e regolamentari, cui si rinvia per l'individuazione delle regole cautelari in materia, così come nel capitolo relativo al cambiamento della rotta (Cfr. parte 2.2.1) si sono già riferite e valutate le risultanze probatorie che hanno permesso di ricostruire quanto accaduto prima della partenza dal porto di Civitavecchia.

In questo capitolo è, pertanto, sufficiente richiamare quanto ivi esposto in ordine alla natura e finalità delle norme in materia, ovvero mettere in condizione il Comandante di effettuare una valutazione esaustiva del viaggio da intraprendere, al fine di garantire la sicurezza della nave e delle persone imbarcate a bordo.

E' stato, infatti, accertato che il Modello P14 Man1-MO5 SMS, meglio noto come *Voyage plan*, redatto e firmato da Simone Canessa, ufficiale addetto alla cartografia ed alla navigazione sulla Costa Concordia, ed approvato per iscritto dal comandante Schettino, non riportava la variazione di rotta per effettuare il passaggio ravvicinato all'Isola del Giglio. Questa variazione di rotta, richiesta da Schettino, era stata tracciata da Canessa solo sulla carta nautica ed era stata poi da lui stesso inserita nell'apparato ECDIS per la cartografia elettronica. Risulta, pertanto, violata da parte dell'imputato la procedura prevista dalla Compagnia per la compilazione del *Voyage plan*. Schettino, infatti, si è limitato a dare disposizioni verbali all'ufficiale cartografo Canessa e all'ufficiale di guardia Iaccarino, il cui turno terminava alle 20:00, per il passaggio ravvicinato all'Isola del Giglio, senza provvedere a mettere per iscritto tali ordini, al fine di consentire agli ufficiali che dovevano succedersi nella guardia in plancia, di conoscere con precisione le modalità di effettuazione del passaggio. Da notare che queste disposizioni scritte, chiamate ordini permanente o *standing orders*, avrebbero dovuto prevedere, per la navigazione in acque ristrette, le indicazioni sulla velocità di avvicinamento, i tempi e le modalità secondo i quali effettuare i cambiamenti di rotta (in particolare il raggio di accostata o *radius* con cui effettuare il passaggio dalla rotta 278° a quella 334°), l'orario in cui il comandante avrebbe dovuto essere chiamato sul ponte per effettuare la manovra di avvicinamento, gli orari in

cui avrebbe dovuto eventualmente avvenire il rafforzamento del servizio di vedetta e tutte le altre modalità di condotta della navigazione. La mancata formalizzazione di tali ordini, pur di per sé potendo sembrare una mera irregolarità priva di incidenza con gli eventi successivi, ha viceversa contribuito a creare quel clima di improvvisazione nell'effettuazione della manovra di avvicinamento, nel corso della quale l'imputato ha praticamente navigato a vista, confidando ciecamente sulla sua abilità marinaresca. Tenuto conto, poi, di quanto già esposto nei capitoli precedenti, la mancata formalizzazione degli ordini si spiega anche con la precisa volontà dell'imputato di discostarsi dalla rotta tracciata da Canessa, volontà plasticamente resa evidente da quel *"..No, no, poi vado io"* riferito da Canessa, su cui ci si è già soffermati.

Come già visto, Schettino non si assicurò, come avrebbe dovuto, che la nuova rotta fosse stata pianificata raccogliendo e studiando tutto il materiale riguardante la navigazione da intraprendere e, soprattutto, usando adeguate ed appropriate carte nautiche. La carta nautica utilizzata per tracciare la rotta e relativa al tratto di mare interessato dal naufragio (dal promontorio Argentario fino a Capo Linaro), era la carta n. 6 in scala 1:100.000 (ovvero un centimetro uguale a un chilometro) edita dall'Istituto Idrografico della Marina. Questa carta, comunque rischiosa per effettuare la variazione di rotta programmata con un avvicinamento parallelo alla costa di 0.5 miglia, era assolutamente inadeguata per un passaggio più ravvicinato e ciò in quanto non rappresentava nel dettaglio la costa ed i fondali nel tratto di mare interessato al transito. Sul punto la perizia disposta nel corso dell'incidente probatorio è stata chiara ed esaustiva: *"Per effettuare una navigazione come quella nelle intenzioni del Comandante Schettino al momento della partenza (registrazione VDR ore 18:27 Tabella eventi e trascrizioni RIS) in cui chiede di pianificare una rotta che passi a mezzo miglio dall'Isola del Giglio, sarebbe stato necessario dotarsi della carta nOI19 - "Isola del Giglio" scala 1:20.000 (All. A 63) - per potersi avvicinare alla costa avendo le informazioni indispensabili ad una navigazione che si approssimi alla costa alla distanza richiesta. Tale carta avrebbe permesso di avere una chiara percezione dei fondali della zona teatro del sinistro e degli ostacoli per la navigazione, oltre al fatto che sarebbe stato un idoneo strumento per una valutazione appropriata delle possibili manovre che il Comandante Schettino avrebbe potuto fare a seguito dell'impatto per rimanere su bassi fondali (come da lui dichiarato nel SIT 17/01/2012) in sicurezza da ulteriori scogli/ostacoli/pericoli. Auspicabile sarebbe stata anche la consultazione del Portolano P2 - "da Marina di Carrara a Sabaudia e Corsica" - dove vengono riportate notizie in merito alla costa nell'intorno del porto dell'Isola del Giglio e delle correnti presenti nell'area*

(quest'ultimo elemento da ritenersi importante per la valutazione della manovra di avvicinamento all'isola e delle manovre poste in essere a seguito dell'impatto, in quanto vento e corrente sono elementi imprescindibili nella valutazione di una manovra). Infine una carta nautica a scala maggiore e quindi più dettagliata, impiegata opportunamente per riportare frequenti punti nave, avrebbe consentito di percepire il rapido avvicinarsi della costa e l'anomala e pericolosa posizione della nave con maggiore tempestività e precisione." (Cfr. perizia pag.124 e 125).

La gravità delle condotte colpose sopra evidenziate, essenzialmente commissive, posto che nella inadeguata programmazione della rotta ha avuto un ruolo centrale l'aver agito in difformità di quanto previsto dalle norme e non la mera inosservanza di un comando, è tanto più evidente se si considera che l'imputato aveva già deciso la settimana precedente di effettuare la manovra in onore del maître Tievoli, il che significa che Schettino aveva avuto tutto il tempo per programmare con accuratezza il passaggio, per quanto ravvicinato esso fosse, sia consultando carte appropriate quanto a scala, sia assumendo informazioni in ordine alla consistenza dei fondali, anziché rimettere la sicurezza della nave e delle persone a lui affidate, alla sua abilità nel condurre a vista la nave e ad una telefonata effettuata all'ultimo momento ad un Comandante in pensione, conoscitore dei fondali del Giglio, per sapere se la nave poteva passare (la nota frase pronunciata da Schettino durante la telefonata con Palombo: *"Va be', io... anche se passiamo zero-tre, zero-quattro, ci sta acqua là sotto, vero?"*).

2.3.4 Velocità di navigazione durante la manovra di accostata (punto nr. 5 e 18 dell'imputazione).

La velocità tenuta dalla nave durante la manovra di accostata è stata già oggetto di analisi nella parte seconda dedicata alla ricostruzione di quanto accaduto a bordo della Concordia a partire dal cambiamento di rotta in poi. I dati del VDR hanno infatti restituito un dato oggettivamente incontestabile, ovvero che la nave è stata portata verso il suo passaggio ravvicinato alla eccessiva velocità di circa 16 nodi.

Questi in sintesi i fatti già esaminati in precedenza.

La nave verso le ore 20:18:00, allorché Schettino ha chiamato Ambrosio per informarsi della situazione, stava navigando a circa sedici nodi e l'orario previsto di arrivo sulla costa era verso le ventuno e trenta, come comunicato dallo stesso Ambrosio dal ponte di comando. Dopo la telefonata Ambrosio- che al Comandante risponde : *"... Va bene! Va benissimo! Va bene, ok! Verso le dieci meno un quarto!"* (Cfr. pag. 130/131 della

trascrizione effettuata in dibattimento)- ha chiamato l'ufficiale di guardia di macchina Marco Guida e nel confermare la preventivata navigazione sotto-costa, ha con lui concordato la riduzione di velocità della nave.

Si è già anticipato come questa diminuzione di velocità sia stata determinata dalla richiesta di Schettino di terminare con tranquillità la cena con la sua ospite. Ciò si desume dal fatto che l'imputato aveva organizzato per tempo la propria cena, prenotando per le 19:45:00 un tavolo al Ristorante Club, al ponte 11, per il tramite di Tievoli, che era stato chiamato per telefono e nell'occasione invitato sul ponte per assistere al passaggio ravvicinato in suo onore (Cfr. trascrizione deposizione teste Tievoli all'udienza del 29/10/2013). La conferma viene da quanto Ambrosio ha detto all'ufficiale di guardia in sala macchine, circa il motivo della riduzione di velocità : *" Ambrosio: Ciao Guida, so' Ciro! Guida, ti tolgo due giri a dritta e due giri a sinistra!...E allora te li tolgo soltanto a dritta? ...Perché il Comandante vuole arrivare all'Isola del Giglio alle dieci meno un quarto!...Te li tolgo soltanto a dritta?...Aspetta ... 98 a sinistra. Controllami tu... Un altro po'...98 a sinistra. E a dritta? ...Vabbè allora mi posso regolare come sono le 10 meno un quarto... Soltanto a dritta allora...Va bene? Ciao grazie"* (Cfr. perizia per la trascrizione integrale delle tracce audio del VDR, pag. 131).

A tal proposito l'ospite del Comandante, la sig.ra Cermortan, ha dichiarato che Schettino aveva chiamato per telefono l'ufficiale di guardia per rallentare la nave perché lei doveva finire il dessert (cfr. trascrizioni deposizione teste Cemortan, udienza del 29/10/2013).

Alle ore 21:35:00 il comandante Schettino, dopo il suo arrivo in plancia, ha chiesto quale fosse la velocità tenuta dalla nave in quel momento- 15.5 nodi- e da allora e fino alle ore 21:43:36 la velocità della nave è oscillata tra i 15.3 ed i 15.9 nodi, per attestarsi a 16 nodi dalle ore 21:43:45 fino alle ore 21:44:33 e poi diminuire fino a raggiungere alle ore 21:45:07 (momento dell'impatto) i 14.2 nodi (cfr. tabella pag. 144-147 della perizia incidente probatorio). Non va, poi, dimenticato che il Comandante Schettino alle ore 21:40:02, dopo aver formalmente assunto il comando, ha fatto aumentare la velocità a 16 nodi, così confermando di voler effettuare il passaggio vicino all'Isola del Giglio a questa velocità, giudicata dai periti assolutamente non adeguata. Egli, infatti, avrebbe dovuto ordinare una consistente riduzione della velocità in relazione alla manovra che intendeva intraprendere, per consentire un maggior controllo ed un margine più ampio per eventuali correzioni di rotta, tenuto conto delle già ricordate caratteristiche della nave, delle condizioni meteomarine ed in particolare dell'azione del vento che spingeva l'enorme superficie della nave verso l'isola (Cfr. pag. 150 perizia incidente probatorio).

Se si considera, poi, la motivazione della riduzione iniziale della velocità, non è azzardato affermare che l'aumento di velocità ordinato da Schettino sia stato determinato dalla volontà di riguadagnare il tempo perduto e comunque di riportare la nave sulla velocità di crociera tenuta in precedenza e ciò nonostante fosse estremamente vicino alla costa.

La velocità prudenziale non avrebbe dovuto, invece, superare i cinque nodi e questo assetto avrebbe dovuto essere raggiunto almeno dieci minuti prima di essere a circa un miglio dalla costa, posto che la nave poteva compiere una decelerazione da 16 a 5 nodi in circa sette minuti (Cfr. pag. 173 e 175 perizia incidente probatorio).

Il Comandante Schettino doveva in ogni caso tener conto che a quella velocità il benché minimo errore sarebbe stato fatale, per l'inerzia determinata dalla massa della nave, la vicinanza della costa e l'ampia superficie della nave esposta al vento, una gigantesca vela che la spingeva di notte verso terra.

Da notare, a tal proposito, che la velocità della nave non è mai stata diminuita sia quando alle 21:39:13 Ambrosio ha rammentato al Comandante Schettino, che da poco aveva finito di parlare al telefono con Palombo, di essere sulla rotta per 290° e ciò avrebbe dovuto consentire al Comandante di avere ben chiara la situazione nel caso in cui avesse avuto intenzione di assumere il comando della manovra (Cfr. pag. 80 perizia incidente probatorio); sia quando, dopo aver assunto il comando e pur essendo la nave in posizione tale da poter accostare in tutta sicurezza e ritornare sulla rotta programmata da Canessa, ha ordinato al timoniere la nuova rotta di 300°, aumentando addirittura la velocità. Velocità che non è stata diminuita nemmeno quando ha iniziato a dare una rapida successione di ordini a breve distanza di pochi secondi l'uno dall'altro, per culminare nell'ultimo ordine per angoli di prua di 350°. Questa sequenza serrata di ordini ed il commento di Schettino all'indirizzo del timoniere che non aveva ben compreso l'ordine (*otherwise we go on the rocks*), stanno a dimostrare inequivocabilmente che il Comandante voleva manovrando la nave per metterla parallela all'isola, per poi sfilare davanti al porto, il più possibile vicino alla costa sulla sua sinistra, il tutto alla incredibile e folle velocità di 16 nodi.

Evidente, pertanto, la violazione non solo delle più elementari norme di prudenza ma anche della regola cautelare scritta contestata nel capo d'imputazione (Regola 6 parte B, del Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare - *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* - noto come Colreg del 1972 - ratificato con Legge 27/12/1977 n. 1085)

2.3.5 Arrivo in plancia e condotte tenute dall'imputato prima di assumere formalmente il comando (punti n. 7, 8, 9 e 10 dell'imputazione).

Abbiamo già visto che alle ore 21:19:09 Ambrosio ha avvisato Schettino, come da lui richiesto, che la nave si trovava a circa sei miglia al traverso dell'Isola del Giglio, ma nonostante ciò il Comandante si è presentato sul ponte di comando circa sedici minuti più tardi, alle ore 21:34:38 quando la nave, alla velocità di circa 15,4 nodi, aveva raggiunto una distanza di 2,54 miglia dalle Scole (Cfr.- tabella pag. 140 perizia incidente probatorio). Da notare che la presenza del Comandante sul ponte di comando preludeva inequivocabilmente alla sua volontà di assumere il comando durante il passaggio al Giglio e ciò era stato esternato dallo stesso Schettino al momento della programmazione della rotta all'ufficiale cartografo Canessa, quando gli aveva detto, in risposta alla richiesta di tracciare una nuova rotta per portarlo più a sud dell'isola, che una volta arrivato in prossimità del Giglio avrebbe provveduto lui. Quindi Schettino voleva assumere il comando e voleva portare la nave quanto più possibile a ridosso dell'isola, come si è già visto in precedenza e come si vedrà nuovamente a proposito dei profili di colpa relativi alla condotta successiva all'assunzione del comando.

Questo ritardo nel portarsi sul ponte di comando ha fatto sì che il comandante Schettino, che non aveva una perfetta visione notturna dei monitor del radar, non avesse avuto il tempo necessario per abituare la vista alle mutate e ridotte condizioni di visibilità, come prescritto prima di assumere la titolarità della manovra, arrivando addirittura sul ponte poco prima di superare il c.d. *will over point* (cfr. pag. 78/79), ovvero il punto in cui la nave doveva iniziare l'accostata per portarsi sulla rotta tracciata da Canessa e così sfilare parallelamente alla costa in condizioni di sicurezza. Il ritardo con cui Schettino si è portato sul ponte di Comando ha, poi, contribuito alla mancata assunzione di tutte le necessarie informazioni sulla posizione della nave, sulle correnti, sulle condizioni meteorologiche e, in generale, sulla situazione della navigazione e ciò è tanto più grave se si consideri che si è subito intromesso nella tenuta della guardia da parte dell'Ufficiale Ambrosio.

Il comandante Schettino, infatti, pur non avendo ancora assunto il comando ha ordinato, dapprima, alle ore 21:35:01 di passare al timone manuale (con la conseguenza che la navigazione da quel momento non era più condotta dall'autopilota in "*Trackpilot*" ma manualmente con l'azione del timoniere che, quindi lasciava scoperto il ruolo di vedetta che sino a quel momento aveva ricoperto); e, subito dopo, alle ore 21:36:33 di regolare il CPA (*Closest Point of Approach*) a 0,50 miglia, intendendo viceversa il VRM (*Variable Range Marker*), ovvero l'impostazione sul radar di un cerchio di sicurezza di 0,5 miglia.

Richiesta questa che denota l'ulteriore difficoltà di Schettino, come da lui stesso ammesso, di visione notturna dei monitor e nelle manovre e di necessità che altri settasse lo strumento.

Queste due disposizioni vengono date prima che il Comandante prenda il comando e *"... tale azione non è corretta nella forma in quanto si pone come un'ingerenza nei confronti di chi al momento è responsabile della Navigazione (AMBROSIO). Questo suo comportamento probabilmente ha ingenerato qualche perplessità e una sorta di aspettativa che a breve avrebbe preso il comando. Dalla prima "ingerenza" (timone a mano 21:35:01) al momento di assunzione del Comando ("I take the conn" ore 21:39:17) intercorrono 4'16", lasso di tempo in cui il Comandante non segue comunque la navigazione e parte del tempo lo trascorre parlando al telefono con il Comandante Palombo. Tutto questo si configura come una pessima indicazione di "arte del comando" nella gestione del personale in Plancia e di professionalità nella condotta della navigazione. Aggiungendo che il Comandante non avrebbe dovuto consentire la presenza di personale estraneo a quello di guardia Plancia, né tanto meno portarne al suo seguito"* (Cfr. pag. 219 e 220 perizia incidente probatorio). A tal proposito si deve rilevare che la Regola 24.3, della Sezione A-VIII/2, Parte 4.1 della Convenzione Internazionale STCW prevede che l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione continui ad essere responsabile della sicura navigazione della nave, nonostante la presenza del comandante sul ponte, fino a quando non sia stato informato ufficialmente e abbia effettivamente compreso che il comandante ha assunto quella responsabilità. Il che sta a significare che Schettino, intromettendosi nella conduzione della nave pur non avendo assunto ufficialmente il comando, ha condizionato la tenuta della guardia da parte del suo titolare, di fatto limitandone l'autonomia decisionale, oltre ad ingenerare l'obiettiva incertezza sul fatto che il Comandante avesse preso o stesse per prendere il Comando. Da notare, poi, che Ambrosio aveva un rapporto non proprio idilliaco con il suo Comandante, come si desume dalle seguenti due circostanze. Ambrosio il 17/12/2011 era già stato ripreso da Schettino in occasione di una manovra in uscita dal porto di Marsiglia, effettuata dal comandante con un forte vento e peraltro perfettamente riuscita, allorché Ambrosio aveva detto ad alta voce in plancia che forse era il caso di rinviare la manovra, fatto questo che poi aveva provocato la reazione di Schettino che, convocatolo nella sua cabina, lo aveva rimproverato dicendo che certe cose non andavano dette perché il Comandante era lui e rimaneva traccia nella registrazione del VDR di ciò che veniva detto in plancia. Lo stesso giorno del naufragio, poi, Ambrosio aveva appena ricevuto dal comandante in seconda

Bosio le note caratteristiche in vista del suo sbarco a Savona, previsto per il giorno successivo, così apprendendo che Schettino aveva deciso di abbassargli leggermente la valutazione, ritenendolo non ancora pronto per la progressione di carriera che una votazione più alta avrebbe garantito (Cfr. trascrizione deposizione Ambrosio parte I udienza 17/12/2013 pag. 10 e ss, nonché, sull'abbassamento dello score, deposizione Bosio udienza 1/2/2014). Ciò può ben spiegare lo stato particolare di soggezione in cui si trovava Ambrosio nel momento in cui il Comandante ha fatto ingresso in plancia e ha cominciato a dare disposizioni sulla conduzione della nave (in dibattimento è infatti emerso che Schettino era autoritario e severo e non ammetteva di essere contraddetto) e, soprattutto, il comportamento successivo, una volta che Schettino ha assunto il comando e ha dato una serie di ordini, chiaramente finalizzati a non rispettare la rotta programmata e comunicata all'ufficiale di guardia, senza che nessuno degli ufficiali di guardia presenti (lo stesso Ambrosio e la Coronica) intervenisse per richiamare l'attenzione del Comandante sulla pericolosità della situazione che si stava profilando.

A ciò si aggiunga la presenza sul ponte di comando di persone estranee alla guardia e l'azione di disturbo rappresentata - durante la manovra di avvicinamento alla costa, con timone a mano ed in orario notturno - non solo dalle conversazioni tra gli ospiti del Comandante ma anche dalla telefonata che per circa 50 secondi ha visto impegnato il Comandante, mentre la nave continuava a sfilare sulla rotta originaria che puntava verso l'isola (cfr. quanto già esposto nella parte dedicata alla ricostruzione degli eventi). Tutto ciò in contrasto con gli ordini standard per l'Ufficiale di guardia in plancia previsti dalla procedura SMS (Cfr. P14-MAN1 MO 12 SMS, Allegato 44 alla perizia) che prevede che per ragioni di sicurezza, passeggeri o altre persone non coinvolte nella guardia in plancia, non sono autorizzati all'ingresso sul ponte di comando, eccetto per casi particolari per cui è richiesta l'autorizzazione del Comandante. E' pur vero che in passato erano state organizzate visite guidate di passeggeri sul ponte, come mostrato da un video prodotto dalla difesa dell'imputato, ma queste visite erano state fatte sempre di giorno ed in navigazione in mare senza manovre particolari da effettuare, in condizioni quindi ben diverse da quelle nelle quali si trovava la nave quella notte. Inoltre l'uso del telefono privato e del telefono cellulare di bordo è vietato durante la guardia così come durante le manovre, come stabilito dal Paragrafo 4.3 della procedura P14-I02 SMS (Cfr. Allegato 45 alla perizia), mentre le uniche telefonate in entrata che possono essere effettuate al Ponte di Comando, sono quelle inerenti la sicurezza della nave o delle persone imbarcate.

2.3.6 Mancata predisposizione di un adeguato servizio di vedetta (punti nr. 6 e 13).

A seguito dell'ordine dato da Schettino di passare al timone a mano, il marinaio Jacob Rusli Bin, che correttamente Ambrosio aveva destinato al servizio di vedetta, ha lasciato la postazione davanti al finestrone di prua, per portarsi alla ruota del timone e nessun ordine di sostituirlo è stato dato, né da Ambrosio, ancora formalmente titolare della guardia per pochi minuti, né da Schettino. In particolare il Comandante, sia al momento di intromettersi nella conduzione della guardia che, dopo la telefonata con Palombo, nell'assumere formalmente il comando della manovra, non ha destinato nessun membro dell'equipaggio al servizio di vedetta, nonostante la manovra in atto, in orario notturno ed in acque ristrette in prossimità della costa, con ciò violando le specifiche disposizioni di legge e della Costa Crociere Spa indicate nel capo d'imputazione.

Lo scopo del servizio di vedetta è quello di *“mantenere un continuo stato di vigilanza con la vista e l'udito, come pure con tutti gli altri mezzi disponibili, con riguardo a ogni significativo cambiamento nell'ambiente operativo, di effettuare una valutazione completa della situazione e del rischio di collisione, incaglio ed altri pericoli per la navigazione e di individuare navi o aeromobili in pericolo, naufraghi, relitti, rottami ed altri rischi per la navigazione sicura”* (Cfr. Regola 14, Sezione A-VIII/2, Parte 4.1 della Convenzione Internazionale STCW). Questo servizio non poteva essere svolto dallo stesso Ufficiale responsabile della guardia e, quindi, dallo stesso Schettino nel momento in cui ha assunto la titolarità della manovra, atteso che la Regola 16, Sezione A-VIII/2, Parte 4.1 della Convenzione Internazionale STCW dispone che l'ufficiale responsabile della guardia può svolgere il servizio di vedetta, esclusivamente durante le ore diurne. Nel caso della Concordia è del tutto evidente che ove un membro dell'equipaggio fosse stato destinato al servizio di vedetta, ciò avrebbe consentito di percepire con maggiore tempestività e precisione il rapido avvicinarsi della costa, ancorché avvolta nel buio, e la pericolosità della situazione che si stava creando, anche attraverso la risacca che si formava sugli scogli. Anziché invitare i propri ospiti a posizionarsi sull'aletta di sinistra per ammirare il passaggio, Schettino avrebbe dovuto inviare su quel lato un membro dell'equipaggio, avvalendosi della facoltà a lui riconosciuta dal paragrafo 4.1.3 della Procedura P14 MAN 01 BRIDGE PROCEDURES del manuale SMS, di implementare la guardia ai fini della sicurezza della navigazione.

2.3.7 Assunzione del comando (punti nr. 11, 12, 14, 15 e 16 dell'imputazione).

In precedenza sono state già descritte le fasi che hanno portato all'assunzione del comando da parte di Schettino (cfr. parte 2.2.5). Alle ore 21:39:17, dopo poco meno di cinque minuti da quando era entrato in plancia alle ore 21:34:38, il comandante Schettino ha assunto in prima persona la responsabilità della conduzione della manovra.

Il comando è stato assunto senza acquisire dettagliate informazioni sulla posizione e rotta della nave, nonché sulle condizioni meteomarine e, in generale, sulla situazione della navigazione, in violazione della Regola 21-22, Sezione A-VIII/2, Parte 4.1 della Convenzione Internazionale STCW, e, quindi, senza tener conto dei rischi che la nave avrebbe potuto incontrare durante la navigazione e, in particolare, durante la manovra di avvicinamento all'Isola del Giglio. Da notare che la presenza degli scogli era ben nota al Comandante, tanto che Canessa lo aveva segnalato durante la programmazione della rotta e la visione attenta del monitor del radar avrebbe consentito di trarre tutte le informazioni necessarie per una navigazione sicura, come già ampiamente visto nella parte dedicata a questo argomento. Va, infatti, ricordato che Schettino, nel momento in cui ha assunto il comando, si è posizionato di fronte al monitor di uno dei radar sulla console, come da lui stesso ammesso durante l'interrogatorio davanti al GIP del 17 gennaio 2012, e che il paragrafo 4.3.9 della procedura SMS P14 MAN 01 lo obbligava a controllare con continuità il radar per verificare la posizione della nave, dal momento che la navigazione avveniva di notte ed i punti notevoli a terra non erano chiaramente visibili.

Questa superficialità nell'affrontare la manovra è tanto più grave se si riflette sul fatto che Schettino era sin dall'inizio intenzionato a portarsi più a ridosso dell'Isola di quanto programmato da Canessa, come già analizzato in precedenza.

Superficialità dettata dalla troppa sicurezza nei propri mezzi e capacità - il *"..No, no, poi vado io"* ricordato da Canessa - che lo ha portato a navigare praticamente a vista e seguendo il suo istinto marinaresco, tanto che non ha mai fatto rilevare, durante il periodo in cui ha assunto il comando, il punto nave, come previsto dal paragrafo 4.3.4 della già citata Procedura P14 SMS.

Sulle reali intenzioni di Schettino e sulla sua volontà di effettuare l'avvicinamento al Giglio a vista si sono già analizzati i plurimi elementi probatori che consentono di affermare con certezza che questa fosse la sua programmazione della rotta, a partire da quanto detto a Canessa prima della partenza, per finire con la telefonata con Palombo delle ore 21:37:55. Non va, infine, trascurata, come già evidenziato in precedenza, la condotta di Ambrosio che alle 21:36:49, ancora responsabile della guardia, non prosegue nella manovra

necessaria per tenersi sulla traiettoria per raggiungere la rotta di 334°, mantenendo la prua della nave a 290° sino alle 21:39:17, allorché Schettino assume il comando. Ma ripete per ben due volte ad alta voce la rotta (una prima volta alle 21:36:58 ed una seconda alle 21:39:16), per richiamare l'attenzione del Comandante sul fatto che la nave si trovava ancora sulla rotta 290°. Da ricordare, come visto, il gesto fatto da Schettino all'indirizzo di Ambrosio, quando questi aveva ripetuto alle ore 21:36:58 la rotta tenuta dalla nave, ovvero un cenno con la mano con il palmo aperto, come a dire di aspettare, così contribuendo a creare quella situazione di incertezza nel primo Ufficiale di guardia sulla reale conduzione della manovra. Anche da quel gesto si desume una ulteriore conferma della volontà di Schettino di portarsi più vicino di quanto programmato e comunicato ai suoi ufficiali di guardia.

Del resto lo stesso Schettino, subito dopo l'urto nella conversazione con Ferrarini registrata dal VDR (Cfr. pag. 194 e 195 della trascrizione del VDR effettuata dai periti in dibattimento), si è giustificato di quello che aveva combinato passando così vicino all'isola ed urtando un basso fondale, dicendo di essersi fidato delle indicazioni fornite da Palombo, il quale, viceversa, nel dirgli che i fondali erano buoni, lo aveva consigliato di allontanarsi subito, perché non vi era alcun motivo di fare quel passaggio in quelle condizioni.

2.3.8 I profili di colpa contestati ai punti nr. 17, 19 e 20.

La Convenzione Internazionale STCW, alla Regola 7, Sezione A-VIII/2, Parte 2, prevede l'obbligo, in caso di deviazione dalla rotta pianificata, di preventiva pianificazione della nuova rotta. Questa norma è stata, come visto, clamorosamente violata dall'imputato. E' pur vero che nella avventata manovra di avvicinamento all'Isola, Schettino non è l'unico responsabile, atteso che gli Ufficiali di guardia sul ponte, e segnatamente sia Ambrosio che Coronica, hanno avuto una loro quota di responsabilità nella produzione dell'evento (tanto che sono stati giudicati corresponsabili dell'evento, in un diverso procedimento definito con sentenza di applicazione pena); ma il principale responsabile nella ideazione e gestione della manovra di accostata è e rimane l'imputato Schettino. Il suo ruolo apicale e principale responsabile della nave (come non ricordare la frase pronunciata da Schettino nel corso del suo esame dibattimentale, quando in un'entusiasta autocelebrativa ha detto che sulla nave il Comandante è secondo solo dopo Dio!) e le precise scelte effettuate nella conduzione della nave, sin dal primo momento in cui ha messo piede in plancia, ordinando

il timone a mano e così intromettendosi nella conduzione della guardia da parte del primo ufficiale Ambrosio, non lasciano alcun dubbio su questa conclusione.

Ricordiamo che alla data dell'evento nessuna norma di legge vietava che una nave di quelle dimensione potesse avvicinarsi così alla costa per effettuare un passaggio radente, ma una buona condotta della navigazione avrebbe richiesto, come evidenziato dai periti nominati nell'incidente probatorio, che il Comandante, dopo aver acquisito le informazioni fondamentali per impostare una manovra in acque ristrette, richiedesse una nuova e celere pianificazione all'ufficiale cartografo della nuova rotta, ordinandogli di seguire costantemente la navigazione, mettendo sulla carta il punto nave GPS con la dovuta frequenza ed incaricandolo, altresì, di comunicare il punto consigliato di accostata per passare alla distanza di sicurezza minima, rispetto ad ostacoli quali scogli e bassi fondali. Il Comandante, altresì, avrebbe dovuto assegnare un ufficiale al controllo costante del radar e nel contempo assegnare ad Ambrosio, ufficiale sollevato dalla responsabilità della conduzione della nave, il compito di supervisionare, durante la manovra, il lavoro e la concentrazione delle vedette e del timoniere (Cfr. pagg. 172-173 perizia incidente probatorio).

Ulteriore profilo colposo commissivo a carico dell'imputato è quello relativo ai serrati ordini di manovra impartiti al timoniere, dal momento in cui ha assunto il comando e sino all'urto e nelle fasi immediatamente successive, prima di comprendere che la nave non rispondeva più ai comandi ed aveva perso propulsione e capacità di governo, oltre che la galleggiabilità. Lo svolgersi rapido e drammatico degli eventi è già in precedenza stato esaminato, così come è stato valutato lo scarto tra ordini dati e quelli effettivamente eseguiti dalla nave che rispondeva con un suo fisiologico ritardo, oltre che per l'azione congiunta del vento che ad oltre 16 nodi spingeva sulla fiancata di dritta della nave, una sorta di enorme vela esposta la vento, che contribuiva a limitare la velocità di accostata e a spingere la nave verso la costa.

In questa sede va precisato che sino alle ore 21:44:13 gli ordini di manovra furono dati per angoli di prora (precisamente: 310°, 325°, 330°, 340° e 350°), senza alcuna indicazione sulla velocità dell'accostata che progressivamente il timoniere doveva tenere ed anzi in occasione del primo ordine, quello per 310°, Schettino aveva ordinato al timoniere di effettuare la manovra lentamente in modo assai graduale (*"come slowly, slowly to 310 ...easy"*). Ciò sta a significare che il Comandante voleva che la rotta ordinata venisse raggiunta lentamente con angoli bassi di barra - cioè ruotando assai lentamente il timone - per non far sbandare la nave e così pregiudicare il confort dei passeggeri, tenuto conto

dell'elevata velocità della nave, che si muoveva a circa 16 nodi. Questa disposizione non è mai stata modificata da Schettino nel corso della sua sciagurata conduzione della manovra, facendo sì che il timoniere correttamente eseguisse tutti gli ordini, anche quelli più serrati pronunciati uno di seguito all'altro, in eguale maniera e quindi lentamente, con poco angolo di barra.

Una buona condotta della navigazione avrebbe, viceversa, richiesto che gli ordini di accostata venissero impartiti non solo indicando la rotta, ma anche specificando gli angoli di barra, sia per incrementare la velocità con la quale la nave avrebbe raggiunto la nuova rotta, sia per ridurre l'effetto che il vento produceva sulla fiancata della nave, influenza questa che Schettino non ha tenuto nel debito conto.

"In vicinanza di ostacoli in prossimità della costa, un altro fattore determinante per mantenere un idoneo margine di sicurezza è il corretto e tempestivo impiego dell'angolo di barra per ottenere efficaci e repentine variazioni della rotta al fine di navigare in acque sicure o per evitare collisioni in situazioni di emergenza. Fondamentale quindi è correlare le dimensioni della nave, la velocità mantenuta e la "quantità" di angolo di barra. Scindere i tre fattori, trascurandone anche uno solo, porta a commettere errori di valutazione durante la manovra che, uniti alla vicinanza della costa e alle sfavorevoli condizioni di vento (come nel caso in esame), possono avere conseguenze irreversibili. Nella fattispecie il Comandante, quando ha variato l'assetto della navigazione escludendo il pilota automatico, avrebbe dovuto da subito specificare l'angolo di barra negli ordini dati al timoniere ed incrementarne i valori con il rapido avvicinarsi alla costa" (Cfr. risposta al Quesito n. 8, pag. 150 della perizia incidente probatorio).

Il Comandante Schettino, quindi, non ha considerato, nell'effettuare il passaggio vicino alla costa dell'Isola del Giglio, l'azione del vento che si opponeva *"alla rotazione (accostata) dell'unità, spingendola verso la costa con notevole intensità, resa più critica dal tardivo impiego dell'angolo di barra dei timoni"* (Cfr. Perizia citata).

Tutto ciò dimostra, ancora una volta, l'approssimazione ed estrema superficialità con la quale l'imputato ha affrontato la manovra di avvicinamento al Giglio, a partire dal ritardo con il quale si è presentato sul ponte di Comando, senza assumere preventivamente tutte le necessarie informazioni per condurre la nave in sicurezza.

Sempre con riferimento alle modalità con le quali l'imputato ha condotto e gestito le ultime fasi della manovra, culminate con l'urto con il basso fondale, si pone il problema degli ultimi frenetici ordini impartiti da Schettino in angoli di barra.

Si è già visto che la rapida e frenetica successione degli ordini di prora dati sino a 350° e, soprattutto, di quelli successivi sta a dimostrare che Schettino, consapevole di aver portato la nave molto più vicina di quanto programmato, con la chiara intenzione di rasentare il porto, ha cercato di far virare repentinamente la nave per allontanarsi velocemente dalla costa, una volta resosi tardivamente conto del precipitare degli eventi.

Quando abbia percepito che la situazione era diventata diventando drammatica non è dato sapere con certezza, ma il dato oggettivo restituito dal VDR è che alle ore 21:44:14 - con la nave in posizione in posizione Latitudine N 42°21'.1991 Longitudine E 010°55'.9146, ad una distanza dalle Scole di 0,18 miglia, pari a circa 333 metri, con una velocità 16 nodi - il Comandante ha ordinato "*Starboard 10*", ovvero timone 10° a dritta. Il fatto che sia improvvisamente passato da ordini di manovra per prore - di cui l'ultimo a 350°, accompagnato dalla nota espressione "*Otherwise we go on the rocks*" - a quelli per angoli di barra, sta a significare che deve aver percepito qualcosa di anomalo, realizzando che si trovava in quel momento troppo vicino alla linea della costa e la sua reazione immediata è stata quella di aumentare la velocità di accostata, ordinando al timoniere di quanti gradi ed in quale direzione dovesse azionare il timone, dopo che sino all'ultimo ordine di 350°, era ancora validata la prescrizione impartita al timoniere di manovrare molto lentamente e dolcemente.

Gli ordini improvvisi in angoli di barra hanno determinato una repentina accostata a dritta della nave, con conseguente accentuato movimento della prora verso dritta e della poppa verso sinistra e, quindi, verso terra. Resosi conto di ciò e dell'imminenza dell'urto con il basso fondale, Schettino ha tentato la manovra azzardata della c.d. baionetta, sulla quale ci si è già soffermati (Cfr. capo 2.2.6), il cui scopo era quello di fermare la rotazione della poppa verso terra, ordinando di spostare il timone da dritta a sinistra.

È in tale ultima disperata fase degli eventi, con la nave praticamente a ridosso del basso fondale, che si inserisce l'errore commesso dal timoniere Jacob Rusli Bin, sul quale la difesa dell'imputato - ma non solo, visto che sul punto la difesa della parte civile CODACONS si è molto sforzata di dimostrare l'interruzione del nesso causale a beneficio dell'imputato - ha lungamente insistito, per dimostrare che l'urto non ci sarebbe stato se il timoniere non avesse compiuto l'errore in queste fasi terminali, errore rilevato dai periti nel corso dell'estrazione dei dati dal VDR e di cui nessuno prima di allora si era accorto.

2.4. L'ERRORE DEL TIMONIERE

E' accaduto che il timoniere, che aveva ricevuto dal comandante Schettino ben sei ordini diversi negli ultimi 32 secondi, non ha capito il contenuto dei comandi impartitigli nello spazio di un solo secondo, dapprima alle ore 21:44:44 - "Port Ten"- e poi alle 21:44:45 - "Port Twenty" ossia, rispettivamente, dieci e venti gradi a sinistra. Con la conseguenza che invece di portare la ruota del timone verso sinistra, ha manovrato ancora una volta verso destra, con un angolo di dieci e sino a venti gradi, mantenendo questa posizione errata per circa dieci secondi, salvo poi riportare il timone a sinistra alle ore 21:44:55, dopo essersi accorto dell'errore.

Val la pena qui ricordare nuovamente la scansione temporale degli eventi accaduti in rapida successione:

- alle ore 21:44:14- con la nave ad una distanza dalle Scole di 0,18 miglia, pari a circa 333 metri, poco più della sua lunghezza, muovendosi ad una velocità di sedici nodi, ovvero circa 8,23 metri al secondo- il Comandante ha ordinato "Starboard 10", ovvero timone 10° a dritta;
- Alle ore 21:44:18 a circa 0.16 miglia dalle Scole, cioè 296 metri (quasi quanto la lunghezza dell'intera nave), Schettino ha ordinato "Starboard 20", ma la nave dopo 33 secondi da quando aveva dato l'ultimo ordine di prora per 350° (ore 21:43:45), aveva accostato di soli 8° gradi a causa del poco angolo di barra impostato in precedenza e delle condizioni meteomarine;
- Dopo tre secondi, alle ore 21:44:21, il comandante ha ordinato "Hard Starboard" ovvero tutto a dritta; siamo a 36 secondi dall'ultimo ordine di prora a 350° ma, a causa dei fattori interferenti già ricordati (condizioni meteomarine e risposta fisiologica della nave), la nave - oramai ad una distanza dalle Scole di soli 0,15 miglia, ovvero a quasi 278 metri - è riuscita a raggiungere una prora effettiva di soli 336,3°, facilmente rilevabile dallo schermo radar (in questo momento si realizza la prima drammatica sbandata della nave, a causa della velocità durante l'esecuzione dell'ordine di tutto a dritta, ordine assolutamente anomalo ed inusuale per una nave da crociera, dove i timonieri durante la normale navigazione sono soliti usare bassi angoli di barra per rendere la navigazione il più possibile confortevole, obiettivo primario della compagnia). Questa manovra, inoltre, per effetto della velocità e della risposta della nave, ha portato ad accentuare il movimento di traslazione della poppa verso la costa, in una sorta di enorme derapata, il cui effetto è stato quello di avvicinare ulteriormente la parte terminale sinistra della nave verso lo scoglio;

- Alle ore 21:44:34 a sole 0,09 miglia dalle Scole - 166 metri - Schettino ha iniziato la c.d. manovra a baionetta, dando l'ordine di timone al centro ("*Midship*") ma la nave, a causa dell'inerzia dovuta alla quantità di moto (massa per velocità), ha continuato ad accostare verso destra fino a puntare con la prua a 009,6°, superando addirittura la direzione nord;
- Alle ore 21:44:44, a 15,5 nodi di velocità, primo ordine di accostare a sinistra di 10 gradi- "*Port 10*"- a 0.073 miglia che corrispondono a 135 metri dalle Scole, quando la nave era oramai con la prua all'altezza del bersaglio. Due secondi dopo alle ore 21:44:46 nuovo ordine "*Port 20*" con la distanza che è scesa a 0.067 miglia, ovvero 125 metri;
- Alle ore 21:45:05, ad una velocità di 14,4 nodi e una distanza dalla costa di 0,086 pari a 160 metri, il Comandante ordina, nell'ultimo tentativo di evitare l'urto, "*Hard to port*", ovvero tutto il timone a sinistra e due secondi dopo, alle ore 21:45:07, avviene l'urto della nave - che con la prua si sta allontanando dalla costa, scivolando con la poppa verso l'isola, ad una distanza di 0.094 miglia pari a 175 metri - con il basso fondale a pochi metri dallo scoglio emerso più vicino.

Qui di seguito si riporta la tabella predisposta dai periti per visualizzare l'errore del timoniere, raffrontando l'ordine del comandante con quanto eseguito dal timoniere e la posizione effettiva assunta dal timone per effetto del fisiologico ritardo nella risposta (la c.d. Isteresi del timone).

ORA	ORDINE CTE	IMPOSTAZIONE TIMONIERE (ORDER) SN/DR	POSIZIONE EFFETTIVA TIMONI (ACTUAL) SN/DR
21:44:21	HARD TO STB		
21:44:34	MIDSHIP	+45°/+45°	+34,7°/+36°
21:44:44	PORT 10°	+0,09°/-0,18°	+16,69°/+18,76°
21:44:46	PORT 20°	+0,09°/-0,22°	+7,06°/+9,36°
21:44:48		+10°/+10°	0,5/0
21:44:49		+17,1°/+17,1°	-2,2°/-1,8°
21:44:50		+19,12°/+19,12°	-2,2°/-1,39°
21:44:52		+19,89°/+19,89°	+4,5°/+5,7°
21:44:54		+19,89°/+19,89°	+14,17°/+15,12°
21:44:55*		+18,76°/+18,81°	+17,77°/+18,04°
21:44:56		+6,97°/6,61°	+18,5°/+18,36°
21:44:57		-0,99°/+6,61	+18,54°/+18,54°
21:44:58		-19,12°/-20,02°	+14,49°/+14,44°
21:44:59		-18,99°/-19,89°	+10,03°/9,90°
21:45:00		-18,99°/19,89°	+5,44°/+5,49°
21:45:01		-18,99°/-19,89°	+0,04°/+0,27
21:45:02		-18,99°/+19,89°	-4,27°/-4,14°
21:45:05	HARD TO PORT	-18,94°/-19,84°	-17,5°/-17,77°

*momento in cui il timoniere si avvede dell'errore e inizia a scontrare barra per raggiungere i 20° di barra a sinistra ordinati dal Comandante

La tabella indica che il momento in cui il Comandante Schettino ordina 10 gradi di barra a sinistra, alle 21:44:44, i timoni sono ancora a destra a circa + 18° (cfr. terza riga, quarta colonna verso destra), in quanto stanno rientrando dalla posizione di tutta la barra a dritta delle ore 21:44:21, mentre il timoniere ha correttamente eseguito il comando, portando subito la barra al centro (+45° nella terza colonna verso destra). Proseguendo si nota come il timoniere continui a portare il timone verso destra sino alle 21:44:54, momento in cui l'angolo del timone raggiunge il massimo valore verso destra, ovvero +19,89 gradi, per poi scendere dopo un secondo a +18,76 e di lì ad un ulteriore secondo a +6,97, sino a riportarsi, alle 21:44:57 a -0,99 gradi, ovvero nella direzione ordinata dal comandante. L'orario in cui il timoniere si è accorto dell'errore viene individuato intorno alle ore 21:44:55, quando il VDR ha registrato la variazione più importante in diminuzione nella direttrice verso dritta, in verità iniziata un secondo prima, mentre l'orario dal quale l'iniziale ordine di portare il timone a sinistra viene effettivamente eseguito dal timoniere, è stato individuato nelle ore 21:44:57, quando è stata registrata l'impostazione del timone su -0,99, dove il segno meno indica, come dovrebbe essere oramai chiaro, il lato sinistro.

Su questi circa 13 secondi si è accesa una battaglia processuale, portata avanti dalla parte civile CODACONS (cui si è accodata – comprensibilmente - la difesa dell'imputato), che con il proprio CT ha cercato di dimostrare, ricorrendo ad un sofisticato simulatore, che se non ci fosse stato l'errore del timoniere, la manovra a baionetta avrebbe avuto

successo e l'urto con il basso fondale non si sarebbe prodotto o si sarebbe prodotto con conseguenze meno devastanti per la sopravvivenza della nave.

I periti del Tribunale ed i CT dell'Avvocatura dello Stato e del PM hanno, invece, dichiarato che non è possibile stabilire con certezza cosa sarebbe successo se non vi fosse stato l'errore del timoniere, il cui effetto indubbiamente è stato quello di attenuare, per un frazione di tempo, l'efficacia della manovra che il comandante stava tentando per ridurre il momento angolare della prua della nave e cercare di frenare la sbandata della poppa verso sinistra. Forse l'urto avrebbe interessato altri compartimenti della nave posti più a poppa, ma va rilevato che questa disperata manovra tentata dal comandante è stata ordinata quando la nave era già così vicino agli scogli e con la poppa praticamente impegnata sui bassi fondali, da renderla praticamente inutile. In particolare il pur apprezzabile sforzo del CT del CODACONS prof. Neri, che ha ricostruito le condizioni meteo-marine di quel momento sulla base di un calcolo mediano dell'ultimo tratto di navigazione, non tiene, e non può tener, conto di quelle realmente sussistenti in quell'ultimo fatale momento della rotta. La simulazione, inoltre, ha preso come punto di riferimento per stabilire il momento dell'urto, l'allarme sonoro che si sente in plancia, ma il momento dell'urto va, viceversa, individuato qualche secondo prima, nel momento in cui si sente lo stridore delle lamiere a contatto con la roccia. Ciò determina una diversa posizione della nave rispetto al dato inserito nel simulatore, al pari delle condizioni meteomarine ed in particolare del vento, dati questi che, come visto, non è possibile riprodurre in maniera uguale a quella esistente nel preciso momento in cui è avvenuto l'urto e negli istanti immediatamente precedenti, data la loro variabilità nel tempo (cfr. deposizione periti, udienza del 24/9/2013 nonché pag. 44 e ss deposizione Ammiraglio Vitalone, Consulente dell'avvocatura di Stato, trascrizioni parte III, udienza 3/7/2014).

In realtà questo Collegio ritiene che la questione posta dalla parte civile CODACONS e dalla difesa dell'imputato, non abbia alcuna efficacia interruttiva del nesso causale, come auspicato dalla difesa dell'imputato e, un po' meno comprensibilmente, da quella della parte civile.

Per meglio comprendere i valori in gioco, si deve osservare che su un nave come quella di cui si discute, per effettuare un arresto di emergenza, il cosiddetto *crash stop*, cioè passare da macchine tutto avanti a macchine tutto indietro, il tempo necessario per arrestare il moto è di quattro minuti e dieci secondi, pari ad una distanza di 1.290 metri. Questi dati, riferiti dall'Ammiraglio Vitalone, sono stati tratti dal *Manoeuvring Booklet* del Cetena (Centro Tecnico Navale, ente preposto per determinare le capacità evolutive di

una nave, attraverso prove a mare; cfr. pag. 6 trascrizioni parte III, udienza 3/7/2014). Questi sono i valori in gioco che Schettino doveva sapere e conoscere: 1.290 metri a fronte di un passaggio vicino alla costa di poco più di cento metri, tanto l'imputato aveva condotto la nave sotto costa, alla folle velocità di 16 nodi, pari a 8,23 metri al secondo. Sempre sulla base delle prove a mare eseguite nel 2006 dal Cetena sulla Costa Concordia, emerge che a venti nodi la nave, con la barra tutta da un lato a 90°, ha un avanzo di circa 686 metri, ovvero per portarsi sulla nuova rotta impiega quella distanza (cfr. prove Cetena allegate alla deposizione Ammiraglio Vitalone, pag. 7 trascrizioni parte III, udienza 3/7/2014). Se si riflette sul fatto che gli ultimi frenetici ordini al timoniere, nel disperato tentativo di evitare l'urto, vengono impartiti a partire dalle ore 21:44:44 e che, per effetto dei precedenti ordini di barra tutta a dritta delle 21:44:21, la nave aveva subito un accentuato sbandamento a sinistra, con la poppa che quindi scarrocciava ancor di più verso la costa, ci si rende conto, allora, della drammatica situazione senza ritorno in cui lo stesso Schettino aveva messo la nave e le persone imbarcate, con il suo antecedente comportamento, tale da non consentire in concreto alcuna manovra evasiva che potesse realmente scongiurare l'impatto con il basso fondale (Cfr. esito perizia incidente probatorio ed audizione periti sul punto udienza del 24/9/2013).

Anche dando per scontata l'influenza causale dell'errore del timoniere sull'evento naufragio - da ricordare che al timoniere Jacob Rusli Bin è stato contestato il concorso nel naufragio e nel reato di omicidio e lesioni personali plurime colpose e che ha definito la propria posizione con il patteggiamento, al pari degli altri due Ufficiali di coperta presenti sul ponte di Comando insieme a Schettino - si deve osservare, senza alcuna possibilità di contestazione sul punto alla luce dei granitici riscontri in precedenza esaminati, che si tratta di una concausa che non ha alcuna efficacia interruttiva del nesso causale, per le considerazioni già in precedenza svolte nella parte dedicata alla valutazione in generale della natura delle condotte colpose e del nesso causale.

La condotta del timoniere, infatti, si inserisce nel fluire degli eventi, come ulteriore fattore che ha causato l'evento ma solo a seguito della condotta dell'imputato, senza la quale non solo sarebbe stato ininfluenza, ma nemmeno si sarebbe verificato.

Si tratta di un fattore che non ha il carattere dell'eccezionalità, che non era del tutto imprevedibile né rappresentava uno sviluppo assolutamente atipico della serie causale innescata dalla condotta dell'imputato.

In primo luogo è stato Schettino che ha volontariamente portato la nave, di notte e a elevata velocità, così vicino alla costa, senza programmare adeguatamente la manovra

ma improvvisando e navigando praticamente a vista. La situazione di pericolo è stata, infatti, creata dall'imputato, il quale nel momento in cui ha assunto il comando ha dato una serie di ordini di manovra ai quali, per la nota isteresi del timone e per le condizioni meteomarine oltre che per la prescrizione data di eseguire la manovra molto dolcemente - rimasta valida per tutta la durata della manovra - la nave ha risposto con fisiologico ritardo, che doveva essere considerato dal Comandante.

Sempre Schettino, nonostante i problemi di comprensione della lingua inglese già manifestati dal timoniere, non ha provveduto alla sua sostituzione come pure avrebbe potuto e dovuto fare, ma si è avventurato in una manovra azzardata, con una raffica stringente di ordini, tutti a breve distanza l'uno dall'altro.

Il parossismo degli ordini è diventato frenetico quando ha iniziato a dare ordini per angoli di barra, uno dopo l'altro e a brevissima distanza di tempo. In soli 53 secondi - tanto è passato da quando, alle ore 21:44:14, Schettino ha verosimilmente avuto la reale percezione del pericolo imminente ed ha iniziato a dare ordini in angoli di barra, a quando, alle ore 21:45:07, c'è stato l'impatto - sono stati dati ben sette ordini, dapprima a dritta sino a l'ordine estremo, per una nave di quelle dimensioni e a quella velocità, di timone tutto a dritta; e, poi, improvvisamente dal lato opposto.

Va, inoltre, considerato che in quelle navi da crociera dare ordini per elevati angoli di barra e con un ritmo così serrato costituisce circostanza inusuale, visto che i timonieri durante la normale navigazione sono soliti usare bassi angoli di barra per rendere la navigazione il più possibile confortevole per i passeggeri; lo stesso imputato, infatti, aveva dato tutti i precedenti ordini con la prescrizione di eseguirli molto dolcemente e lentamente, come puntualmente fatto dal timoniere.

In questo scenario, il fatto che il timoniere pressato dall'incalzare degli ordini e dall'emergenza dallo stesso imputato creata, potesse non comprendere un ordine o potesse eseguirlo malamente, non costituiva affatto circostanza eccezionale, assolutamente imprevedibile ed atipica, tale da alterare significativamente il decorso causale degli eventi.

Da considerare, in ogni caso, che l'errata esecuzione da parte di Rusli Bin dell'ordine del comandante Schettino è intervenuta comunque in una fase degli eventi talmente avanzata, con la nave praticamente sul basso fondale e ad una velocità del tutto eccessiva, tale da rendere l'impatto inevitabile.

La scelta, si passi il termine, criminale è stata quella a monte di portare una nave, con quelle caratteristiche e a quella velocità, così in prossimità dell'isola, condotta questa che non

solo costituisce il necessario antecedente causale degli eventi successivi, ma che è gravemente colposa, in quanto l'evento era ampiamente prevedibile e, come di qui a breve si vedrà, anche previsto, nonché assolutamente evitabile, sol che il comandante avesse desistito dal voler portare la nave ben più vicino all'isola di quanto programmato in tutta sicurezza dall'Ufficiale cartografo Canessa.

La responsabilità del naufragio è, pertanto di Schettino, anche se questa responsabilità, come già anticipato, va condivisa con gli altri due ufficiali che erano presenti sul ponte di comando - ovvero Ambrosio e Coronica - che nulla hanno fatto per impedire l'evento, salvi i timidi tentativi di Ambrosio, che pur aveva interrotto l'accostata quando si trovava sulla rotta per 290° di prua ed era ancora titolare della guardia, di richiamare l'attenzione del Comandante sulla rotta che stava seguendo e sulla velocità. Da ricordare che anche il terzo Ufficiale Coronica si trovava anch'essa davanti al radar e, quindi, aveva o avrebbe dovuto avere ben chiara la situazione di estremo pericolo in cui il Comandante stava mettendo la nave, ma nulla ha detto o fatto. Le posizioni degli altri compiutati, come anticipato, sono state già definite con sentenza di applicazione pena all'udienza preliminare e di questa corresponsabilità nella produzione del naufragio si terrà conto nella graduazione della pena, ma ciò non toglie che la quota principale di responsabilità vada addossata all'imputato Schettino, esclusivo responsabile, questo sì, della scelta di mutare la rotta e di avvicinarsi all'isola in quel modo gravemente colposo che è stato sin qui descritto.



PARTE TERZA

LA GESTIONE DELL'EMERGENZA:
PROFILI FATTUALI E GIURIDICI IN RELAZIONE AI DELITTI DI
OMICIDIO COLPOSO PLURIMO E DI LESIONI PERSONALI
PLURIME. LE CONTRAVVENZIONI DI CUI AL CAPO B).



3.1. BREVE PREMESSA.

In questa parte della sentenza, si procederà dapprima a una ricostruzione degli eventi più significativi verificatisi a partire dall'impatto della Concordia con il basso fondale (21:45) fino al momento dell'uscita definitiva dalla plancia di comando dell'imputato insieme ad altri ufficiali (23:20 circa). Tale ricostruzione sarà infatti utile per esaminare (nel paragrafo successivo) i profili di colpa contestati all'imputato riguardanti la gestione dell'emergenza secondo l'ordine seguito dall'accusa nel capo di imputazione, al fine di delimitare il perimetro dell'elemento soggettivo dei delitti di cui agli artt. 589 e 590 c.p. In tale contesto saranno dunque descritte singolarmente le condotte doverose di natura omissiva e commissiva riguardanti la gestione dell'emergenza, in quanto i profili di colpa relativi alla fase anteriore all'impatto sono stati già esaminati precedentemente. Quindi si passerà (in un paragrafo successivo) ad esaminare il decorso causale *reale* mediante la singola ricostruzione dei decessi delle trentadue vittime. Scopo di tale indagine sarà essenzialmente quello di ravvisare la sussistenza del nesso causale tra le condotte colpose attinenti alla gestione dell'emergenza e le lesioni personali e gli eventi-morte medesimi. A tal proposito è opportuno sin d'ora anticipare che, sebbene i profili di colpa riguardanti la gestione dell'emergenza consistano sia in omissioni che in comportamenti attivi, il fulcro della relativa contestazione deve comunque essere ravvisato nella componente omissiva, per cui dovrà procedersi idealmente alla ricostruzione degli eventi attraverso l'accertamento controfattuale, al fine di stabilire se le trentadue morti non si sarebbero verificate qualora l'imputato avesse posto in essere le condotte doverose individuate nei paragrafi precedenti.

Ci si concentrerà, poi, sulla disamina delle questioni (di natura tecnica e non) introdotte dalla difesa dell'imputato e da talune parti civili inquadrabili genericamente nel concetto di "criticità", onde stabilire se le stesse abbiano inciso in qualche modo sulla causazione degli eventi delittuosi che interessano in questa sede.

Saranno trattate, infine, le contravvenzioni contestate alla lettera B) della imputazione, in quanto connesse alla ricostruzione dei fatti accaduti in plancia durante la gestione dell'emergenza.

3.2. RICOSTRUZIONE DEGLI EVENTI PIÙ SIGNIFICATIVI DALL'IMPATTO ALL'USCITA DEL COMANDANTE DALLA PLANCIA (21:45-23:20).

3.2.1. La percezione dell'impatto in plancia di comando (21:45:07: i secondi successivi all'incidente).

Alle 21:45:07 accadeva l'irreparabile: la Costa Concordia, con i suoi 289,59 metri di lunghezza e la stazza lorda di 114.147 GT, procedendo alla velocità di 14,2 nodi (poco più di 26 km/h), urtava con il basso fondale scoglioso a 0,15 miglia dalla costa, a una profondità di circa otto metri. Lo scoglio, fungendo quasi da apriscatole secondo un'efficace similitudine evocata più volte nel dibattito, tagliava la carena provocando deformazioni e lacerazioni nella zona del ginocchio di sinistra, prima che un troncone del masso si staccasse miracolosamente restando conficcato tra le lamiere, evitando così di tagliare per intero la fiancata della nave.

Lo squarcio principale era lungo 35.859 metri e si estendeva da 4 mm a proravia dell'ordinata 101 a 330 mm a poppavia dell'ordinata 52. Oltre a esso, si verificavano cinque ulteriori lacerazioni minori, di cui quattro come estensione dello squarcio principale e una a proravia dello stesso.



Lo squarcio lungo la carena della nave

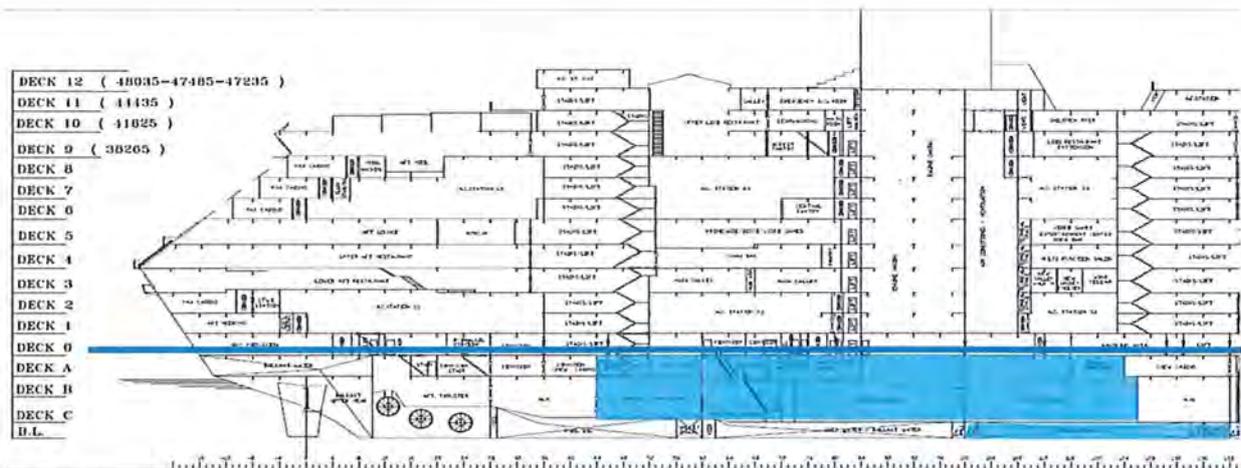


Lo scoglio rimasto incastrato tra le lamiere

La lacerazione principale interessava i compartimenti stagni dal n. 4 al n. 7 (estremi compresi), mentre quella minore da ultimo menzionata produceva una via d'acqua nel compartimento n. 8.

In alcuni compartimenti (4, 5 e 6) la velocità di allagamento era altissima, in quanto interessati per l'intera lunghezza dalla lacerazione maggiore, mentre più ridotta quella relativa ai restanti compartimenti (7, interessato solo marginalmente dallo squarcio

principale, e 8, interessato da una delle lacerazioni minori). Di conseguenza, poiché in alcuni dei suddetti compartimenti erano ubicati macchinari essenziali per la funzionalità della nave, in brevissimo tempo l'allagamento metteva fuori uso i motori elettrici di propulsione, i diesel-generatori principali e il quadro elettrico principale. L'allagamento di ben cinque compartimenti contigui comportava la irreparabile compromissione della galleggiabilità e della stabilità della nave, che sarebbe certamente affondata laddove la spinta del vento non l'avesse portata ad appoggiarsi sulla scogliera.



In celeste, i compartimenti e i doppifondi interessati dall'allagamento

Nei secondi successivi all'impatto, la nave continuava ad accostare verso destra per l'inerzia dovuta all'alta velocità, mentre nel frattempo in plancia si attivavano gli allarmi di avaria e quelli riguardanti le pompe dei timoni e i motori principali per la propulsione. Alle ore 21:45:17 veniva a mancare la propulsione e soltanto due secondi dopo si verificava il primo blackout.

A pochi secondi dall'impatto, il comandante Schettino chiedeva: «Ma dove abbiamo toccato?»

Per ironia della sorte, era proprio Tievoli, l'uomo originario del Giglio in onore del quale era stato deciso di effettuare l'accostata, a rispondergli: «Su uno scoglio e pure a pelo d'acqua.»

Il Comandante subito dopo impartiva l'ordine di chiudere le porte stagne a poppa (che in realtà sarebbero risultate già chiuse in quel momento); dopodiché, giusto il tempo per Ambrosio di ripetere l'ordine ad alta voce, che Schettino si lasciava andare a un commento drammaticamente confessorio: «Madonna, ch'aggio cumbinato...»

Quindi il Comandante, evidentemente per cercare un punto di riferimento neutro da cui ripartire per gli ordini successivi, dava l'ordine "barra al centro", che veniva confermato ed eseguito dal timoniere. A quel punto, la velocità della nave era già scesa a 9,7 nodi. Il Comandante ordinava tutta la barra a sinistra, con il proposito di scapolare lo scoglio, ma le sue intenzioni non venivano colte da Ambrosio, il quale, pensando che il Comandante avesse confuso la destra con la sinistra puntando verso l'isola, interveniva gridando: «Hard to starboard!», cioè tutta la barra a dritta, salvo poi essere prontamente corretto dallo stesso Schettino che ribadiva per ben due volte l'ordine di tutta la barra a dritta.

Il Comandante continuava nella sua manovra impartendo l'ordine di "barra al centro", di "barra a dritta" e di nuovo di "barra al centro". L'intenzione era evidentemente quella di disincagliare la poppa, di allontanare la nave dalla zona pericolosa e quindi di rimetterla in rotta.

Quando i timoni erano ancora funzionanti, il Comandante ordinava nuovamente tutta la barra dritta. I timoni, però, restavano bloccati quando l'ordine risultava eseguito solo parzialmente (circa 35°) a seguito della mancanza di alimentazione, come si desume dall'attivazione degli allarmi di avaria delle pompe timone 1, 3 e 4 (21:46:52). In quel momento, il Comandante ordinava di chiamare il nostromo per farlo andare a prua ed Ambrosio effettuava la chiamata via radio. Lo stesso Ambrosio diceva ad alta voce di far chiamare il comandante in seconda e comunicava (21:47:19) che le porte stagne erano tutte chiuse.

Il Comandante allora commentava: «Va bene, vedete per il blackout... l'importante è che non c'è rientrata d'acqua.»

3.2.2. La percezione dell'impatto nel resto della nave.

Molti dei passeggeri al momento dell'incidente si trovavano a consumare la cena nelle due principali sale ristorante ("Milano" e "Roma"). L'impatto con il basso fondale scoglioso era così forte da provocare una significativa vibrazione e uno sbandamento della nave, tanto che finivano a terra piatti e stoviglie varie. La passeggera Rosi Emilia, ad esempio, si trovava nella sala ristorante insieme a tutta la sua famiglia e al momento dell'impatto, mentre stavano facendo un brindisi, sentiva dapprima una forte vibrazione e subito dopo la nave sbandare, ritrovandosi in un attimo "da seduta in piedi". *"Abbiamo avuto il tempo di guardarci intorno, tutte le persone erano terrorizzate logicamente, perché l'inclinazione era molto, molto forte. Tant'è vero che cadevano oggetti da tutte le parti, la gente scivolava e*

tutto il resto. Praticamente, ci siamo un po'... abbiamo cercato un po' di capire e nel frattempo è andata via la luce. E lì panico, perché al buio era tutta un'altra sensazione."

Napoli Tommaso era invece salito sulla Concordia per partecipare a un reality per parrucchieri e al momento dell'impatto si trovava anche lui nella sala del ristorante "Milano" in compagnia di un suo collega. Tutt'a un tratto sentiva un urto e subito dopo vedeva volare a terra stoviglie varie. *"Lì comincia il panico totale. Il panico totale perché la nave dopo questo urto si è cominciata a inclinare. Il cameriere ci diceva di stare seduti e di continuare a mangiare. Raccoglievo i piatti da terra e li mettevo sul tavolo, ma questi piatti ricadevano per via dell'inclinazione. Allora abbiamo cominciato a fuggire. Fuggendo siamo saliti sopra, seguivamo la scia, perché c'era tanta di quella confusione, panico, gente che urlava, bambini che piangevano."*

Non era diversa la percezione dell'urto nella sala del ristorante "Roma". La passeggera Dobria Liliana era appena imbarcata a Civitavecchia e si trovava lì insieme al suo compagno per consumare la cena. Al momento dell'incidente sentiva un rumore, *"come fosse un terremoto. Un rumore che lo sento ancora dentro... Dopo questo rumore, ci siamo spaventati e si è vista tutta la gente che è scivolata per terra, i piatti, i carrelli giravano intorno, è andata via la luce e in quel momento, quando era tutto buio totale, la gente si è spaventata ancora di più."*



La situazione nelle sale ristorante negli istanti successivi all'impatto

Anche i passeggeri che erano nelle proprie cabine al momento dell'urto intuivano subito che era successo qualcosa di grave. Folco Antonella, ad esempio, stava preparando le

valigie nella propria cabina perché il giorno dopo sarebbe sbarcata a Savona, e al momento dell'impatto sentiva un forte scrollone, *"come quasi un terremoto e una botta fortissima sulla fiancata della nave"*. Allarmata, si affacciava dal balcone della sua cabina al ponte 7. *"La prima cosa che ho fatto è quella di uscire sul balcone e vedere davanti a me questo scoglio, questo scoglio gigante. Mi sono proprio affacciata al balcone e ho visto che sotto c'erano degli altri scogli, c'era un silenzio irreale intorno, non sentivo più la musica arrivare dai saloni, non sentivo più niente e ho avuto proprio l'impatto visivo di questo scoglio che... io ero al settimo piano, era ancora più alto di me almeno due-tre metri."*

Il passeggero Ronconi Gianni, invece, al momento dell'urto si trovava disteso sul letto nella sua cabina al ponte 7 e sentiva *"questo boato fortissimo, spaventoso"*. Spostando le tendine per guardare all'esterno, ecco ciò che vedeva: *"Una montagna di ossigeno bianco, sembrava un iceberg, proprio sotto a dove io avevo la cabina. Ovviamente, abbiamo visto lo scoglio emergere, con un insieme di aria, di bollicine, una cosa spaventosa, con una botta... veramente una botta terribile."*

Un po' diversa la percezione dell'accaduto da parte dei passeggeri che si trovavano nella sala del teatro, a prua. Carusotti Ernesto si era recato lì insieme a sua moglie per assistere a uno spettacolo di magia e al momento dell'impatto sentiva poco più che uno "sferragliamento", cui non dava particolare importanza. Restava invece perplesso del comportamento del prestigiatore che si allontanava rapidamente dal palcoscenico, tanto che sulle prime pensava facesse parte dello spettacolo. Il Carusotti restava per un quarto d'ora all'interno della sala, anche perché rassicurato dall'annuncio sul blackout. Intuiva però che era accaduto qualcosa di grave quando si spostava all'esterno del teatro, nel notare molti oggetti caduti a terra e diversi passeggeri con addosso i giubbotti di salvataggio.

Diversa la reazione del passeggero Cosentini Walter, che si trovava anche lui nella sala del teatro al momento dell'impatto insieme ai suoi figli e a un suo amico. Durante lo spettacolo avvertiva un forte boato e una vibrazione, tanto che si rivolgeva al suo amico con un'occhiata di stupore chiedendogli cosa stesse succedendo.

«Sarà il mago...», ipotizzava il suo amico.

«Ma quale mago!» gli ribatteva lui, consapevole che la vibrazione era stata troppo forte e prolungata. «Qui c'è qualcosa che non va!»

Subito dopo, infatti, la nave cominciava a inclinarsi e le bottiglie e i bicchieri iniziavano a cadere dei tavoli facendo scoppiare il panico. Entrambi, tuttavia, restavano fermi all'interno

della sala non riuscendo a muoversi per lo shock, fino a quando non erano raggiunti dalle rispettive mogli che li convincevano ad allontanarsi.

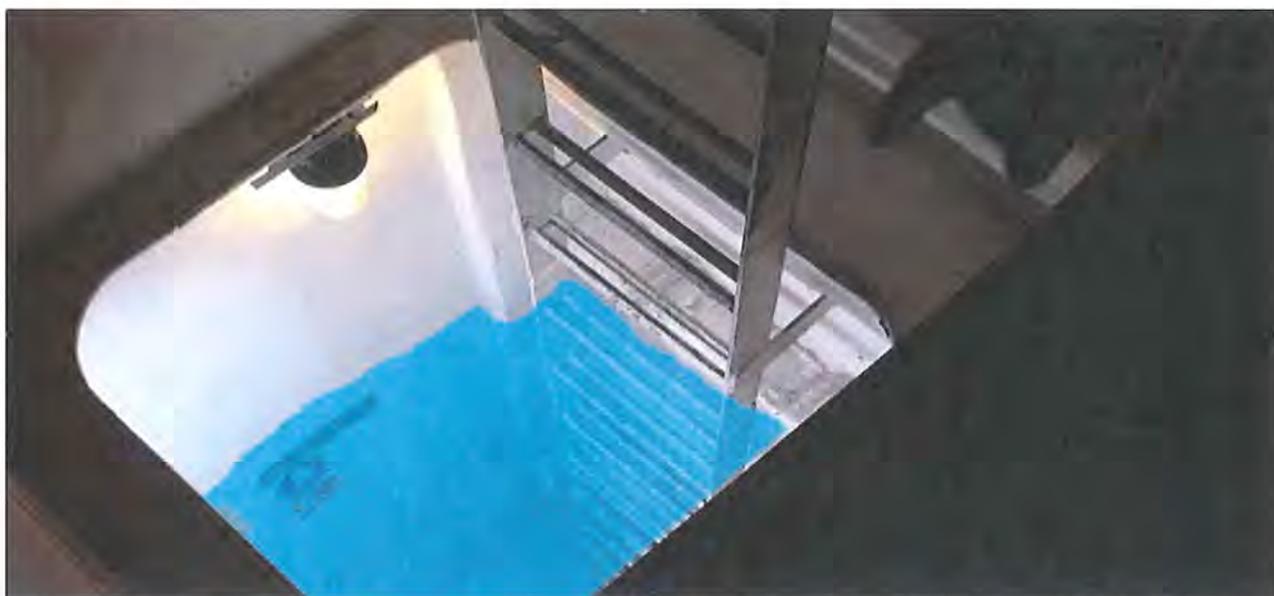
Non era certo meno allarmante la situazione percepita dai membri dell'equipaggio che si trovavano sotto al Ponte 0. A dir poco drammatica l'esperienza vissuta in quei frangenti dal terzo ufficiale di macchina Hugo Di Piazza che, al momento dell'urto, essendo in servizio di guardia, si trovava nel compartimento n. 4 (locali compressori di cambusa) mentre stava effettuando il solito giro di controllo. In quel momento sentiva un forte boato e uno sbandamento della nave che lo preoccupavano moltissimo. Si spostava quindi verso la porta stagna che divideva il compartimento 4 dal 5 (dove si trovavano i locali PEM) per raggiungere un telefono fisso posizionato da quella parte, in modo da potersi mettere in contatto con la sala macchine. Ma mentre stava tentando di telefonare era investito da un'ondata di acqua proveniente dalla zona dove si trovava la paratia tra il locale cambusa e il locale PEM. Intuendo che stava accadendo qualcosa di molto grave, Di Piazza tentava di aprire la porta stagna tra i compartimenti 4 e 5, ma capiva subito che quest'ultimo compartimento doveva già essere completamente allagato visto che l'acqua trafileva sia dal basso che dall'alto. A quel punto rinunciava ad aprire la porta stagna e percorreva a ritroso il compartimento 4, che nel frattempo si era allagato a tal punto che l'acqua gli arrivava alle ginocchia.



Ricostruzione operata dal RONINV – CC di Grosseto: qual era lo stato dell'allagamento al compartimento 4 a pochi istanti dall'impatto secondo il racconto del terzo ufficiale Hugo Di Piazza

Una volta raggiunta la porta stagna n. 10 (tra i compartimenti 3 e 4), Di Piazza la apriva chiudendosela subito dopo alle spalle, entrando così nel compartimento 3 del locale magazzino. Si portava verso la sfuggita sulla zona sinistra senza però riuscire ad aprirla. Nel frattempo, egli notava che anche il pavimento di quel locale si stava allagando a seguito dell'acqua che trafileva dalla porta stagna n. 10. Non riuscendo ad aprire la sfuggita e vista la gravità della situazione, Di Piazza si spostava immediatamente nel compartimento n. 2 (locale thrusters di poppa), da dove riusciva a salire, passando per una sfuggita, ai ponti superiori e a raggiungere, ormai completamente fradicio, la sala macchina.

«C'è acqua alle macchine! Acqua alle macchine, c'è una falla!» gridava il terzo ufficiale di guardia entrando in sala macchine. Pilon (direttore di macchina), che aveva raggiunto da poco la sala macchine allarmato dallo sbandamento della nave, dava ordine a Fiorito di chiudere le valvole di compartimentazione e di attivare le pompe di aspirazione; ma questi, dopo qualche istante, lo informava che era troppo tardi, perché le pompe risultavano già completamente allagate. Allora Pilon usciva dalla sala macchine per andare a verificare di persona e, nell'aprire la porta di accesso al locale dei motori elettrogeni di prora (DG 1, 2 e 3), notava che l'acqua arrivava quasi al ponte 0.



Ricostruzione RONINV CC di Grosseto: come appariva la sfuggita a Pilon nei minuti successivi all'impatto

Il comandante in seconda Bosio, al momento dell'urto, era in cabina con l'allievo ufficiale Calissi. Sentiva una leggera sbandata verso sinistra, cui sulle prime non dava particolare peso, salvo poi doversi ricredere allorché diversi oggetti cadevano a terra attorno a lui.

Allora commentava con il cadetto: «Calissi, ci siamo!», intendendo che doveva essere successo qualcosa di grave. Quindi usciva dalla cabina per recarsi al ponte di comando e durante il tragitto si verificava il blackout. Una volta entrato in plancia, Bosio andava subito a consultare l'ecoscandaglio notando che segnava 57 metri, mentre la distanza da terra era fissata a 0,28 miglia.

Bosio iniziava quindi a occuparsi delle comunicazioni interne tra plancia e personale impiegato sotto il ponte 0; ordinava al primo ufficiale Iaccarino di fare un giro di controllo dei locali, nonostante tale specifico compito spettasse a lui secondo il Ruolo di appello.

3.2.3. La situazione vista da Iaccarino e riferita in plancia di comando.

Iaccarino quindi scendeva velocemente in sala motori per verificare la situazione. Pochi minuti dopo (21:59), Iaccarino risaliva al ponte 0 per comunicare alla plancia, via radio VHF: «Sono all'entrata... DG1, DG2, DG3 sono allagati...» Trattandosi di acqua contaminata da idrocarburi, Iaccarino pensava che avessero preso un bunker; mentre successivamente avrebbe capito che si trattava dei lubrificanti presenti all'interno degli stessi generatori.

Subito dopo, precisamente alle 22:00, si metteva in contatto via radio di nuovo con la plancia riferendo: «Locali PEM allagati e DG1, DG2, DG3 allagati», formulando subito dopo una sua ipotesi: «Saranno almeno tre compartimenti allagati.»

Prima di chiudere la conversazione, Iaccarino informava la plancia che sarebbe andato a controllare la situazione a poppa. Subito dopo, guardando attraverso la sfuggita dei locali PEM, aveva la conferma che anche quel compartimento era allagato. Informava Bosio che l'acqua stava uscendo dal DG 2 e che avrebbe raggiunto il ponte A per controllare la situazione da quella parte.

A quel punto Iaccarino si spostava verso poppa estrema per cercare di capire da dove arrivasse l'acqua.

3.2.4. Di nuovo in plancia, con un piccolo passo indietro (21:49 – 22:12).

Alle 21:49 c'era la prima comunicazione importante tra il Comandante e il direttore di macchina Pilon.

«Ci sta rientrata d'acqua?» gli chiedeva Schettino.

«Hai voglia, hai voglia, mo' sto andando giù» gli rispondeva Pilon.

«Ma dove, ma dove?» s'informava Schettino.

«Eh, lato dritto. Sto scendendo giù a controllare» gli spiegava l'altro.

«Ma lato dritto dove?» lo incalzava il Comandante.

«In macchina» gli precisava il direttore.

«Ma è assai l'acqua?» gli domandava ancora Schettino.

«C'è acqua. Non si può scendere. Scendiamo dall'altra parte. Un attimo che mettiamo in moto le pompe. Ti faccio sapere, comandante...» gli diceva Pilon.

Alle 21:51:53 iniziava un'altra conversazione tra i due.

«Direttore, almeno un motore si può accendere?» gli chiedeva Schettino.

«Non siamo ancora riusciti a scendere giù» gli diceva l'altro, spiegandogli subito dopo: «Noi abbiamo l'acqua... non possiamo entrare in macchina dal lato dritto... dal lato sinistro. Qua la sfuggita... c'è l'acqua sino all'officina.»

«Allora stiamo andando a fondo, non ho capito?!» si lasciava andare il Comandante, nella speranza forse di essere smentito.

«Eh!... Eh!» si limitava invece a fare Pilon, senza smentirlo affatto; precisandogli subito dopo: «Sì, sta l'acqua fino all'officina.» Quindi, il direttore di macchina informava Schettino che in quel momento gli stavano dando la notizia che il quadro elettrico era allagato.

«Io voglio sapere solo una cosa,» gli diceva allora Schettino, «se la nave può partire oppure no. Altrimenti devo dare fondo.»

«La nave... Non possiamo partire» gli spiegava Pilon. «Muscas mi dice che abbiamo il quadro elettrico di emergenza tutto allagato.»

«E il principale pure?» gli chiedeva Schettino.

«Eh!» esclamava il direttore, prima di chiedere conferma a Muscas. «Il quadro elettrico allagato e non abbiamo corrente» confermava subito dopo Pilon a Schettino, «l'unica corrente è il diesel che sta sopra.»

«Allora dobbiamo dare fondo all'ancora...» commentava Schettino.

«Certo!» aderiva Pilon. «È tutto allagato questo qua.»

«Va buo', quando arriviamo sui 60 diamo fondo all'ancora, va!» aggiungeva Schettino.

Malgrado avesse ormai la certezza della esistenza di una cospicua falla, il Comandante non inoltrava alcuna comunicazione alla Direzione Marittima di Livorno. Si spostava invece su un'ala della plancia per chiamare con il cellulare Ferrarini Roberto, FCC della Costa Crociere. «Sono passato sotto al Giglio,» gli spiegava, «ho preso con la poppa un basso fondale... ci stava questo piccolo scoglietto e qui ora siamo in blackout... sto facendo fare l'assessment... do fondo a un'ancora... l'acqua sta arrivando al quadro di poppa, al quadro principale... mi ha detto Palombo vieni... stavo andando a 15 nodi e mi ha detto tu puoi passare fino a sotto non ti preoccupare, passa... sono andato dritto, poi ho accostato a

dritta... mó sta entrando acqua da poppa... no no, ho chiamato solamente te e mó sto aspettando.»

Alle 21:58, mentre Schettino era impegnato al telefono con Ferrarini, arrivavano in plancia altre informazioni allarmanti. Christidis dalla sala macchine spiegava a Bosio, in plancia, che non riuscivano a far partire le pompe perché erano sott'acqua. Durante la telefonata Christidis era raggiunto da Iaccarino che gli forniva ulteriori informazioni. «DG 1, 2 e 3 sono allagati» spiegava il primo a Bosio, «l'acqua continua a salire nei pressi del motore...»

«Quindi quel compartimento lì, che sarebbe il compartimento 2 di poppa?» gli chiedeva Bosio.

«Esatto!» gli confermava Christidis. (In realtà, i DG 1, 2 e 3 erano ubicati nel compartimento n. 7 di prora.)

Ancora più catastrofica, come si è già detto, la informazione che arrivava in plancia alle 22:00 per bocca di Iaccarino: «Allora, abbiamo tutti e tre allagati... i PEM, i motori PEM sono allagati... DG 1, 2 e 3 allagati... saranno almeno tre compartimenti allagati. Sto andando a poppa per vedere com'è la situazione!» Poiché i locali PEM e i DG 1, 2 e 3 riguardavano due compartimenti diversi, con questa informazione la plancia era di fatto informata che almeno due compartimenti erano già interessati dall'allagamento.

Il Comandante, terminata la conversazione con Ferrarini, nel sentire quelle notizie commentava: «Tre compartimenti stagni.»

«No,» precisava subito Bosio, «un compartimento! Uno, due e tre sono... è un compartimento solo, sono insieme», sottovalutando in questo modo l'informazione di Iaccarino sull'allagamento anche dei locali PEM, situati in un compartimento diverso.

Nonostante la gravità delle notizie già pervenute in plancia, il Comandante due minuti più tardi diceva ad Ambrosio di rispondere alla Capitaneria di Porto di Civitavecchia che c'era stato un blackout, che avevano bisogno di un rimorchiatore e che stavano valutando la situazione, omettendo volutamente di comunicare sia l'esistenza della falla sia l'allagamento del quadro elettrico principale.

D'altra parte, le informazioni sull'entità dell'allagamento non erano neppure oggetto di scambio di vedute tra il Comandante e gli altri ufficiali in plancia, né venivano processate in altro modo.

Alle 22:10 iniziava la terza conversazione tra Schettino e il direttore di macchina Pilon.

«Ci abbiamo almeno un locale DG disponibile, almeno uno?» gli chiedeva Schettino.

«Sono tutti allagati. DG 1, 2 e 3, io non posso nemmeno scendere giù.»

«No no i 4, 5 e 6...» gli precisava il Comandante. «Mo' solo una cosa voglio sapere, se abbiamo 4, 5 e 6...»

Prima di rispondergli, Pilon si informava con qualcuno vicino a lui, che gli spiegava che erano allagati sia i motori che i locali PEM; dopodiché il direttore di macchina per spiegare all'altro la gravità della situazione gli diceva: «Comandante, alla preparation, lì, l'acqua usciva dalla parte superiore della porta stagna. Capito?»

«E allora dove abbiamo toccato?» gli domandava Schettino.

«Lo squarcio laterale abbiamo fatto, evidentemente.»

«Ho capito», commentava Schettino, nell'incassare l'informazione.

«Io non l'ho visto questo squarcio, però non posso manco entrare in macchina, il quadro elettrico è a livello del passo d'uomo, qua, della centrale» gli spiegava Pilon.

«Ho capito», constatava ancora il Comandante, prima di riprendere: «Io mo'... io vedo che il vento mi sta spingendo fuori, qua. Io mo' probabilmente... io voglio sapere una cosa da te...»

«Sì.»

«Solo una cosa voglio sapere: se abbiamo i 4, 5 e 6» gli domandava di nuovo Schettino.

«Il 4, il 5 e il 6 non ce li abbiamo. E nemmeno l'1, il 2 e il 3.»

«Cioè, sono tutti allagati questi motori, scusa?» gli chiedeva ancora il Comandante.

«Tutto allagato!» gli rispondeva Pilon, prima di ripetergli quasi spazientito: «Ma già abbiamo il quadro elettrico principale pieno d'acqua, comandante!»

«Okay,» incassava Schettino, nel prendere atto che non c'era più un motore disponibile.

Dopodiché il Comandante, informato da Pilon che stavano cercando di mettere in moto le pompe principali, chiudeva la conversazione chiedendo all'altro di essere aggiornato sulla eventuale presenza di altre vie d'acqua.

Le informazioni inviate in plancia poco prima da Iaccarino (locali PEM e DG 1, 2 e 3 allagati, ubicati, rispettivamente, nei compartimenti 5 e 7) e quelle fornite da Pilon direttamente al Comandante in quest'ultima conversazione (allagamento anche dei DG 4, 5 e 6, posizionati nel compartimento 6) confermavano che ben tre compartimenti stagni contigui erano allagati: questo voleva dire che la riserva di galleggiabilità indicata nella documentazione di bordo era già stata superata.

Qualche minuto più tardi giungeva in plancia la prima notizia sul caos che regnava nel resto della nave.

Il Cruise Director Raccomandato informava che c'era un sacco di gente alle muster stations, palesando il proprio timore circa la possibilità di incidenti. «Gli facciamo un annuncio, gli diciamo di andare nei saloni?» proponeva al comandante in seconda. «Penso che sia la cosa migliore» gli rispondeva quest'ultimo.

3.2.5. La confusione fuori dalla plancia e gli annunci ai passeggeri.

I passeggeri, infatti, subito dopo l'incidente, essendo stati sostanzialmente abbandonati a sé stessi, si affidavano al proprio istinto. Alcuni decidevano di aspettare all'interno delle sale ristorante in cui si trovavano al momento dell'impatto, altri di tornare in cabina per prendere i giubbotti di salvataggio, altri sostavano sui corridoi davanti alle proprie cabine in attesa di ricevere informazioni dall'equipaggio, altri ancora raggiungevano le muster stations intuendo che la situazione non era affatto tranquillizzante. L'ansia tra di loro cresceva ovviamente con il passare del tempo, nel constatare la totale assenza di organizzazione e l'incertezza che regnava tra gli stessi membri dell'equipaggio. Per questo, vi era chi decideva di mettersi in contatto telefonico con i familiari rappresentando la situazione in cui versava la nave, mentre qualcun altro, in balia della disperazione, contattava i carabinieri. Erano proprio queste chiamate a indurre la Capitaneria a mettersi in contatto con la plancia di comando della Concordia per chiedere informazioni su quel che stava accadendo.

Il passeggero Massimiliano Moroni alle 22:27 chiamava per la seconda volta i carabinieri e, in tono disperato, li supplicava di mettersi in contatto con la nave per convincerli a calare le scialuppe. In quegli stessi frangenti un'altra passeggera telefonava ai carabinieri di Grosseto per chiedere aiuto, precisando di trovarsi a bordo con due neonati e di vedere la costa dell'isola davanti a lei ma di non ricevere alcuna informazione da parte dell'equipaggio, con la voce che le veniva a mancare sul finire della conversazione telefonica. Tre minuti più tardi (22:30), Massimiliano Moroni richiamava nuovamente i carabinieri sempre più disperato, supplicandoli di fare qualcosa perché venissero finalmente calate le scialuppe.

Non erano certo di conforto ai passeggeri gli annunci diramati dalla plancia di comando. Il primo, alle 21:54, era del seguente tenore:

"SIGNORE E SIGNORI, ATTENZIONE PREGO! SIGNORE E SIGNORI, ATTENZIONE PREGO, VI PARLO A NOME DEL COMANDANTE... LA SITUAZIONE È SOTTO CONTROLLO. ABBIAMO AVUTO UN PROBLEMA TECNICO AI GENERATORI DELLA NAVE. C'È STATO UN BLACKOUT... RIPETO, UN PROBLEMA TECNICO ALLA... AI GENERATORI... UN BLACKOUT. I TECNICI STANNO LAVORANDO ALL'INCONVENIENTE... I TECNICI STANNO LAVORANDO ALL'INCONVENIENTE PER RIPRISTINARE LE FUNZIONI DELLA COSTA CONCORDIA. VI DAREMO ULTERIORI INFORMAZIONI APPENA POSSIBILE. RIPETO, VI PARLO A NOME DEL COMANDANTE... MANTENETE LA CALMA, LA SITUAZIONE È SOTTO CONTROLLO... C'È STATO UN PICCOLO INCONVENIENTE AL SISTEMA ELETTRICO DELLA NAVE, STIAMO LAVORANDO AL PROBLEMA TECNICO. VI DAREMO INFORMAZIONI NON APPENA POSSIBILE. GRAZIE."

L'annuncio era quindi ripetuto in spagnolo, in inglese, in francese e in tedesco.

Difficile credere per i passeggeri che si trattasse soltanto di un blackout. Perché mai un semplice blackout avrebbe dovuto provocare quella intensa vibrazione, seguita da un deciso sbandamento? Era più che normale che domande come questa s'insinuassero nelle menti dei passeggeri, contribuendo in tal modo a far crescere l'ansia. Alcuni di loro, inoltre, guardando all'esterno dalle proprie cabine, si erano subito resi conto che la nave aveva urtato contro qualcosa. Serve richiamare i racconti dei passeggeri Folco Antonella, che aveva notato subito uno "scoglio gigante" vicino a lei, e di Ronconi Gianni che, spostando la tendina subito dopo l'urto, si era trovato davanti incredulo una *"montagna di ossigeno bianco, (che) sembrava un iceberg"*, proprio sotto alla sua cabina; dopodiché aveva visto lo scoglio emergere, insieme ad aria e bollicine. *"Una cosa spaventosa... con una botta, veramente una botta terribile."*

È evidente che in una situazione del genere l'annuncio delle 21:54, anziché tranquillizzare, finiva col rinfocolare l'ansia dei passeggeri. Al pari di un malato che, non credendo più alle rassicurazioni del medico, si convince di essere affetto da una malattia incurabile, il tenore di quegli annunci era talmente inverosimile da indurre i passeggeri a sospettare che la realtà fosse troppo grave per essere loro comunicata.

Eppure questa farsa, questa paradossale scena da teatro dell'assurdo continuava ad essere alimentata dalla plancia di comando, come dimostra il secondo annuncio diramato attraverso gli altoparlanti di bordo alle 22:05:

"SIGNORE E SIGNORI, ATTENZIONE PREGO, ATTENZIONE PREGO. VI PARLO A NOME DEL COMANDANTE... RIPETO, ABBIAMO AVUTO UN PROBLEMA AL GENERATORE DELLA COSTA CONCORDIA, UN PROBLEMA ELETTRICO SI È VERIFICATO ALLA PARTE DEI GENERATORI DELLA NAVE... I TECNICI, TUTTI I TECNICI STANNO LAVORANDO ALL'INCONVENIENTE PER RIPRISTINARE TUTTE LE FUNZIONI TECNICHE DELLA COSTA CONCORDIA. LA SITUAZIONE È SOTTO CONTROLLO. VI PREGHIAMO DI MANTENERE LA CALMA. VI FAREMO SAPERE ULTERIORI AGGIORNAMENTI NON APPENA POSSIBILE. GRAZIE."

I passeggeri non potevano credere che la situazione fosse sotto controllo, perché niente di tutto ciò che vedevano attorno a loro deponeva in tal senso. I membri dell'equipaggio non sapevano fornire spiegazioni su quanto accaduto né dare indicazioni precise sul da farsi, visto che loro stessi ignoravano la natura e la consistenza del problema. Alcune persone dell'equipaggio, tra l'altro, già indossavano il giubbotto di salvataggio e tale circostanza mal si conciliava con le rassicurazioni che giungevano ai passeggeri tramite gli annunci sul blackout. Era il caos, la confusione più assoluta, in cui ogni azione era rimessa all'istinto e alla improvvisazione dei singoli, senza alcun coordinamento dal ponte di comando; poteva dunque accadere – è quanto accaduto – che un'assistente direttore di crociera, come Abbad Jacqueline, ritenesse corretto in quel momento, su suggerimento del suo diretto superiore Raccomandato, improvvisare, in tacchi a spillo e abito da sera, un annuncio ai passeggeri per invitarli a fare ritorno nelle proprie cabine dato che la situazione era assolutamente sotto controllo. Fortunatamente, tali rassicurazioni non facevano presa sulla maggior parte dei passeggeri, che, secondo il racconto fatto in dibattito dalla stessa Abbad, disattendeva completamente il suo invito continuando a restare sul posto e chiedendo animatamente di poter varcare i cancelletti posti davanti alle lance di salvataggio. Perché ormai quasi tutti i passeggeri avevano capito che qualcosa di grave era accaduto, che gli annunci degli altoparlanti erano credibili come Pinocchio e che tutto bisognava fare, in quel momento, fuorché seguire il consiglio della graziosa assistente di tornare nelle proprie cabine a dormire sonni tranquilli tra le braccia di Morfeo.



I passeggeri con i giubbotti di salvataggio sul ponte 4

Non vi è traccia, nel VDR, di altri annunci, dopo quello delle 22:05, antecedenti al segnale sonoro dell'emergenza generale. I passeggeri, dunque, rimasti a un semplice problema di blackout, erano invitati con un ulteriore annuncio alle 22:36, a tre minuti circa dai fischi dell'emergenza, a recarsi sulle muster stations per seguire le indicazioni del personale, senza alcuna spiegazione in merito all'evoluzione della crisi. Alle 22:43 con un ulteriore annuncio li si invitava ancora una volta a recarsi ai punti di riunione e a indossare il giubbotto di salvataggio, con la precisazione che di lì a poco sarebbero stati trasferiti a terra sulla costa dell'isola del Giglio. Solo in quel momento i passeggeri apprendevano che la situazione si era fatta così grave da rendersi necessario il loro sbarco a terra, sebbene non fosse stato ancora dato l'abbandono della nave.

3.2.6. Di nuovo in plancia (22:13 – 22:25).

Si era rimasti in plancia all'idea di Raccomandato, con il beneplacito di Bosio, di fare un annuncio per *tranquillizzare* i passeggeri. Alcuni secondi più tardi, c'era un'altra chiamata da parte della Capitaneria di Porto di Livorno (22:13): Schettino, malgrado le notizie allarmanti ricevute direttamente dal direttore di macchina, suggeriva a Bongiovanni di non riferire della falla e di confermare che la nave aveva avuto solo un blackout. Alla richiesta della Capitaneria se i passeggeri avessero già indossato i giubbotti di salvataggio e da

quanto durasse il blackout, il Comandante faceva rispondere che il blackout era in corso da una ventina di minuti.

Diversa invece la situazione che Schettino dipingeva a Ferrarini pochi minuti dopo (22:17). Lo informava, infatti, che avevano i motori elettrici e due compartimenti allagati (quello di prora e quello di poppa), precisandogli che stavano verificando meglio la situazione e che con due compartimenti allagati la nave avrebbe comunque galleggiato.

Al termine di tale telefonata, il Comandante chiedeva a Bosio: «Il 4, 5 e 6 ci stanno?», dimenticando inspiegabilmente che aveva posto quella stessa domanda a Pilon dieci minuti prima, ricevendo una risposta negativa.

Bosio, prima di rispondergli, s'informava con Iaccarino, potendo così confermare a Schettino quanto già gli era stato detto da Pilon: anche i DG 4, 5 e 6 erano allagati.

Qualche minuto più tardi (22:24), Iaccarino informava nuovamente la plancia che i motori principali e i locali PEM erano allagati, precisando che le pompe di emergenza erano prive di alimentazione.

Canessa quindi ripeteva l'informazione ad alta voce: «Motori da 1 a 6 fuori uso e PEM allagati.»

S'inseriva a quel punto il Comandante per chiedere: «Quanti compartimenti abbiamo allagati?»

«Tre compartimenti allagati» gli rispondeva qualcuno in plancia.

La situazione era oltremodo drammatica. Forse per questo Schettino, alla ennesima chiamata della Capitaneria di Livorno (22:25), decideva finalmente di riferire che avevano una via d'acqua di cui stavano valutando l'entità, tornando a chiedere l'assistenza mediante un rimorchiatore.

A quel punto la Capitaneria chiedeva delucidazioni: «Ma... allora non si tratta solo di un blackout? Avete anche una falla?»

«Sì, abbiamo una falla» confermavano dalla Concordia.

La Capitaneria s'informava sulle cause della via d'acqua, ma la risposta dall'altra parte era chiaramente elusiva: «Non è ancora identificabile, non è ancora identificabile. Falla, squarcio lato sinistro.»

Successivamente giungevano in plancia notizie sempre più drammatiche: dalla sala macchine partiva l'informazione che era tutto allagato tanto che usciva acqua dal ponte 0.

Subito dopo Schettino contattava nuovamente Ferrarini: era costretto ad ammettere che le cose si stavano mettendo male, in quanto c'erano i locali macchina e tre compartimenti allagati.



«La situazione è divenuta insostenibile» comunicava poco dopo Iaccarino in plancia, «l'acqua arriva agli ascensori di poppa... continua a salire, c'è un metro d'acqua... l'acqua entra dalla porta tagliafuoco.»

«L'acqua fino agli ascensori di poppa, ricevuto» ripeteva Bosio ad alta voce in plancia.

La drammaticità delle notizie induceva Schettino a confrontarsi con il suo vice: «Allora dobbiamo dare l'abbandono nave?»

«Comandante, i passeggeri stanno andando sulle lance» gli faceva notare Bosio.

«Vabbuò, vabbuò, facciamoli, ja, facciamoli andare a terra... va buò, okay, okay, okay» diceva allora Schettino, lasciando intendere di aver già deciso per l'abbandono della nave.

Si accavallavano a quel punto frasi concitate:

«Diamo l'emergenza generale...»

«Abbandono nave?»

Ma Schettino tutt'a un tratto prendeva tempo: «Aspetta aspetta... dà, come stiamo con, con...»

C'era chi sollecitava l'emergenza generale, ma il Comandante spiegava che voleva prima sentire Ferrarini.

«Dieci gradi di sbandamento» precisava qualcuno in plancia.

«Che dobbiamo aspettare, comandante?» gli chiedeva qualcun altro.

«Fammi... fammi chiamare un attimo a Ferrarini...» ripeteva Schettino.

3.2.7. Ore 22:33 (l'emergenza generale) – 22:53.

Mentre il Comandante iniziava l'ennesima telefonata con Ferrarini nel resto della plancia si registravano momenti di estrema concitazione; finché, alle 22:33, Bongiovanni schiacciava il pulsante rosso dell'emergenza generale.



Foto scattata in occasione del sopralluogo del 27.1.2014 sul relitto della Concordia

I fischi dell'emergenza generale (sette fischi di un secondo ciascuno, seguiti da un ottavo fischio di sei secondi), tuttavia, non erano seguiti dai relativi annunci previsti dalla Procedura aziendale.

La concitazione in plancia aumentava sempre di più: si accavallavano richieste di emergenza generale e di abbandono nave. Alle 22:35 il Comandante diceva: «Abbandoniamo la nave.» Seguivano diverse voci che ripetevano, quasi con sollievo: «Abbandoniamo la nave!»

Schettino, però, subito dopo precisava che bisognava prima andare sottocosta.

In quel momento, Raccomandato dava questo annuncio ai passeggeri:

"SIGNORE E SIGNORI ATTENZIONE, PREGO, ATTENZIONE PREGO... MANTENERE LA CALMA E RECARSÌ TUTTI ALLA MUSTER STATION, ALLA PROPRIA MUSTER STATION, AL PROPRIO PUNTO DI RIUNIONE AL PONTE QUATTRO. ESEGUIRE LE ISTRUZIONI DEL PERSONALE. RIPETO, RECARSÌ ALLE MUSTER STATIONS, AL PONTE DI RIUNIONE, AL PONTE QUATTRO, ESEGUIRE LE ISTRUZIONI DEL NOSTRO PERSONALE, MANTENENDO LA CALMA."

«Cominciamo dall'emergenza generale e poi vediamo se è il caso di mettere a mare» spiegava Schettino ai suoi uomini qualche istante dopo, dimenticando che poco prima, confrontandosi con Bosio, aveva dato l'autorizzazione a mandare alcune lance a terra.

La plancia era nuovamente contattata dalla Capitaneria di Livorno (22:38) per un aggiornamento. Canessa forniva le informazioni richieste, precisando che c'erano complessivamente 4.231 persone, tra passeggeri ed equipaggio, e confermando che erano interessati da una falla. Alla successiva domanda se fossero in Distress, Canessa si rivolgeva al Comandante per chiedere lumi e questi gli suggeriva: «In questo momento stiamo dando il Distress. Diglielo!»

Canessa eseguiva pedissequamente: «Adesso, in questo momento, in questo momento stiamo dando il Distress.»

«Distress inviato» diceva Pellegrini subito dopo, dimostrando in tal modo che il relativo messaggio era già pronto da tempo.

Negli istanti successivi, Schettino chiedeva di contattare Compamare Livorno e Compamare Civitavecchia per sollecitare l'invio di un rimorchiatore.

«Vabbuò, dai, mettiamo la gente a mare, dai!» diceva il Comandante subito dopo. Ripetendo ancora: «Appena possiamo, abbandoniamo... diamo l'abbandono, dai!»

Bosio suggeriva a Raccomandato: «Un annuncio preciso, di mantenere la calma... la calma e di recarsi alle lance e imbarcare sulle lance.»

Veniva quindi diramato il seguente annuncio:

"SIGNORE E SIGNORI, ATTENZIONE PREGO, VI CHIEDIAMO DI MANTENERE LA CALMA, RECARSI TUTTI ALLE MUSTER STATION, PUNTI DI RIUNIONE AL PONTE QUATTRO CON IL VOSTRO GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO! RIPETO, INDOSSARE IL GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO E RECARSI ALLE MUSTER STATION. STIAMO PROCEDENDO CON CALM... CON LA CALMA ALL'IMBARCO SULLE LANCE. STIAMO DAVANTI ALL'ISOLA DEL GIGLIO E QUINDI CI DIRIGEREMO VERSO LA COSTA CON LE SCIALUPPE".

«L'abbandono non è stato ancora fatto» commentava Schettino negli istanti successivi.

Bosio sollecitava il Comandante: «Vediamo di imbarcare sulle lance.»

«Vabbuò, ja,» rispondeva Schettino, «falli imbarcare!»

Quindi Bosio, rivolgendosi al Safety, ordinava di cominciare a imbarcare sulle lance e di farle uscire.

Contattato nuovamente dalla Capitaneria di Livorno, Schettino precisava che la nave non si era ancora appoggiata sul fondo. «Stiamo galleggiando. Tra poco... io credo che galleggeremo... per arrivare piano, piano... adagiare sugli sco'... sugli scogli e avrei bisogno di un rimorchiatore che mi tirerà fuori.»

Qualche secondo dopo, qualcuno chiedeva ad alta voce: «Diamo l'abbandono?»

Ma Schettino, nonostante pochi istanti prima avesse dato l'autorizzazione ad ammainare alcune lance, prendeva tempo: «Aspetta un attimo, fammi vedere una cosa...»; ordinando subito dopo: «Diamo fondo a quest'ancora, per favore...»; quindi aggiungeva: «Abbandoniamo a dritta, dai!»

A un certo punto Schettino chiedeva se ci fosse la possibilità di passare un cavo alla motovedetta della Guardia di Finanza affinché la nave potesse essere tirata più avanti, ma i finanziari rispedivano la proposta al mittente, viste le macroscopiche sproporzioni tra i due mezzi.

A quel punto, iniziavano le prime comunicazioni tra plancia (per mezzo del comandante in seconda Bosio) e ponte (tramite Bongiovanni) sull'ammaino delle lance.

«Lancia uno, tre, cinque e sette, prontel!» comunicava Bongiovanni.

Bosio ripeteva la informazione ad alta voce e il Comandante gli diceva di dare l'ordine di mandarli a terra.

Subito dopo qualcuno commentava in plancia che bisognava abbandonare la nave. Passavano alcuni secondi e Schettino affermava: «Oh, lo vogliamo dare questo abbandono nave!»

«Abbandonare la nave!» ripeteva Canessa, subito emulato da qualcun altro.

«Diamo quest'abbandono nave, dai, fate 'sta cortesia!» aggiungeva Schettino.

«Abbandonare la nave!» diceva forte qualcuno, senza poter immaginare di essere subito corretto dal Comandante: «No, più che abbandonare la nave, dici: "Mettiamo i passeggeri a terra! Li mandiamo a terra!"»

Quindi Schettino spiegava a Bosio che era necessario iniziare dalle lance di poppa, cercando di fare il più presto possibile, prima che la nave finisse sugli scogli.

«Chi cazzo me l'ha fatto fare!» si lasciava andare il Comandante ad alta voce.

Nei momenti successivi Bosio era colto all'improvviso da un dubbio: «Ma... eh... alla fine 'sto abbandono l'abbiamo dato o no?»

«Ho detto di abbandonare con le lance di dritta... e chiama dalle lance di poppa, Bosio!» gli diceva il Comandante, senza cogliere fino in fondo il motivo del dubbio dell'altro (il K2 pensava evidentemente all'ordine ufficiale da comunicare al resto della nave).

«Ma l'abbiamo fatto l'abbandono nave?» si chiedeva qualcun altro in plancia condividendo lo stesso dubbio di Bosio un istante prima che il Comandante precisasse: «E allora falli imbarcare e poi sbarchiamo!»

Subito dopo Bosio, comunicando con qualcuno sul ponte, chiedeva di essere aggiornato sulle operazioni di ammaino delle lance di dritta, impartendo l'ordine di imbarcare i passeggeri e di scendere con le scialuppe in acqua.

3.2.8. Ore: 22:54 – 23:20 (dall'annuncio di abbandono all'uscita dalla plancia).

Alle 22:54 il comandante in seconda, dimostrando così di non aver mai archiviato quel dubbio di poco prima, dava via radio questo annuncio in inglese:

"ATTENTION, YOUR ATTENTION, PLEASE, ABANDON THE SHIP... ABANDON THE SHIP... EMBARK ON LIFE BOAT... EMBARK ON LIFE BOAT... KEEP CALM, KEEP CALM, EMBARK ON THE LIFE BOAT AND ABANDON THE SHIP... ABANDON THE SHIP."

Nei secondi successivi il Comandante s'informava sulla manovra di ancoraggio e Bosio gli spiegava che quella di dritta era già a fondo con due lunghezze. Schettino impartiva l'ordine: «Dai fondo otto alla sinistra!»

Nel frattempo, mentre le attività di ammaino delle scialuppe proseguivano, Canessa chiedeva a Schettino: «Comanda', se mettiamo in mare le zattere, posso dire per radio che stiamo abbandonando la nave?»

Il Comandante rispondeva affermativamente, ma con questa precisazione: «Stiamo *evacuando* i passeggeri a terra, di' questo... Abba'... *evacuando* i passeggeri...»

«Evacuando...» ripeteva Canessa, e Schettino confermava: «Stiamo evacuando i passeggeri a terra», neanche l'altro gerundio evocasse chissà quali oscuri pericoli.

Più tardi, dopo essersi informato ancora una volta sulla presa delle ancore, Schettino chiedeva di fare un annuncio per invitare Ciro Onorato a recarsi sul ponte.

Successivamente il Comandante, dopo aver ipotizzato che avrebbero potuto far scendere i passeggeri dal portellino del pilota per trasferirli a terra con le lance facenti la spola con la terraferma sul lato di dritta, dava l'ordine di far mettere a mare anche le scialuppe di sinistra, raccomandandosi di riempirle fino alla portata massima.

Nel frattempo Ciro Onorato raggiungeva la plancia di comando e nel parlare con Schettino lo rassicurava: «Sto vicino, non ti preoccupare, tranquillo! Me ne scendo insieme a te...»

Alle 23:08 Schettino chiamava sua moglie al telefono: pur confessandole che la sua carriera di comandante era finita, cercava di rassicurarla di non preoccuparsi in quanto stava facendo evacuare tutti i passeggeri. Nel corso della telefonata si vantava tra l'altro di essere riuscito, attraverso una "bella manovra", a farsi scarrocciare a terra.

Dopo sua moglie, Schettino tornava a chiamare Roberto Ferrarini per informarlo che stavano evacuando i passeggeri e che stava andando tutto bene; gli precisava inoltre che l'inclinazione della nave era di venti gradi, ma che si stava fermando, e che, anche se stavano imbarcando acqua, la nave si sarebbe arenata nel basso fondale. Nel corso della telefonata, chiedeva agli altri presenti in plancia di annotare un numero telefonico dettatogli da Ferrarini. A un certo punto formulava questa domanda al suo interlocutore: «Alla stampa cosa dico?»

Al termine della telefonata, Schettino s'informava sul numero dei passeggeri che erano riusciti a evacuare in quel momento, prima con Canessa e poi con Bosio: questi, dopo un rapido calcolo ad alta voce, gli precisava che sul lato sinistro dovevano esserci all'incirca più di duemila persone.

Nei minuti successivi, dopo essersi informato sul posizionamento della nave sulla scogliera, il Comandante diceva agli altri ufficiali: «Venite di qua, andiamo... andiamo di qua, giovani! Prendete le radio e venite con me, che state a fa' li?! Andiamo sul ponte esterno...»

«Abbandonare il ponte!» diceva Canessa pensando di interpretare bene l'ordine del suo comandante.

«Non vi ho detto abbandonare il ponte, venite con me, eh!» lo correggeva subito Schettino, tradendo ancora una volta tutto il proprio malanimo nei riguardi di quel verbo.

Quindi uscivano tutti dalla plancia di comando, fatta eccezione per il comandante in seconda Bosio, che vi sarebbe rimasto ancora per qualche minuto a gestire i contatti con le motovedette portatesi sul posto per prestare soccorso.

3.3. PROFILI DI COLPA CONTESTATI IN RELAZIONE ALLA CONDOTTA SUCCESSIVA ALL'IMPATTO (GESTIONE DELL'EMERGENZA).

Come già anticipato, si procederà in questa sede alla valutazione dell'elemento soggettivo dei reati di omicidio colposo plurimo e lesioni personali plurime, attraverso la disamina dei singoli profili di colpa relativi alla gestione dell'emergenza seguendo pedissequamente l'ordine di esposizione di cui al capo di imputazione. In particolare, ci si dedicherà in un primo momento alla individuazione delle regole cautelari (generiche e specifiche) violate, con conseguente descrizione delle condotte doverose. Quindi si passerà a valutare in un paragrafo successivo la questione relativa alla prevedibilità ed evitabilità degli eventi dannosi che le stesse regole miravano a prevenire (c.d. concretizzazione del rischio).

3.3.1. *“Omettendo, pur a conoscenza nell'immediatezza (sin dalle 21.46) della collisione con un basso fondale e della presenza di una falla, di lanciare il segnale in codice Delta – X-ray e di attivare, dirigere e coordinare la conseguente procedura antifalla...”*

Il primo interrogativo da sciogliere, nell'esaminare questo profilo di colpa, è se il Comandante si fosse reso subito conto: a) di aver colliso con un basso fondale; b) di aver riportato, a seguito di tale collisione, una falla.

Quanto al primo aspetto, non possono esservi dubbi di sorta: lo stesso Comandante ha riconosciuto sia negli interrogatori durante le indagini sia nel corso del suo esame dibattimentale di essersi reso conto, notando la schiuma provocata dall'infrangersi delle onde, della presenza di uno scoglio, tanto che poneva in essere la manovra disperata volta a evitare l'impatto. Pertanto, le vibrazioni prolungate che si avvertivano all'interno

della plancia qualche secondo dopo, accompagnate dallo sbandamento della nave e dall'accensione dei vari allarmi luminosi e acustici, erano segnali inconfutabili della verifica dell'impatto. Non è superfluo ricordare quanto riportato precedentemente in merito alla percezione dell'urto da parte dei passeggeri, a dimostrazione della intensità delle vibrazioni e dello sbandamento provocato dall'impatto. Al più si può discutere se in quel momento il Comandante si fosse reso conto di aver urtato con lo scoglio emerso o con un basso fondale, ma non può esservi discussione in merito alla consapevolezza, da parte sua, sin dai primissimi secondi dall'incidente, che la nave aveva impattato con una superficie solida. D'altra parte, a conferma di tale conclusione, si ricorda che alle 21:45:19 (dodici secondi dopo l'urto) Schettino chiedeva: «Abbiamo urtato uno scoglio?»

Tievoli gli rispondeva: «Su uno scoglio e pure a pelo d'acqua.»

Ciò detto, si tratta allora di capire se l'imputato avesse anche la consapevolezza in quel momento dell'apertura di una falla.

S'impongono a questo punto alcune considerazioni improntate alla logica e al buon senso. Schettino sapeva che la nave, negli istanti precedenti all'impatto, viaggiava alla velocità di circa 16 nodi (era stato lui stesso poco prima a dare questo comando), sapeva (o comunque avrebbe dovuto sapere in un ordine di grandezza) quale fosse la stazza della Concordia, sicché era in possesso di tutti gli elementi obiettivi per ritenere che l'impatto a quella velocità con il basso fondale o con uno scoglio rendesse altamente probabile l'apertura di una falla. A questi primi elementi se ne aggiungevano altri quasi contestualmente all'incidente: l'intensità delle vibrazioni, lo sbandamento della nave, gli allarmi acustici e sonori nonché – ultimo ma non postremo – il primo blackout alle ore 21:45:19, cioè a soli dodici secondi dall'impatto. Il quadro era tale da dover far sospettare un'entrata di acqua. E in effetti questo sospetto s'affacciava subito nella mente del Comandante, tanto egli che ordinava immediatamente la chiusura delle porte stagne.

Dunque, sin dai primissimi istanti successivi all'incidente, il Comandante si rendeva conto della probabilità di una falla, come del resto si desume dal suo commento: «Va bene, vedete per il blackout... l'importante è che non c'è rientrata d'acqua.»

Ma quel dubbio, invero, diventava presto una certezza: allorché il direttore di macchina Pilon gli comunicava, alle 21:49, che la Concordia aveva riportato una falla di cospicua entità, come si ricava dallo scambio di battute tra i due che appare utile riportare ancora una volta.

Schettino: «Ci sta rientrata d'acqua?»

Pilon: «Hai voglia, lato dritto, sto scendendo giù a controllare.»

Schettino: «Ma lato dritto dove?»

Pilon: «In macchina.»

Schettino: «Ma assai acqua?»

Pilon: «C'è acqua, non si può scendere, scendiamo dall'altra parte, un attimo che mettiamo in moto le pompe, ti faccio sapere...»

La consapevolezza da parte del Comandante dell'apertura della falla deve dunque ricondursi esattamente alle ore 21.49, e non già alle ore 21:46 come contestato in imputazione. A partire da quel momento (21:49) l'imputato avrebbe dovuto seguire scrupolosamente la procedura prevista per il caso di falla.

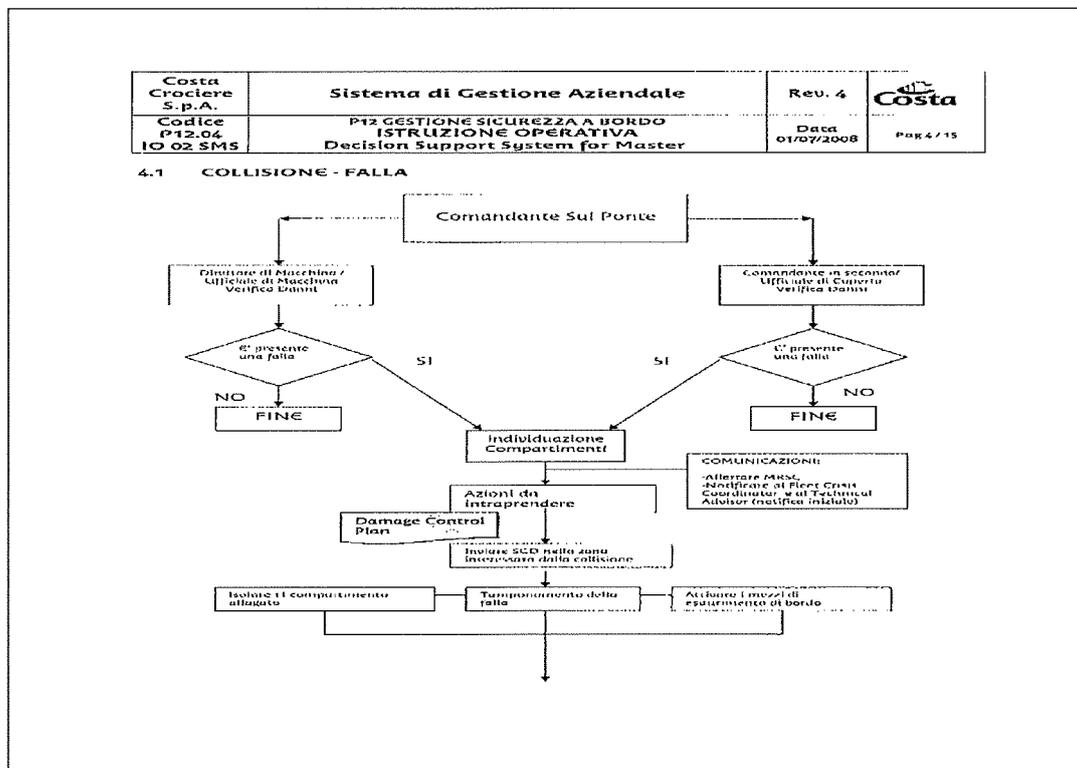
Non occorre essere provetti marinai per intuire che l'apertura di una falla con conseguente rientrata di acqua rappresenta uno dei maggiori pericoli durante la navigazione. Va da sé che la notizia di una via d'acqua non può mai essere sottovalutata dal comandante, tanto più se la stessa è provocata da un impatto importante come quello verificatosi quella sera. Ciò premesso, si osserva che la società armatrice aveva provveduto a regolamentare in modo chiaro, specifico e puntuale, nel rispetto delle normative di riferimento, le attività da porre in essere in caso di falla a bordo.

In particolare, la procedura P12 04 IO 02 SMS (P12 Gestione sicurezza a bordo), in adempimento alla SOLAS, stabiliva unitamente alle indicazioni di cui al Ruolo di appello i compiti specifici dei membri dell'equipaggio.

Dopo la precisazione (persino ovvia) che il comandante era responsabile della applicazione della stessa, nella Procedura suddetta, al paragrafo 4., intitolato "modalità operative", si prevedeva che, in caso di emergenza, il compito principale del personale dell'equipaggio era di salvaguardare l'integrità fisica delle persone a bordo e, soltanto subordinatamente, di evitare o di ridurre al minimo i danni alla nave, alla proprietà e all'ambiente (c.d. principio della "sicurezza prima di tutto"). Nello stesso paragrafo, inoltre, si prescriveva, per ogni comunicazione relativa a qualsiasi tipo di emergenza, di fare riferimento al Crisis Management Preparedness Plan della Compagnia e si ricordava che l'elemento più pericoloso da considerare nei casi di emergenza era rappresentato dal ritardo nelle comunicazioni e nelle azioni da intraprendere per fronteggiare l'emergenza medesima. Il paragrafo terminava con la precisazione che il comandante e il direttore di macchina avevano la responsabilità di istruire il personale di bordo al fine di fronteggiare le situazioni di emergenza.

Handwritten signature and scribble on the right margin of the page.

Quindi la Procedura passava a disciplinare le specifiche situazioni di emergenza che potevano determinarsi, partendo proprio da quella che più interessa in questa sede – collisione-falla – riportando il seguente schema.



Estratto del diagramma riportato nella Procedura P12 Gestione sicurezza a bordo (prima parte)

Quanto alla prima prescrizione – presenza del Comandante sul ponte –, la stessa risultava rispettata, dato che l'imputato era entrato in plancia prima dell'impatto.

Come emerge dal precedente diagramma, una volta avuta la certezza della presenza di una falla a bordo, l'esigenza prioritaria (secondo anche un principio di logica e di buon senso) era quella di individuare i danni. A tal riguardo, il Ruolo di appello prevedeva l'obbligo, in caso di falla, di inviare il relativo segnale, consistente in due fischi lunghi e/o nella chiamata attraverso l'altoparlante del codice DELTA-X-RAY.

Il segnale falla, dunque – che fosse inviato mediante i due fischi ovvero attraverso l'altoparlante ovvero ancora con entrambe le modalità –, non era mai riconoscibile dai passeggeri, bensì unicamente dai membri dell'equipaggio. Lo scopo dell'invio di tale segnale in codice era evidente: attivare i soggetti chiamati per Ruolo di appello a svolgere determinati compiti in caso di falla ed allertare comunque tutti gli altri membri dell'equipaggio in attesa di conoscere l'evoluzione della situazione di pericolo, senza creare al contempo panico tra i passeggeri. In realtà, come si ricava chiaramente dal

Ruolo di appello, erano molti i membri dell'equipaggio interessati nello svolgimento di compiti attivi in caso di segnale falla, principalmente nelle attività di verifica dei danni, anche se la priorità era sicuramente l'attivazione della Centrale operativa (COP), diretta dal K2 Bosio e composta inoltre dal primo ufficiale di macchina e dal primo elettricista, che aveva l'obbligo di raggiungere la zona sinistrata per verificare i danni (dunque anche per individuare i compartimenti interessati dalla falla) e informare il comandante dell'entità degli stessi. Il segnale falla riguardava anche il gruppo responsabili sfollamento (RSA) – tenuto a coordinare l'evacuazione dei passeggeri e dell'equipaggio e a riferirne al comandante – e il Guest Service Operator (GSO) – operante nella main hall/front desk, tenuto a rispondere e a gestire le chiamate d'emergenza pervenute dai passeggeri e dai membri dell'equipaggio. Perciò l'invio del segnale falla non assolveva solamente alla funzione di attivare le squadre deputate a controllare il danno e a porre in essere le attività consequenziali di contenimento dello stesso, bensì anche a quella di allertare quei gruppi che sarebbero dovuti entrare in azione in caso di aggravamento della crisi.

Nessun dubbio dunque sul fatto che il Comandante, una volta acquisita la certezza della presenza di una falla (oltre tutto di non trascurabile importanza, secondo quanto emergeva dalle notizie fornitegli da Pilon a soli quattro minuti dall'incidento), avesse l'obbligo di lanciare il segnale falla e di attivare, dirigere e coordinare le attività previste in tale situazione di pericolo.

Ora, secondo la difesa dell'imputato il segnale in questione sarebbe in realtà partito, sia pure per errore, come dimostrerebbero i due fischi lunghi registrati dal VDR nonché alcune dichiarazioni testimoniali. A tal proposito, la difesa ha richiamato le dichiarazioni testimoniali di Christidis, di Ciro Raccomandato e di Hugo Di Piazza. Il primo effettivamente dichiarava nel corso della sua deposizione che aveva sentito i due fischi del segnale di falla una quindicina di minuti dopo l'incidento (udienza 19.11.2013, II, pag. 6). Anche Raccomandato confermava di aver sentito i due fischi lunghi, precisando tuttavia che era rimasto sorpreso del fatto che gli stessi non fossero seguiti dall'indicazione del codice Delta X-ray, secondo una prassi che era sempre stata rispettata durante le esercitazioni cui egli aveva preso parte.

Il teste Hugo Di Piazza, invece, diversamente da quanto sostenuto dal difensore di Schettino durante la discussione, escludeva in sede dibattimentale di aver sentito il segnale di falla a bordo (deposizione Di Piazza, udienza 12.11.2013, pag. 27).

Nel corso dell'esame dibattimentale l'imputato, nel riconoscere di non aver inviato il relativo segnale di falla, si giustificava sostenendo che non vi fosse in realtà alcuna

esigenza di inviarlo perché le vibrazioni causate dall'impatto erano state così intense da costituire da sole un segnale di allarme (*"Perché, in effetti, la vibrazione ha innescato, per i passeggeri e per le persone, una allerta"* – udienza 2.12.2014, III, pag. 35).

Sulla base di questi elementi, pertanto, appare evidente che i due fischi lunghi del segnale falla erano partiti forse per errore o su iniziativa personale di un ufficiale in plancia, ma sicuramente non su ordine del Comandante.

Questa circostanza, a giudizio della difesa, escluderebbe la fondatezza del profilo di colpa omissiva qui in esame, in quanto il segnale non potrebbe comunque considerarsi omesso.

L'osservazione, tuttavia, è solo in parte fondata.

All'imputato, infatti, non si contesta unicamente l'omesso invio del segnale di falla, ma anche di non aver attivato, diretto e coordinato la Procedura prevista per il caso di falla a bordo.

A tal riguardo, l'imputato si giustificava nel corso dell'esame dibattimentale sostenendo che, da un lato, il comandante in seconda aveva comunque inviato il sottoufficiale Iaccarino a verificare l'entità dei danni, e che, dall'altro, l'attivazione della COP si sarebbe rivelata addirittura controproducente, in quanto avrebbe sottratto alcuni uomini dell'equipaggio dalla svolgimento di compiti più importanti.

Tali giustificazioni, oltre a non poter essere naturalmente condivise nel merito, sono l'ulteriore conferma dell'atteggiamento, superficiale e supponente al tempo stesso, con cui l'imputato si approcciava alla gestione dell'emergenza, ritenendo di fatto di poter decidere lui arbitrariamente quali regole rispettare e quali no.

Nell'ascoltare l'ordine con cui Bosio chiedeva a Iaccarino di recarsi presso la zona sinistrata per verificare l'entità dei danni, il Comandante sarebbe dovuto intervenire facendo notare al suo secondo che tale incombenza spettava a lui, quale coordinatore della COP. Tale intervento, oltre tutto, sarebbe stato vieppiù necessario in considerazione del fatto che Iaccarino era tenuto, secondo il Ruolo di appello, a prestare assistenza al comandante e a occuparsi della verifica della stabilità della nave mediante l'attuazione del Damage Control Plan.

Format of the Muster List approved according with art 203 of the Italian Decree n. 455 dated 11 November 8, 1991 and rule II 37.4 of Convention SOLAS 74(85)		RUOLO DI APPELLO DELLA M/M CONCORDIA MUSTER LIST OF M/V			Modello di Ruolo di Appello approvato ai sensi DELL'ART. 203 del Regolamento di sicurezza approvato con DPR 8 Novembre 1991 n. 455 e della regola II 37 della Convenzione SOLAS 74(85)		
N.R.	NOME E/O QUALIFICA (NAME AND/OR RANK)	UOMO A MARE (MAN OVER BOARD)	INCENDIO / FALLA (FIRE / LEAKING)	INQUINAMENTO (POLLUTION)	EMERGENZA GENERALE (GENERAL EMERGENCY)	ABBANDONO NAVE (ABANDON SHIP)	L 12
1	SCHETTINO FRANCESCO CAPTAIN CSN PT SR	Direzione Operazioni. Attua i previsti Piani d'Emergenza SAR. Mantiene collegamento con Comandante in 2°.	Dirige Operazioni Squadre di Bordo. Risponde attuazione Piani d'Emergenza. Collegamento con COP-SCP-RSA-SCD. Ordina eventuale rilascio CO2.	Direzione Operazioni. Attua i previsti Piani d'Emergenza SOPEP. Mantiene collegamento con Comandante in 2°.	Dirige Operazioni Squadre di Bordo. Risponde attuazione Piani d'Emergenza. Collegamento con COP-SCP-RSA-SCD. Ordina eventuale rilascio CO2.	Attuazione piano d'abbandono imbarca sull'ultima zattera messa a mare con Radio GMDSS. Una volta a mare, imbarca sulla lancia numero 1, dirigendo il Capo Lancia ed assumendo l'incarico di Capo della Spedizione.	Z 25
2	BOSIO ROBERTO STAFF CAPTAIN COP SR PT	Gestione operazioni sul posto come da direttive CSN. Coordina intervento di recupero.	Sireca nella zona sinistra. Capo squadra primo intervento. Gestione operazioni sul posto come da direttive CSN. In collegamento con CSN-SCP-SCD.	Gestione operazioni sul posto come da direttive CSN. Direzione indagini interna Scalo. Supervisione sondaggi.	Sireca nella zona sinistra. Capo squadra primo intervento. Gestione operazioni sul posto come da direttive CSN. In collegamento con CSN-SCP-SCD.	Sul ponte di comando a dare supporto al Comandante nell'attuare il piano di abbandono. Responsabile trasporto "sacco-caatrefon". Imbarca sull'ultima zattera messa a mare.	Z 25
3	PELLEGRINI MARTINO SAFETY OFFICER SCD2 SR PT PL 24	Supporto lo Staff Captain	CAPO SQUADRA - Esegue le direttive del COP - A tal fine comanda, controlla e coordina le azioni di tutti i componenti della SCD 2 - Forti sono il Fire Plan della zona sinistra.	Supporto lo Staff Captain. Valuta implicazioni sulla sicurezza della nave.	CAPO SQUADRA - Esegue le direttive del COP - A tal fine comanda, controlla e coordina le azioni di tutti i componenti della SCD 2.	CAPO LANCIA. Dirige le operazioni per la messa a mare (all'ordine) della lancia ed il successivo allontanamento della stessa dalla nave.	L 24
5	BONGIOVINI ANDREA SAFETY TRAINER CSN PL 25 PT SR	Capo Lancia. Gestione operazioni in mare. Imbarca su Rescue Boat. Collegamento con CSN.	Supporto il Comandante nella gestione dell'emergenza dal Safety Center, in particolare nella gestione degli impianti tramite l'uso del Sistema SMS.	Supporto il Comandante nella gestione dell'emergenza dal Safety Center, in particolare nell'uso del Sistema SMS.	Supporto il Comandante nella gestione dell'emergenza dal Safety Center, in particolare nella gestione degli impianti tramite l'uso del Sistema SMS.	Equipaggiato con SART. CAPO LANCIA. Dirige le operazioni per la messa a mare (all'ordine) della lancia ed il successivo allontanamento della stessa dalla nave.	L 25
8	ACCARINO GIOVANNI 1ST OFFICER CSN SR PT PL 11	Assistenza al Comandante	Assistenza al Comandante, con particolare riferimento alla stabilità nave e all'attuazione del Damage Control Plan.	Assistenza al Comandante, con particolare riferimento alla stabilità nave e all'attuazione del Damage Control Plan.	Assistenza al Comandante, con particolare riferimento alla stabilità nave e all'attuazione del Damage Control Plan.	Equipaggiato EPRB. CAPO LANCIA. Dirige le operazioni per la messa a mare (all'ordine) della lancia ed il successivo allontanamento della stessa dalla nave.	L 11
7	AMBROSI CIRO 2ND OFFICER SCD3 SR PT PL 12	Assistenza al Comandante, con particolare riferimento alla condotta della navigazione.	CAPO SQUADRA - Esegue le direttive del COP - A tal fine comanda, controlla e coordina le azioni di tutti i componenti della SCD 3 - Forti sono il Fire Plan della zona sinistra.	Capo Lancia. Gestione operazioni in mare. Imbarca su Rescue Boat. Collegamento con CSN.	CAPO SQUADRA - Esegue le direttive del COP - A tal fine comanda, controlla e coordina le azioni di tutti i componenti della SCD 3.	CAPO LANCIA. Dirige le operazioni per la messa a mare (all'ordine) della lancia ed il successivo allontanamento della stessa dalla nave.	L 12

Le attività previste dal Ruolo di appello per alcuni degli ufficiali nelle diverse situazioni di crisi.

Come si vedrà meglio più avanti, l'uso del Damage Control Plan avrebbe consentito di valorizzare adeguatamente le notizie giungenti dalla sala macchine e quindi di accertare sin da subito la reale portata dell'allagamento; ne consegue che la mancata attuazione dello stesso (come previsto espressamente nel Ruolo di appello) rappresentava sicuramente una delle omissioni più gravi commesse nella gestione dell'emergenza.

In conclusione, il profilo di colpa qui in esame risulta dimostrato, quanto meno in ordine alle omissioni relative all'attivazione, alla direzione e al coordinamento delle attività consequenziali all'accertamento della presenza di una falla.

3.3.2. "Omettendo di porre in esecuzione le procedure previste per isolare i compartimenti stagni allagati e nello specifico omettendo di disporre, oltre alla chiusura delle porte stagne, anche tutte le altre "misure da intraprendere in caso di allagamento di compartimenti stagni" previste dal Damage Control Plan) (n. disegno ANN 330 390), redatto da Fincantieri – Cantieri Navali Italiani Spa (in particolare, la chiusura – da effettuarsi dalla Sala Controllo Propulsione ovvero sul posto – delle valvole di compartimentazione numero 25-26-27-28-29-31-32-33-34 e la chiusura delle porte semistagne/splash doors, numero 5-6-7-8) ed omettendo altresì di disporre le ulteriori

“misure da intraprendere in caso di allagamento” previste dal Damage Control Booklet (n. disegno ANN 330 391), redatto da Fincantieri – Cantieri Navali Italiani Spa (in particolare, la chiusura del boccaportello idraulico – cosiddetto “tambuccio” o hatch cover – posto al ponte 0 tra l’ordinata 116 e l’ordinata 120, lato sinistro, agendo manualmente sul dispositivo di chiusura posto in prossimità dell’ordinata 116 lato sinistro), così da consentire un’ulteriore progressione dell’allagamento”.

In ordine a tale profilo di colpa, va rilevato come le risultanze istruttorie non abbiano consentito di stabilire con adeguata certezza la veridicità o meno delle premesse fattuali su cui la stessa contestazione poggia. Quanto al c.d. “tambuccio”, ad esempio, diversi testimoni hanno riferito di ricordare che lo stesso fosse stato chiuso, a differenza di quanto si presuppone nel capo di imputazione. Ma analoghe considerazioni possono formularsi in merito alle valvole di compartimentazione e alla chiusura delle porte semistagne. Tra l’altro, in maniera assolutamente assorbente, non può non osservarsi che, vista la dimensione della falla, tali omissioni risulterebbero comunque assolutamente marginali e ininfluenti sul decorso causale degli eventi.

Lo stesso Pm, d’altronde, nella memoria depositata in sede di discussione finale ha riconosciuto la insufficienza degli elementi probatori quanto meno in ordine al profilo di colpa di cui alla seconda parte del capoverso accusatorio.

In conclusione, si ritiene che tale specifico profilo colposo non possa considerarsi adeguatamente dimostrato.

3.3.3. *“Omettendo di attivare la Centrale Operativa – COP, composta dal comandante in seconda, dal primo ufficiale di macchina e dal primo elettricista, da inviare nei locali interessati per verificare i danni riportati (anche individuando specificamente i compartimenti allagati), e di attivare una o più Squadre Controllo Danni – SCD, per procedere alle conseguenti necessarie operazioni, ed omettendo altresì di coordinare poi le successive operazioni...”*

In ordine a tale specifico profilo di colpa si rinvia anche a quanto già osservato al precedente punto 3.1. Basta qui ricordare che l’istruttoria ha confermato la fondatezza della contestazione, essendo emerso, come già detto, che non solo il Comandante non attivava alcuna squadra controllo danni, ma assisteva silente al comando con cui il K2 Bosio chiedeva a laccarino di recarsi a verificare i danni, mentre avrebbe dovuto ricordare al primo che spettava a lui recarsi presso la zona sinistrata, quale coordinatore della Centrale operativa. È dunque incontestabile la violazione, da parte dell’imputato, della

prescrizione di attivare la COP ed eventualmente di far intervenire in ausilio di essa anche le ulteriori squadre controllo danni, come previsto nel Ruolo di appello e nella procedura SMS P12.04 IO2, paragrafo 4.1.

La difesa ha obiettato che tale omissione non avrebbe comportato alcuna conseguenza sulla causazione degli eventi. Tale specifico aspetto, tuttavia, attenendo alla problematica del nesso causale, verrà esaminato successivamente. Ciò che deve affermarsi in questa sede è la sicura sussistenza del profilo colposo contestato.

3.3.4. *“Omettendo di nominare uno Ship Crisis Coordinator – SCC, delegato per le comunicazioni con la società armatrice relative allo stato di emergenza, così da potersi dedicare unicamente alla gestione dell'emergenza medesima...”*

La procedura P15.6 IO 01 – Crisis Management Preparedness Plan – Operational & Reporting Procedure, oltre a ribadire che il Comandante era il dominus della gestione della crisi, concedeva allo stesso la possibilità di delegare il K2, il Safety officer o un altro ufficiale della nave per le comunicazioni con l'armatore concernenti la situazione di emergenza e l'evoluzione della stessa. Con la delega sarebbe stata creata la figura dello Ship Crisis Coordinator (SCC), il quale, agendo con poteri delegati, sarebbe rimasto comunque sotto la direzione e il coordinamento del Comandante.

Dalla istruttoria dibattimentale è emerso che quella sera il Comandante intratteneva personalmente ogni conversazione con l'FCC Ferrarini Roberto, informandolo (in alcuni casi parzialmente, in altri anche falsamente) sull'evoluzione dell'emergenza, senza mai delegare tale incumbente a un altro ufficiale in plancia.

Più precisamente, Schettino effettuava una prima telefonata a Ferrarini alle 21:58, informandolo che era passato sotto l'isola del Giglio e che aveva combinato un guaio, precisandogli che l'acqua era arrivata al quadro di poppa e che lui era il primo ad essere informato della cosa.

Schettino effettuava una seconda telefonata alle ore 22:06 con cui rassicurava Ferrarini che non sarebbero andati a fondo, precisandogli che di lì a poco avrebbe dato fondo all'àncora e che sarebbe stato opportuno far intervenire un rimorchiatore.

Quindi effettuava una terza telefonata una decina di minuti dopo (22:17) per informarlo che avevano i motori elettrici e due compartimenti allagati, rassicurandolo che con due compartimenti avrebbero comunque galleggiato.

Una quarta telefonata era effettuata dal Comandante alle ore 22:27: Schettino si spogliava dei toni tranquillizzanti riconoscendo che la situazione si stava mettendo male, visto che avevano tre compartimenti allagati e un certo sbandamento.

Poco dopo, alle 22:33, il Comandante chiamava nuovamente Ferrarini per informarlo che aveva appena dato l'emergenza generale.

La successiva telefonata era alle ore 23:11: Schettino informava l'FCC che stavano evacuando i passeggeri e che la nave aveva uno sbandamento di circa venti gradi, rassicurandolo comunque che la nave non sarebbe andata a fondo, visto che si stava adagiando sul basso fondale. Nel corso di tale telefonata, Ferrarini gli dettava un numero di cellulare che il Comandante chiedeva agli altri ufficiali in plancia di appuntare su un foglio, ripetendo i singoli numeri più di una volta. Nella parte finale della conversazione, Schettino formulava questa domanda: «Alla stampa cosa dico?» Poi spiegava al suo interlocutore che alla Capitaneria aveva detto di aver avuto soltanto un blackout.

Questa era l'ultima conversazione telefonica intervenuta tra il Comandante e Ferrarini mentre il primo si trovava in plancia.

Ora, se è vero che la Procedura aziendale prevedeva soltanto la facoltà per il comandante, e non già l'obbligo, di delegare le comunicazioni con l'FCC a un altro ufficiale, è però anche vero che l'espletamento di tale incombenza, occupando Schettino più volte in conversazioni telefoniche non sempre di breve durata, finiva col distrarlo dalle attività di gestione dell'emergenza che avrebbero meritato invece priorità assoluta. Dall'istruttoria è emerso che il Comandante effettuava tali chiamate spostandosi in una zona più appartata della plancia, in tal modo negandosi la possibilità di ascoltare le notizie importantissime (sicuramente più importanti dello scambio di informazioni con l'FCC) che giungevano dai ponti sottostanti in merito alla estensione dell'allagamento. Serve richiamare l'attenzione sulla telefonata delle ore 21:58: come si ricava dalle trascrizioni, mentre il Comandante era in conversazione con Ferrarini (lo si deduce dal colore verde e dal carattere corsivo, secondo le indicazioni offerte dai periti), Christidis chiamava dalla sala macchine per riferire in plancia che l'acqua era quasi arrivata al ponte 0; subito dopo, grazie all'aggiornamento datogli in tempo reale da Iaccarino, Christidis precisava a Bosio che i DG 1, 2 e 3 erano già allagati e che l'acqua stava continuando a salire. Ebbene, questo scambio di informazioni importantissime avveniva tra il comandante in seconda e la sala macchine mentre Schettino era impegnato a parlare per telefono con l'FCC.

In quei momenti così drammatici (erano passati soltanto quattordici minuti dall'impatto), in cui nessuno sapeva ancora con precisione quale fosse l'estensione della falla e la

conseguente portata dell'allagamento, la regola prudenziale imponeva al Comandante di restare in continuo contatto anche e soprattutto con gli altri ufficiali che si trovavano nei ponti sottostanti, al fine di raccogliere le notizie necessarie per fare il punto della situazione, per cui lo stesso non avrebbe dovuto appartarsi in un'ala della plancia per effettuare telefonate. Non diversa la situazione che si verificava nel corso della telefonata delle 22:06: mentre il Comandante parlava al telefono con Ferrarini, Pilon riferiva a Bongionvanni che avevano perso completamente il quadro elettrico e che il diesel d'emergenza non stava partendo. Anche in questo caso, dunque, la conversazione telefonica con Ferrarini costituiva un elemento di distrazione per il Comandante.

A tal proposito, sia l'imputato nel corso del suo esame sia i suoi difensori durante la discussione finale hanno obiettato che gli altri ufficiali in plancia avrebbero avuto l'obbligo di riferire a Schettino le informazioni che giungevano dalla sala macchine. A tale obiezione si può però agevolmente replicare, da un lato, che lo stesso Comandante non aveva riferito agli altri ufficiali in plancia le notizie allarmanti fornitegli da Pilon nella prima conversazione delle 21:49 (quadro elettrico completamente allagato) e, dall'altro, che sarebbe stato doveroso da parte sua, una volta conclusa la telefonata con Ferrarini, chiedere in maniera esplicita se nel frattempo vi fossero stati aggiornamenti dalla sala macchine.

Naturalmente non si ignora che il comandante aveva l'obbligo di comunicare l'incidente anche all'FCC (al pari, peraltro, dell'obbligo di comunicarlo all'autorità marittima, che pure restava inadempito); ma in quei frangenti, vista la incertezza sulla portata dell'allagamento, il Comandante avrebbe dovuto dare priorità alla raccolta delle informazioni dai ponti sottostanti, potendo tranquillamente delegare a un altro ufficiale le comunicazioni all'FCC. D'altra parte – si chiede il Collegio – quale potrebbe mai essere lo scopo della *delegabilità* di tale specifico incumbente se non quello di consentire al comandante, in una situazione di grave crisi, di potersi dedicare unicamente alla gestione dell'emergenza?

Dal contenuto delle conversazioni intervenute tra il Comandante e Ferrarini, in realtà, si ricava chiaramente che la scelta del primo di non nominare lo Ship Crisis Coordinator (SCC) non era dovuta alla delicatezza in sé dell'incarico, ma piuttosto all'interesse personale di Schettino a gestire direttamente le informazioni con il responsabile dell'armatore, consapevole a quel punto, a danno ormai fatto, che la sua carriera professionale era attaccata a un filo di seta. Se ne trae conferma dal tentativo di Schettino, già nella prima telefonata con l'FCC, di addossare la responsabilità della sua manovra

azzardata all'ex comandante Palombo – colpevole, a suo dire, di avergli garantito per telefono che vi era acqua sufficiente anche a 0,3/0,4 miglia dalla costa del Giglio. Ma ulteriori spunti di conferma emergono anche dalle telefonate successive: l'ostinata richiesta di un rimorchiatore, anche dopo aver autorizzato l'ammaino di alcune scialuppe, finalizzata unicamente a salvare la nave, gli ammiccamenti verbali alla complicità del suo interlocutore in merito alle notizie da divulgare alle autorità marittime e (chissà perché) alla stampa nonché alcune bugie (come quella rifilata a Ferrarini nel corso dell'ultima telefonata in plancia, in cui lo rassicurava di aver riferito alla Capitaneria solo di un blackout mentre in realtà a quel punto aveva comunicato anche l'esistenza della falla) – pietosi tentativi, tutti questi, di dimostrare la propria fedeltà al datore di lavoro, nella estrema speranza di trarne briciole di clemenza.

«Ho finito la mia carriera di comandante», spiegava Schettino a sua moglie per telefono poco prima di mentire a Ferrarini nell'ultima telefonata citata. Uno sfogo intimo, umanamente comprensibile, a cui si riconoscerebbe volentieri il rispetto del silenzio, se non fosse necessario richiamarlo per dimostrare che aver pregiudicato per sempre la propria carriera era sicuramente uno dei timori che tormentavano l'imputato in quei frangenti. Per questo Schettino tentava in ogni modo di alleggerire agli occhi del suo datore di lavoro la propria responsabilità, cercando disperatamente di "salvare il salvabile". Erano dunque queste le vere ragioni per cui Schettino non delegava ad altri le comunicazioni all'FCC, come invece avrebbe dovuto per evitare di distrarsi nei momenti successivi all'incidente quando arrivavano in plancia le informazioni fondamentali per gestire al meglio l'emergenza.

Anche tale profilo di colpa risulta dunque pienamente dimostrato.

3.3.5. "Omettendo di costituire il Crisis Committee Shipline - CCShip (Unità di crisi a bordo), chiamandone a far parte il comandante in seconda, il direttore di macchina e l'hotel director, e omettendo comunque di assicurare la necessaria circolazione delle informazioni in favore di tali soggetti negli ambiti di rispettiva competenza, così da potersi avvalere del loro supporto tecnico e gestionale..."

Anche in questo caso è necessario richiamare le considerazioni precedenti, in particolare quelle di cui al punto 3.1. È sufficiente qui ribadire che, una volta acquisita la certezza (21:49) della presenza di una falla, il Comandante avrebbe dovuto costituire l'Unità di crisi a bordo, di cui avrebbe dovuto far parte anche il comandante in seconda, il direttore di macchina e l'hotel director. Nella Procedura succitata (SMS P15.6 IO 01), infatti, gli

incidenti navali (all'interno dei quali va inserito naturalmente anche il caso della collisione) venivano considerati come situazioni di crisi di terzo livello per cui era prevista la necessaria costituzione dell'Unità di crisi a bordo, tenuta ad operare congiuntamente alla Unità di crisi a terra (Crisis Committee Shoreside). Scopo della costituzione della Unità di crisi a bordo era evidentemente quello di creare il flusso delle informazioni tra i componenti della stessa, tenuto conto delle loro specifiche competenze tecniche, al fine di processare in modo corretto le informazioni via via acquisite e di porre in essere le azioni più appropriate a fronteggiare l'emergenza.

S'impone a questo punto una considerazione generale. Il Comandante, come già ricordato precedentemente, era senz'altro il dominus della gestione dell'emergenza, ma questo non escludeva naturalmente la necessità di una gestione *condivisa*, caratterizzata dalla circolarità delle informazioni tra gli ufficiali e dal reciproco scambio delle opinioni tecniche, al fine di adottare con tempestività le decisioni più appropriate ad arginare il pericolo incombente. Tutto ciò si desume, oltre che dalle procedure aziendali e dal Ruolo d'appello, dalla stessa disposizione di cui all'art. 303 codice della navigazione che, nell'occuparsi del drammatico momento della decisione sull'abbandono della nave, prevede espressamente che il comandante possa adottarla solo dopo aver sentito il parere degli ufficiali di coperta o, in mancanza, di due almeno fra i più provetti componenti dell'equipaggio. Ciò dunque dimostra che, pur spettando al comandante la decisione finale, è doveroso lo scambio di informazioni tra i vari ufficiali, in quanto soltanto in tal modo le competenze tecniche di ciascuno possono essere adeguatamente valorizzate onde poter gestire nel miglior modo la situazione di crisi.

Ebbene, tornando a quella tragica sera, ciò che è emerso in modo incontrovertibile dalla istruttoria è l'assoluta confusione con cui era gestita in plancia l'intera fase dell'emergenza. Basta scorrere anche rapidamente la timeline degli eventi per rendersi conto che le informazioni venivano recepite in plancia da persone diverse, così che, in difetto di un appropriato coordinamento, vi era il rischio concreto che le stesse non fossero adeguatamente valorizzate. Emblematica a tal proposito (sebbene su questo specifico punto si tornerà diffusamente più avanti) l'incertezza sul numero di compartimenti allagati che continuava a regnare in plancia al termine di ogni comunicazione con i ponti sottostanti. D'altra parte lo stesso Schettino, nel corso del suo esame dibattimentale, ha più volte sottolineato come egli non si fosse reso conto della reale consistenza dell'allagamento, e in particolare del numero di compartimenti allagati, in quanto gli altri ufficiali non lo avevano informato delle notizie pervenute dai ponti sottostanti. Diamo pure

per vera la circostanza: ebbene, la responsabilità di tutto ciò non potrebbe che ricadere principalmente su di lui, per non aver assicurato, attraverso lo scrupoloso rispetto delle procedure aziendali e del Ruolo di appello, la elaborazione di ogni notizia mediante annotazione sul Damage Control Plan, così da evitare pericolosi fenomeni di dispersione. Appare tuttavia opportuno anticipare sin d'ora che non è condivisibile l'impostazione accusatoria, laddove ha ritenuto soltanto il comandante Schettino responsabile del mancato rispetto di tali procedure, in quanto anche gli altri ufficiali in plancia, e particolarmente il K2 Bosio, avrebbero dovuto far presente al loro comandante che era necessario consultare il Damage Control Plan. Ma su questo punto, come anticipato, si tornerà più avanti (cfr, 5.8.2).

Non è in ogni caso contestabile che il comandante Schettino era il primo responsabile della situazione di incertezza conseguente al difetto di scambio di informazioni tra gli ufficiali in plancia, in quanto, come si è già sottolineato in precedenza, lui per primo ometteva di riferire agli altri ufficiali in plancia le informazioni ricevute da Pilon. Bosio, in particolare, ha precisato in dibattimento che il Comandante non gli aveva mai parlato delle notizie che il direttore di macchina aveva fornito a Schettino nella conversazione delle 21:52 sull'allagamento del quadro elettrico posizionato nel ponte A del compartimento n. 6. Sul punto, il teste appare pienamente attendibile sia perché non risulta registrato nel VDR alcuno scambio di informazioni tra il Comandante e il suo vice all'esito della conversazione tra il primo e Pilon, sia perché qualche minuto più tardi l'imputato effettivamente si appartava per telefonare all'FCC. Tale scambio di informazioni sarebbe stato invece importantissimo, in quanto avrebbe permesso a Bosio qualche minuto più tardi (precisamente alle ore 21:58) di rendersi conto che ben due compartimenti contigui erano allagati (oltre al compartimento 6 in cui era ubicato il quadro elettrico, secondo la notizia fornita da Pilon che Schettino avrebbe dovuto riferire al suo vice, anche il compartimento 7 in cui erano ubicati i DG 1, 2 e 3).

Dunque l'imputato, che si è lungamente lamentato nel corso del processo di non essere stato informato dai suoi ufficiali delle notizie pervenute dai ponti sottostanti, era in realtà il primo responsabile dell'assenza di circolarità di tali informazioni.

Non solo: egli era anche il principale responsabile della mancata annotazione di tali notizie sul Damage Control Plan, in modo da conservare una memoria documentale *comune* idonea a scongiurare ogni rischio di dispersione dei medesimi dati.

Pertanto, anche il profilo di colpa qui in esame appare pienamente dimostrato.

3.3.6. *“Omettendo inizialmente, sin dalle ore 21.58, e comunque poi ritardando eccessivamente di emettere il segnale di emergenza generale e comunque non privilegiando, in caso di emergenza, la salvaguardia dell'integrità fisica delle persone a bordo, di modo che le operazioni di raccolta dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio presso le muster stations assegnate a ciascuno e di imbarco sulle scialuppe di salvataggio, previa verifica della presenza di tutte le persone da imbarcare sulle stesse, sono state eseguite senza la disciplina, il coordinamento, l'efficienza e la tempestività adeguati e necessari...”*

Con questo profilo di colpa si tocca il cuore pulsante della responsabilità: il ritardo nel dare l'emergenza generale, prima, e l'abbandono della nave, dopo (come si vedrà più avanti), si rivelavano infatti decisivi impedendo a tutte le scialuppe di raggiungere l'acqua prima che l'inclinazione della nave risultasse troppo elevata.

È necessario, ancora una volta, esaminare nel dettaglio le notizie che giungevano in plancia nei minuti immediatamente successivi all'impatto.

Sappiamo già che alle 21:49 il Comandante aveva la certezza della presenza di una falla di cospicua consistenza, visto che Pilon gli precisava che in quel momento l'acqua impediva di scendere in sala macchine.

Alle 21.52 Schettino parlava nuovamente con il direttore di macchina (la telefonata iniziava alle 21:51:53, ma d'ora in avanti si farà riferimento per comodità all'orario delle 21.52).

Schettino: «Direttore, almeno un motore si può accendere?»

Pilon: «Non siamo ancora riusciti a scendere... c'è acqua sino all'officina!»

Schettino: «Allora stiamo andando a fondo, non ho capito?!»

Pilon: «Eh... sta l'acqua fino all'officina, il quadro elettrico è allagato!»

Schettino: «Io voglio sapere solo una cosa, se la nave può partire oppure no...»

Pilon: «Non possiamo partire... abbiamo il quadro elettrico tutto allagato!»

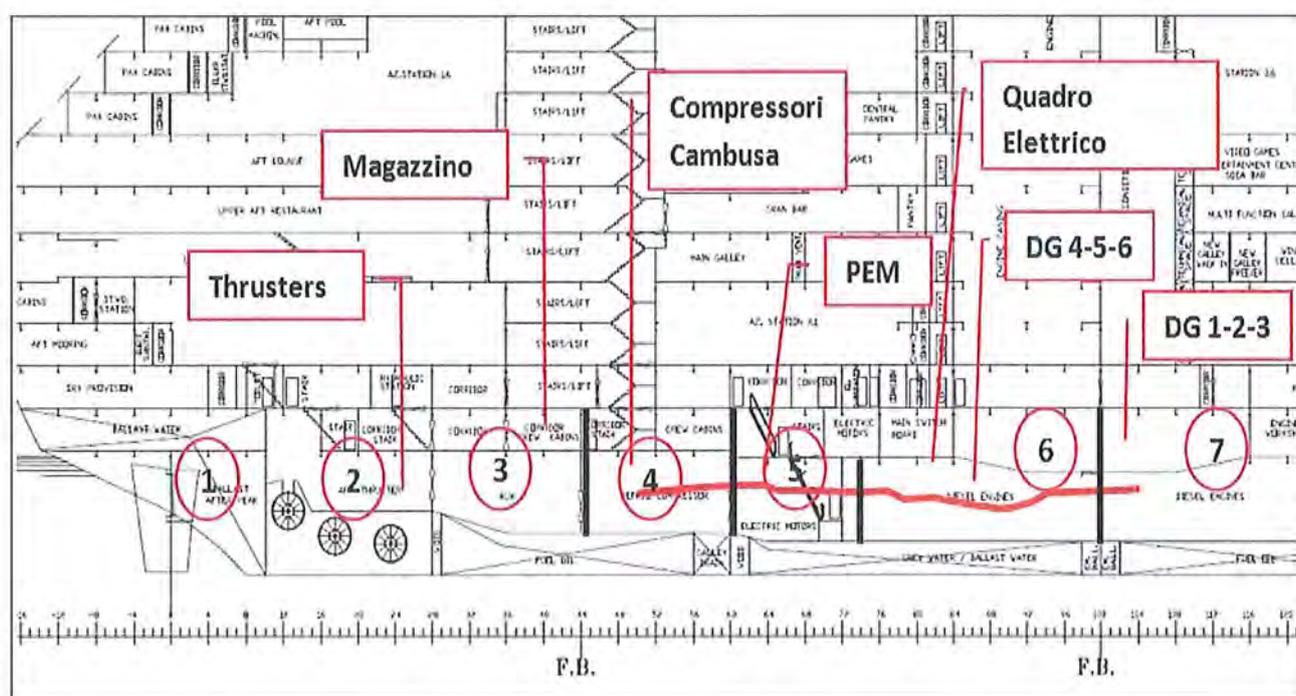
S'impongono a questo punto alcune considerazioni. Tanto l'imputato durante l'esame quanto i suoi difensori nella discussione finale hanno più volte obiettato che il Comandante, nel gestire l'emergenza, non aveva potuto fare affidamento su ufficiali adeguatamente preparati. In particolare, hanno contestato che le informazioni giungenti dai ponti sottostanti, ivi comprese quelle fornite dal direttore di macchina, non erano state precise in merito alla estensione della falla.

Anche in questo caso, tuttavia, le obiezioni appaiono assolutamente pretestuose, visto che le informazioni sarebbero state idonee a far comprendere il quadro della situazione se

l'imputato avesse avuto adeguata conoscenza della compartimentazione della nave. Ma guardiamo nel dettaglio le notizie fornitegli in quella conversazione da Pilon.

Questi gli comunicava a chiare lettere, senza possibilità di fraintendimenti, che il quadro elettrico era tutto allagato. Ebbene, il quadro elettrico principale era ubicato al ponte A del compartimento stagno n° 6, in cui si trovavano anche i DG 4, 5 e 6; al di sopra del ponte A, c'era il ponte 0 (partendo dal basso verso l'alto: DOUBLE BOTTOM - DECK C – DECK B – DECK A – DECK 0).

Il quadro elettrico, per la precisione, era posizionato in una sorta di soppalco del compartimento numero 6.



Rappresentazione grafica dei primi sette compartimenti della Concordia, da cui si evince che il quadro elettrico era posizionato in un soppalco all'interno del compartimento 6, dove si trovavano anche i DG 4-5-6.

Il Comandante aveva il preciso obbligo di conoscere la compartimentazione della nave. L'art. 202, d.p.r. 431 del 1995, al primo comma così recita: *“Il comandante, il direttore di macchina e gli ufficiali di coperta e di macchina devono conoscere la compartimentazione della nave, l'ubicazione ed i mezzi di manovra delle porte e portelli stagni, la potenza dei mezzi di esaurimento e la loro possibilità ed efficacia d'azione nei diversi locali, gli effetti dell'allagamento nei diversi locali sulla stabilità e galleggiabilità della nave, nonché le condizioni di stabilità e le necessità di zavorramento anche nelle più sfavorevoli condizioni di esercizio e di avaria.”*

Se dunque il Comandante Schettino avesse conosciuto la compartimentazione della Concordia e la precisa ubicazione dei principali elementi di propulsione della stessa, alla notizia di Pilon che l'acqua era arrivata al quadro elettrico (posizionato, come già detto, in una specie di soppalco del compartimento 6) ne avrebbe facilmente dedotto che anche i diesel generatori 4-5-6 erano completamente allagati, visto che per legge di gravità l'acqua non può restare sospesa in aria. Ciò dimostra che Schettino non valorizzava adeguatamente tale fondamentale informazione fornitagli dal direttore di macchina non già perché la stessa non fosse sufficientemente specifica, ma perché lui non conosceva l'esatto posizionamento dei diesel generatori e, più in generale, la compartimentazione della nave, in violazione dello specifico obbligo suddetto.

D'altra parte, tale conclusione trova ulteriori elementi di conferma anche nelle condotte tenute da Schettino nei minuti successivi: alle 22:10 chiedeva a Pilon se anche i DG 4, 5 e 6 fossero allagati, tanto da far sbottare quest'ultimo: "Ma già abbiamo il quadro elettrico principale pieno d'acqua, comandante!"; alle 22:20 Schettino chiedeva nuovamente a Bosio di informarsi con Pilon se i DG 4, 5 e 6 fossero disponibili, ricevendo a stretto giro di posta l'ennesima informazione negativa. Tutto ciò dimostra che le incomprensioni tra Schettino e il direttore di macchina non erano imputabili alla mancata chiarezza dei dati forniti da quest'ultimo, come sostenuto dalla difesa, ma piuttosto, da un lato, al difetto di conoscenza da parte del Comandante della compartimentazione della nave e della dislocazione dei maggiori elementi di propulsione di essa, nonché, dall'altro, al mancato uso del Damage Control Plan, dato che le annotazioni avrebbero portato alla chiarezza ed alla coincidenza dei dati ed avrebbero costituito un ottimo "ripasso" delle caratteristiche della nave.

Tornando alla disamina dei profili di colpa qui in esame, deve dunque osservarsi che alle 21:52 il Comandante sapeva (o comunque avrebbe dovuto sapere secondo il parametro della diligenza a lui applicabile) che:

- a) a seguito della collisione si era aperta una falla con cospicua entrata di acqua;
- b) la nave non aveva più propulsione (l'allarme avaria si era attivato alle 21:45:19);
- c) non aveva più il governo del timone (il relativo allarme avaria si era attivato alle 21:46:52);
- d) aveva il quadro elettrico principale e i diesel generatori 4, 5 e 6 allagati (dunque, il compartimento n° 6 completamente allagato fino al ponte A).

La situazione era di certo già allarmante, tale da sconsigliare qualsiasi motivo di distrazione. Secondo quanto previsto dalla procedura aziendale P12.04 IO 02 SMS, in

quel momento occorreva allertare l'MRSC (Direzione Marittima di Livorno) e notificare l'accaduto all'FCC e al Technical Advisor. Il Comandante invece si metteva soltanto in contatto telefonico, spostandosi su un'aletta della plancia, con l'FCC Ferrarini alle 21:58, in tal modo perdendosi lo scambio di informazioni importanti tra Christidis e la plancia, secondo quanto già detto. Serve qui ricordare che Christidis, aggiornato da Iaccarino, riferiva in tempo reale alla plancia che i DG 1, 2 e 3 erano allagati e che l'acqua continuava a salire.

In pratica, in quel momento erano già arrivate in plancia notizie circa il sicuro allagamento di due compartimenti (il n° 6 in cui erano ubicati, oltre al quadro elettrico, i DG 4, 5 e 6, desumibile sulla base delle informazioni fornite da Pilon pochi minuti prima, e il n° 7 in cui si trovavano i DG 1, 2 e 3, evincibile dall'aggiornamento fatto da Iaccarino). Non solo, dalle registrazioni del VDR emerge anche che qualche secondo prima del dato sull'allagamento dei DG 1, 2 e 3, Christidis aveva informato Bosio che l'acqua era a un metro e mezzo dal ponte 0 e che le pompe di aspirazione erano probabilmente sott'acqua.

In tale situazione, come osservato dai periti, il Comandante avrebbe dovuto chiamare l'emergenza generale e attivare il Ruolo di appello così da permettere l'adeguata assistenza, informazione e controllo dei passeggeri (pag. 97 della relazione depositata in sede di incidente probatorio).

L'imputato si è difeso, a tal riguardo, sostenendo che in realtà Bosio non lo aveva informato delle ulteriori notizie giunte dalla sala macchine e che dunque egli era rimasto al quadro della situazione (tra l'altro già molto allarmante) rappresentatogli da Pilon nella telefonata delle 21:52.

Bosio, in realtà, nel corso della sua testimonianza ha riferito che il Comandante veniva sempre messo al corrente delle notizie che giungevano dai ponti sottostanti.

Ma ad ogni modo la responsabilità del Comandante non potrebbe essere esclusa, sia perché lo stesso in quei delicati frangenti avrebbe dovuto incaricare un altro ufficiale per le comunicazioni all'FCC onde evitare ogni distrazione (secondo quanto si è già detto in precedenza), sia perché avrebbe dovuto chiedere esplicitamente agli altri ufficiali in plancia se, nel lasso di tempo in cui lui si era appartato per telefonare, fossero giunte ulteriori notizie dai ponti sottostanti.

La chiamata dell'emergenza generale avrebbe dovuto essere fatta in ogni caso due minuti dopo (22:00:40), allorché Iaccarino riferiva in plancia che anche i locali PEM erano allagati, oltre ai motori DG 1, 2 e 3. Ebbene, in quel momento, era presente anche il

Comandante, dato che lo stesso chiedeva ad alta voce: «Come compartimenti stagni quali sono?»

Bongiovanni, a quella domanda, chiedeva a Iaccarino di fare un resoconto sui compartimenti allagati.

Iaccarino riferiva: «Allora, abbiamo tutti e tre allagati... PEM, i motori PEM sono allagati... DG 1, 2 e 3 allagati... saranno almeno tre compartimenti. Sto andando a poppa per vedere com'è la situazione.»

«Tre compartimenti stagni» ripeteva Schettino, lasciando intendere di aver appreso la comunicazione. Bosio però lo correggeva: «No, un compartimento! Uno, due e tre sono... è un compartimento solo, sono insieme.»

Questi scambi di battute dimostrano anzi tutto la confusione che regnava in plancia in quel momento, dovuta non soltanto alla concitazione con cui le notizie giungevano dai ponti sottostanti, ma anche e soprattutto alla mancata conoscenza (da parte del Comandante in primis) della compartimentazione della nave, in violazione del preciso obbligo di cui all'art. 202 d.p.r. già citato. Tale stato di incertezza sarebbe stato evitato se il Comandante avesse disposto l'utilizzo del Damage Control Plan. La precisazione di Bosio che i diesel generatori 1, 2 e 3 erano ubicati in un solo compartimento (il n. 7) risultava corretta; tuttavia, egli avrebbe dovuto tener conto della ulteriore informazione data da Iaccarino sull'allagamento anche dei locali PEM, che si trovavano invece nel compartimento n° 5. Bosio avrebbe dovuto pertanto precisare che l'allagamento dei DG 1, 2 e 3 e dei locali PEM dava la certezza di avere almeno due compartimenti allagati.

Anche in questo caso, la difesa dell'imputato ha messo subito in evidenza l'errore compiuto dal comandante in seconda, sostenendo che lo stesso avrebbe indotto a sua volta in errore lo stesso Schettino.

Non può non ripetersi, tuttavia, quanto già osservato in precedenza circa il preciso obbligo del comandante di conoscere la compartimentazione della nave e dunque di sapere che i locali PEM si trovavano in un compartimento diverso da quello dei DG 1-2-3. Deve l'altro osservarsi che, nell'ipotesi in cui l'imputato fosse stato colto da un dubbio a seguito della precisazione fatta da Bosio, avrebbe potuto (e dovuto) risolverlo consultando il Damage Control Plan.

Ma vi è di più. In quel momento, alla notizia che i locali PEM e i DG 1-2-3 erano allagati, il Comandante avrebbe avuto la possibilità di capire che ben tre compartimenti contigui erano già allagati, grazie alle informazioni dategli in precedenza da Pilon sull'allagamento anche del quadro elettrico principale posizionato nel compartimento n. 6. Tale

conclusione, tra l'altro, era anche suggerita dalla logica: poiché il compartimento n. 6 si trovava tra i nn. 5 e 7, l'allagamento di questi ultimi portava a ritenere con elevata probabilità che l'acqua fosse entrata anche in quello intermedio, essendo poco verosimile che lo squarcio, anziché una linea continua, registrasse un'interruzione tra un compartimento e l'altro.

In definitiva, il profilo di colpa qui in esame appare ampiamente dimostrato. Infatti, se il Comandante avesse avuto piena conoscenza della compartimentazione della nave e della ubicazione dei principali elementi di propulsione della stessa, da un lato, e, dall'altro, avesse disposto l'annotazione sul Damage Control Plan dei dati relativi all'allagamento e lo scambio di informazioni pervenute dai ponti sottostanti, evitando al contempo di appartarsi per telefonare all'FCC, egli avrebbe saputo, sin dalle ore 21:58, che la nave aveva due compartimenti allagati e che le pompe non erano in grado di fronteggiare l'entrata di acqua: situazione, questa, che avrebbe reso necessarie la chiamata dell'emergenza generale e l'attivazione del Ruolo d'appello; soltanto due minuti dopo, avrebbe saputo addirittura che ben tre compartimenti contigui erano allagati e che era stata superata la riserva di galleggiabilità certificata dalla documentazione di bordo.

La sera dei fatti, invece, il segnale sonoro dell'emergenza generale era inoltrato soltanto alle ore 22:34, con un ritardo rivelatosi decisivo in ordine alla causazione della morte delle trentadue persone, come si dimostrerà più avanti.

3.3.7. *“Omettendo di dare personalmente la comunicazione relativa all'emergenza generale e comunque consentendo che l'emergenza generale fosse data irrisolvemente e senza i necessari avvisi complementari...”*

La chiamata dell'emergenza generale era effettuata, come appena detto, soltanto alle 22:34 mediante l'invio dei sette fischi brevi, seguiti da un ottavo più lungo.

Secondo il teste Bongiovanni, la iniziativa di schiacciare il pulsante dell'emergenza generale sarebbe stata presa da lui, senza un ordine specifico del Comandante, quando ormai in plancia da qualche minuto si accavallavano voci sulla necessità di chiamarla. Vero è che Bongiovanni è stato in parte smentito dal teste Pellegrini, il quale, pur confermando che era stato Bongiovanni a schiacciare il pulsante, ha però anche precisato che l'imputato aveva dato un esplicito assenso (*“lo mi ricordo che, comunque, spronai Bongiovanni a schiacciare quel bottone una volta che il comandante aveva detto anche per mezza volta “va bene”, per me era più che sufficiente...”*) (teste Pellegrini Martino, 10.12.2013, I, pag. 60).

A parere del Collegio, pertanto, la contestazione in merito al fatto che l'ordine non fosse stato dato personalmente dal Comandante non risulta adeguatamente provata.

A diversa conclusione deve invece pervenirsi quanto alla restante parte del profilo di colpa in esame.

La procedura P12.04 IO 08 SMS, nel precisare che il comandante ha la responsabilità dell'applicazione di essa (punto 3), stabilisce che gli annunci di sicurezza devono essere diffusi in ordine partendo dalla lingua del gruppo di persone meno numeroso a bordo (punto 4 "modalità operative"). Da ciò si desume che gli annunci, oltre che in italiano (lingua ufficiale a bordo) e in inglese – in cui sono contenuti nel corpo della versione della procedura –, dovevano essere effettuati anche nelle altre lingue, in relazione alla nazionalità dei passeggeri.

In merito alle formule da utilizzare, la procedura stabiliva che qualsiasi annuncio relativo a un'emergenza doveva essere anticipato da un avviso preliminare del seguente tenore: *"Attenzione Prego! Attenzione Prego! Parla il vostro comandante per comunicarvi un importante annuncio! Ripeto: parla il vostro comandante per comunicarvi un importante annuncio!"*

Quindi erano previste diverse formule a seconda della situazione di emergenza.

Costa Crociere S.p.A.	Sistema di Gestione Aziendale	Rev. 2	
Codice P12.04 IO 08 SMS	P12 GESTIONE SICUREZZA A BORDO ISTRUZIONE OPERATIVA Annunci Sicurezza	Data 18/12/2010	Pag. 6 / 17

4.1.4 Incendio grave / Emergenza generale

La diramazione degli avvisi dovrà essere susseguente all'emissione dei segnali sonori convenzionali di Emergenza Generale.

Tale circostanza si verifica allorché un evento sinistrorso, dovuta alle cause più disparate, quali possono essere una collisione, un urto, una falla, una esplosione, un incendio od altro, assume proporzioni tali per cui i passeggeri vengono direttamente coinvolti dall'emergenza.

In questa fase il Comando attiva nella sua interezza l'organizzazione di emergenza di bordo e, nel mentre le squadre deputate fronteggiano l'evento all'origine del sinistro, vengono avviate le procedure di canalizzazione dei passeggeri ai Punti di Riunione e di preparazione all'abbandono nave.

In questi casi dovranno essere diramati i seguenti annunci:

" Per ragioni di sicurezza si ordina a tutti gli ospiti di prepararsi a raggiungere il proprio punto di riunione. Non dimenticate di indossare la vostra cintura di salvataggio e di portare con voi coperte e medicinali. "

" Vi richiediamo di mantenere la calma. Al momento non c'è alcun pericolo immediato. A tutti gli ospiti è richiesto di seguire i membri dell'equipaggio che Vi indirizzeranno ai punti di riunione. Non usate gli ascensori. Una volta raggiunto il punto di riunione indossate la cintura di salvataggio e attendete ordini. "

" Troverete la Vostra cintura di salvataggio dentro l'armadio in cabina, ed in contenitori sistemati ai punti di riunione; Indossate abiti pesanti, scarpe robuste e un copricapo; Si sconsigliano scarpe con tacchi alti; Non dimenticate i documenti personali, gli occhiali e le medicine se occorrono; non ritornate alla Vostra cabina per prendere oggetti personali, non portate con Voi valigie ed oggetti pesanti. "

" Mantenete la calma. Non c'è alcuna ragione per provare panico. Gli ufficiali ed i membri dell'equipaggio sanno esattamente cosa fare. "

Il paragrafo 4.1.4 della Procedura aziendale P12.04 IO 08 SMS

Da rilevare, anzi tutto, come quella sera si fosse realizzata sicuramente la situazione richiamata nella Procedura – collisione seguita da falla con proporzioni tali da coinvolgere i passeggeri nell'emergenza – per cui non possono esservi dubbi in merito all'obbligatorietà, per il Comandante, di rispettare tale Procedura in merito agli annunci da diramare.

Alle ore 22:36:08 veniva dato il seguente annuncio ai passeggeri: *" Signore e signori, attenzione prego, attenzione prego... mantenete la calma e recarsi tutti alla muster station, alla propria muster station, al proprio punto di riunione al ponte quattro. Eseguire le istruzioni del personale. Ripeto, recarsi alle muster stations, al ponte di riunione, al ponte quattro, eseguire le istruzioni del nostro personale, mantenendo la calma. "*

Subito dopo, seguivano vari annunci dello stesso tenore in lingue diverse.

Tale annuncio, pertanto, non conteneva tutte le informazioni riportate nella formula prevista dalla Procedura. Non deve dimenticarsi, tra l'altro, che i passeggeri che erano

appena imbarcati a Civitavecchia non avevano ricevuto alcuna istruzione in merito alle operazioni di emergenza, sicché gli stessi ignoravano il significato dei sette fischi brevi seguiti da un altro più lungo. Ulteriore elemento da non sottovalutare è che nell'annuncio diramato prima di quello delle 22:36 i passeggeri erano stati rassicurati sul fatto che si trattasse soltanto di un problema tecnico.

In ogni caso, le formule di annuncio previste dalla Procedura contenevano informazioni molto importanti per tutti i passeggeri in merito all'ubicazione, all'uso delle cinture di salvataggio e alla necessità di recarsi ai punti di riunione per attendere gli ordini dei membri dell'equipaggio nonché, più in generale, suggerimenti sul tipo di abbigliamento e i beni da portare appresso – indicazioni, tutte queste, mancanti nell'annuncio diramato alle 22:36, dopo l'emergenza generale.

Ma ancor più sintomatico della completa confusione che regnava nella plancia di comando in quei frangenti era l'annuncio diramato alle ore 22:43: *“Signore e signori, attenzione prego, vi chiediamo di mantenere la calma, recarsi tutti alle muster stations, punti di riunione al ponte quattro con il vostro giubbotto di salvataggio! Ripeto, indossare il giubbotto di salvataggio e recarsi alle muster stations. Stiamo procedendo con ca'... con la calma all'imbarco sulle lance. Stiamo davanti all'isola del Giglio e quindi ci dirigeremo verso la costa con le scialuppe.”*

In quel momento, infatti, benché non fosse mai stato ordinato l'abbandono della nave (l'ordine sarebbe stato dato in maniera irriuale dal comandante in seconda soltanto alle ore 22:54), nell'annuncio si faceva esplicito riferimento all'“imbarco sulle lance” e a un imminente trasferimento dei passeggeri sulla costa dell'isola del Giglio. Non si trattava, a ben vedere, di una mera discrepanza rispetto al contenuto dell'annuncio ufficiale, ma di informazioni addirittura incompatibili con la situazione di emergenza generale in cui si trovava la nave in quel momento. L'imbarco sulle scialuppe di salvataggio, infatti, sarebbe stato possibile soltanto dopo l'ordine di abbandono della nave mentre in quel momento era stata chiamata unicamente l'emergenza generale. Di ciò doveva evidentemente rendersi conto il Comandante che, subito dopo l'annuncio, diceva in plancia: “L'abbandono non è stato ancora fatto” (pag. 266 trascrizioni, canali 1 e 2).

La mancata diramazione degli annunci con le formule prestabilite nella Procedura contribuiva sicuramente a determinare una situazione di caos non solo tra i passeggeri, ma anche tra i membri dell'equipaggio.

Proviamo, per un momento, a immedesimarci in un membro dell'equipaggio chiamato per il Ruolo di appello a svolgere i compiti di capo-lancia. Continuiamo nell'esempio provando

a comportarci secondo il parametro dell'agente-modello, cioè del capo-lancia giudizioso *ejusdem professionis et condicionis*. Ebbene, il nostro capo-lancia giudizioso sa che finché non viene dato l'abbandono della nave i passeggeri non debbono assolutamente salire sulle lance, perché così ha studiato sulle procedure e perché così gli è stato insegnato durante le esercitazioni: la chiamata dell'emergenza generale è finalizzata principalmente alla raccolta dei passeggeri ai punti di riunione e all'approntamento dei mezzi di salvataggio, ma non anche all'imbarco delle persone sulle scialuppe. Ciò si desume chiaramente dal diagramma di flusso della Procedura P12.04 IO 02 SMS che prevede lo sbarco dei passeggeri solo nel caso in cui mantenerli a bordo in attesa dell'aiuto dei soccorsi risulti pericoloso per la loro incolumità: se ne ricava che, in difetto di tale situazione di pericolo, le persone debbono comunque restare a bordo della nave durante l'emergenza generale in attesa dell'arrivo dei soccorsi (in ragione della massima di esperienza secondo cui la nave è comunque il mezzo più sicuro fino a quando ne sia garantita la galleggiabilità).

Ebbene, tornando all'esempio precedente, forte di tali insegnamenti, il nostro capo-lancia non potrebbe che restare disorientato nell'ascoltare un annuncio (come quello delle 22:43 di quella sera) con cui si informano i passeggeri che sono già in corso le procedure di imbarco e che di lì a poco saranno trasportati sulla terra ferma, malgrado non sia mai stato ordinato l'abbandono della nave. Ma oltre allo stupore e allo sconcerto, il nostro capo-lancia giudizioso si vedrebbe costretto d'ora in avanti ad arginare una folla di disperati che chiede di poter salire sulla lance per trarsi in salvo, non capendo l'ottusità di un ufficiale che vuole agire in contrasto con le indicazioni diramate dalla plancia di comando.

Non si sta almanaccando su inverosimili casi di scuola. Quel che è stato appena ipotizzato, accadeva realmente quella sera sulla Concordia. Si riporta a tal proposito uno stralcio della deposizione del teste Fiorito, secondo ufficiale di macchina, in merito alla descrizione di quel che succedeva presso il tender numero 16 negli attimi antecedenti all'ordine di abbandonare la nave (udienza dibattimentale 19.11.2013, III, pag. 30).

P.M. – E lei che lancia aveva?

DICH. FIORITO – Il tender numero 16.

P.M. NAVARRO – E lei si è recato lì?

DICH. FIORITO – Sì.

P.M. NAVARRO – Al tender numero 16. E che cosa ha visto? Che cos'ha fatto?

DICH. FIORITO – Eh, ho visto la gente di... la gente che aspettava di imbarcare sulle lance.

P.M. NAVARRO – Ma fece qualcosa? Aiutò queste persone a salire su...?

DICH. FIORITO – La posizione in cui eravamo non era proprio facile salire sopra alla lancia. Io aspettavo il comando per abbandonare la nave o far imbarcare i passeggeri, qualcosa che mi desse l'opportunità di aprire queste benedette porte e fare entrare i passeggeri.

P.M. NAVARRO – Il cancelletto?

DICH. FIORITO – I cancelletti e far entrare la gente, che premeva. Poi alla fine tutta questa gente che mi pregava, già c'era qualcuno dentro che aveva scavalcato 'sti cancelletti. A questo pregai di uscire "esca un attimo, non fare andare in panico pure gli altri, fammi sto...", per fortuna era italiano quindi mi sono potuto far capire. Basta. Alla fine ho aperto i cancelletti e li ho fatti entrare.

P.M. NAVARRO – Prima dell'abbandono nave?

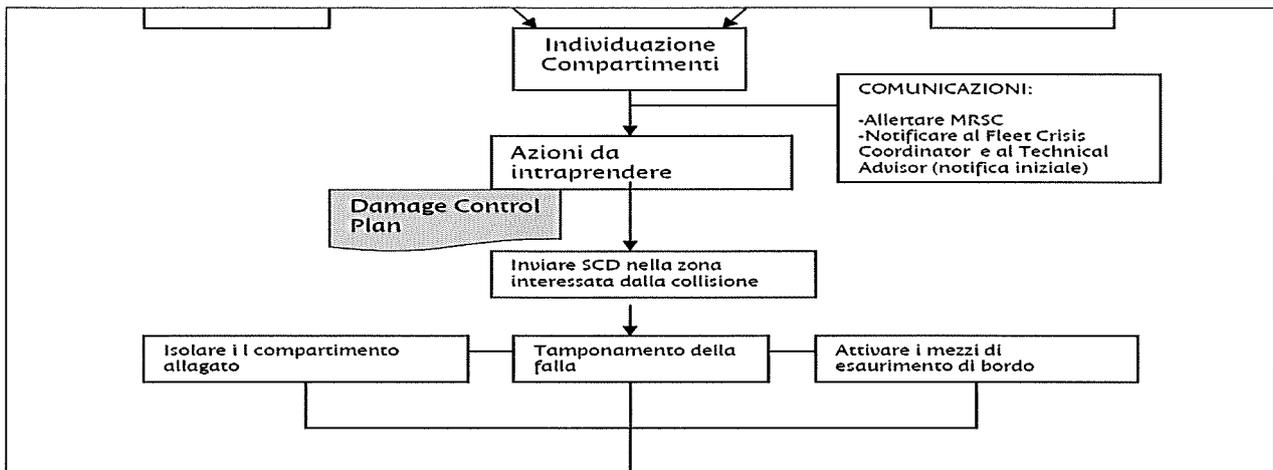
DICH. FIORITO – Sì. Ho visto... perché sentivo le scialuppe che scendevano e mi sono chiesto "vuoi vedere che ha dato l'abbandono e non l'ho sentito?" e allora li ho fatti entrare. Però non mi sono messo ad operare, per sbracciare la lancia e farla scendere, proprio perché non ero proprio sicuro che fosse stato dato l'abbandono.

Dunque il secondo ufficiale Fiorito, una volta raggiunta la propria scialuppa, viveva esattamente le incertezze e le difficoltà a gestire la folla del capo-lancia nel nostro esempio.

In definitiva, il profilo di colpa in esame appare dimostrato relativamente alla parte in cui si contesta all'imputato di non essersi assicurato, dopo l'invio del segnale di emergenza generale, che fossero anche inoltrati gli specifici annunci previsti dalla Procedura citata.

3.3.8. "Omettendo di notificare al Technical Advisor l'evento di sinistro, con ogni successivo doveroso aggiornamento..."

È sufficiente rinviare a quanto più compiutamente osservato al precedente punto 3.3.6, in merito al fatto che già alle ore 22:52, all'esito della conversazione con Pilon, il Comandante aveva un quadro della situazione che rendeva necessario allertare l'MRSC (Direzione Marittima di Livorno) e notificare l'accaduto all'FCC e al Technical Advisor, secondo quanto previsto dalla procedura aziendale P12.04 IO 02 SMS.



Come si evince dal diagramma riportato nella procedura P12.04 IO 02 SMS, in caso di emergenza era prevista espressamente la notifica al Technical Advisor

L'imputato in realtà provvedeva a comunicare l'incidente solo all'FCC Ferrarini Roberto, senza mai notificare l'evento al Technical Advisor.

Questa omissione verrà richiamata successivamente, allorché si affronterà la questione del mancato utilizzo del NAPA, su cui tanto ha insistito la difesa. È qui sufficiente osservare che la Costa Crociere aveva sottoscritto con RINA s.p.a. un contratto a titolo oneroso avente per oggetto la fornitura, da parte di quest'ultima società, dei servizi di *technical advisor*, comprendenti anche le attività di ausilio sui calcoli di stabilità della nave mediante il più evoluto software NAPA nella disponibilità della medesima compagine.

Il profilo di colpa appare dunque correttamente contestato, anche se può anticiparsi sin d'ora che l'omissione risultava in concreto priva di conseguenze, in quanto lo stesso consulente tecnico dell'accusa, ing. Scamardella, ha riferito che non vi sarebbero stati i tempi necessari per inserire i dati nel sistema informatico a disposizione del RINA.

3.3.9. *"Omettendo inizialmente e comunque ritardando eccessivamente di far emettere i segnali di pan pan, prima, e di distress e di mayday, poi, di modo che il coordinamento dei soccorsi esterni non ha potuto avvenire con adeguate tempestività ed efficienza..."*

Il Manuale IAMSAR – Manuale internazionale di ricerca e soccorso aereo e marittimo – nelle avvertenze generali ricorda che *"i piloti in comando e i comandanti non dovrebbero ritardare la notifica all'organizzazione SAR se vi è un problema, o se accade qualcosa che potrebbe evolversi in un bisogno di assistenza."* Questo per permettere *"all'organizzazione SAR di attuare una pianificazione preliminare che potrebbe fare la differenza se la situazione dovesse peggiorare."*

Quindi, il Manuale specifica quali sono i segnali di urgenza/emergenza, partendo da quello occupante un livello di maggiore gravità:

◆ MAYDAY: è usato quando un'unità si trovi in pericolo imminente e richieda un'assistenza immediata – ad esempio quando una nave ha una persona a mare ed il comandante considera necessario un ulteriore aiuto; ha priorità su tutte le altre comunicazioni.

◆ Segnale di Urgenza PAN-PAN si usa quando un'unità è in pericolo; il segnale di urgenza PAN-PAN dovrebbe essere usato quando esiste una situazione di pericolo che potrebbe, eventualmente, evolversi in un bisogno di assistenza; questo segnale ha priorità su tutte le comunicazioni diverse da segnali di emergenza.

◆ Segnale di Sicurezza SECURITY è usato per messaggi riguardanti la sicurezza della navigazione o per importanti avvisi metereologici.

Nel Manuale, inoltre, si precisa che il segnale è di solito ripetuto tre volte all'inizio del messaggio e che il comandante del velivolo o il comandante dell'unità che si trovi in una situazione d'emergenza dovrebbe dichiarare l'esistenza della stessa usando il segnale di MayDay.

Ciò detto in linea generale, deve osservarsi che il teste Spadavecchia, tecnico responsabile della gestione dell'informatica a bordo della Concordia, ha riferito che subito dopo l'impatto raggiungeva la plancia di comando per posizionarsi davanti alla stazione GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), che è un sistema adoperato dalle navi da crociera per assicurare comunicazioni per via VHF, MF, HF e via radio. Dopo aver appreso da un altro membro dell'equipaggio che forse la nave aveva toccato un basso fondale, Spadavecchia iniziava a svolgere i suoi compiti, raccogliendo tutta la documentazione inerente al GMDSS, comprendente il foglio dell'unità di crisi di Costa Crociere ed altri dati relativi alle capitanerie di porto italiane, per posizionarla sulla console GMDSS, preparandosi a qualsiasi evenienza. Ma visto che i minuti passavano senza che nessuno gli spiegasse quel che stava succedendo, di sua spontanea volontà si recava a un certo punto dal Comandante per chiedergli se dovesse inviare il messaggio Pan-Pan che aveva già predisposto; Schettino, mentre stava parlando al telefono, gli faceva segno di no.

Quanto invece all'invio del messaggio distress-mayday, Spadavecchia ha sostanzialmente confermato quel che può ricavarsi dalle trascrizioni del VDR, e cioè che il messaggio era inviato soltanto alle ore 22:38, allorché dalla Capitaneria di Livorno chiedevano espressamente se fossero già in distress. In particolare, alla domanda dell'autorità

marittima, Canessa chiedeva lumi a Schettino, il quale gli suggeriva di rispondere che in quel momento stavano inviando il distress. Negli istanti successivi Spadavecchia era in grado di inviare il distress che aveva già predisposto da tempo.

Inutile sottolineare, dunque, il colossale ritardo con cui tale messaggio era inviato. Una gestione professionale delle fasi successive all'urto avrebbe infatti consentito al Comandante di chiamare l'emergenza generale alle ore 21:58, momento in cui sarebbe stato doveroso lanciare anche il segnale May-Day, che veniva invece inviato ben quaranta minuti più tardi. Tra l'altro, non è azzardato ipotizzare che quel messaggio forse non sarebbe mai stato inviato (o comunque più tardi) se la Capitaneria di Livorno non avesse stretto all'angolo la plancia con quella esplicita domanda: "Siete già in distress?"

Dunque, appare corretta la contestazione mossa dall'accusa all'imputato di aver impedito, mediante l'invio in ritardo del messaggio di emergenza, il tempestivo avvio e il coordinamento dei soccorsi esterni.

In ordine a questo specifico profilo colposo, a dire il vero, parlare soltanto di ritardo appare persino riduttivo. Come meglio si spiegherà nel trattare specificatamente le contravvenzioni di cui al capo B) della imputazione (cfr, 3.10), il Comandante in realtà, quella sera, non si limitava a omettere l'invio del messaggio di urgenza Pan-Pan, prima, e di emergenza May-Day, poi, impedendo in tal modo l'attivazione dei soccorsi esterni, ma si spingeva ben oltre chiedendo diverse volte agli altri ufficiali in plancia di mentire alle autorità marittime al fine di nascondere l'esistenza di una cospicua falla a bordo. È sufficiente sottolineare che Bongiovanni, su esplicito suggerimento di Schettino, continuava a riferire alla Capitaneria livornese di un semplice blackout anche nella telefonata delle 22:14, malgrado pochi minuti prima lo stesso Comandante avesse ricevuto notizie allarmanti dal direttore di macchina sull'allagamento di tutti i motori e del quadro elettrico principale. Non era dunque, quella di Schettino, una semplice dimenticanza dovuta a colpa, ma un doloso comportamento finalizzato a nascondere alla autorità marittima la situazione reale, evidentemente sperando ancora in quel momento, l'imputato, di poter mascherare la reale gravità dell'accaduto insieme alle proprie responsabilità.

Anche questo profilo di colpa, pertanto, risulta correttamente contestato.

3.3.10. "Facendo comunicare reiteratamente a passeggeri ed equipaggio, con annuncio multilingue tramite interfono – ovvero comunque consentendo che fossero in tal modo comunicate – informazioni false e tali da impedire il tempestivo e regolare svolgimento delle successive operazioni di raccolta presso le muster stations e di abbandono della"

nave e, in particolare, facendo riferire soltanto di un blackout, quando già era pienamente consapevole che la nave aveva aperta una falla di consistenti dimensioni e che alcuni locali – tra cui quello che ospitava il quadro elettrico principale – erano allagati...”

Il primo annuncio diramato attraverso gli altoparlanti di bordo successivamente all'impatto era quello delle 21:54, del seguente tenore: *“Signore e signori, attenzione prego! Signore e signori, attenzione prego, vi parlo a nome del Comandante... la situazione è sotto controllo. Abbiamo avuto un problema tecnico ai generatori della nave. C'è stato un blackout... Ripeto, un problema tecnico alla... ai generatori... un blackout. I tecnici stanno lavorando all'inconveniente... i tecnici stanno lavorando all'inconveniente per ripristinare le funzioni della Costa Concordia. Vi daremo ulteriori informazioni appena possibile. Ripeto, vi parlo a nome del Comandante... mantenete la calma, la situazione è sotto controllo... c'è stato un piccolo inconveniente al sistema elettrico della nave, stiamo lavorando al problema tecnico. Vi daremo informazioni non appena possibile. Grazie.”* L'annuncio era quindi ripetuto in spagnolo, in inglese, in francese e in tedesco.

È evidente che in un tale contesto l'annuncio delle 21:54, anziché tranquillizzare, finiva col rinfocolare l'ansia dei passeggeri.

Il secondo annuncio era diramato attraverso gli altoparlanti di bordo alle 22:05: *“Signore e signori, attenzione prego, attenzione prego. Vi parlo a nome del Comandante... Ripeto, abbiamo avuto un problema al generatore della Costa Concordia, un problema elettrico si è verificato alla parte dei generatori della nave... i tecnici, tutti i tecnici stanno lavorando all'inconveniente per ripristinare tutte le funzioni tecniche della Costa Concordia. La situazione è sotto controllo. Vi preghiamo di mantenere la calma. Vi faremo sapere ulteriori aggiornamenti non appena possibile. Grazie.”*

Non vi è traccia, nel VDR, di altri annunci, prima del segnale sonoro dell'emergenza generale. I passeggeri, dunque, rimasti a un semplice problema di blackout, erano invitati con un ulteriore annuncio alle 22:36, a pochi minuti dai fischi dell'emergenza, a recarsi sulle muster stations per seguire le indicazioni del personale, senza alcuna spiegazione in merito all'evoluzione della crisi. Quindi, alle 22:43, con un ulteriore annuncio li si invitava ancora una volta a recarsi ai punti di riunione e a indossare il giubbotto di salvataggio, con la precisazione che di lì a poco sarebbero stati trasferiti a terra sulla costa dell'isola del Giglio. Solo in quel momento, dunque, i passeggeri apprendevano che la situazione si era fatta così grave da rendersi necessario il loro sbarco dalla nave, senza che nel frattempo fossero stati messi al corrente di ciò che era accaduto. Come già sappiamo, in quel momento (22:43) non era stato ordinato l'abbandono della nave, in quanto Bosio avrebbe

fatto l'annuncio via radio solo alle 22:54 (con un contenuto non rispettoso di quello previsto dalla Procedura, soltanto in inglese e non per altoparlante).

Risulta pertanto corretta anche la contestazione di questo specifico profilo di colpa, in quanto al momento dei primi due annunci sul blackout il Comandante sapeva già che la nave aveva riportato una falla.

3.3.11. "Accentuando lo sbandamento a dritta della nave, appennellando l'ancora di dritta e bloccandola prima che toccasse il fondo..."

Come emerge dal VDR, il Comandante, quella sera, iniziava a pensare alla manovra con le ancore sin dai primissimi minuti successivi all'impatto (già alle 21:50 diceva a Bosio: "Devi... devi far dare... devi far dare fondo all'ancora. Quando... a più o meno otto lunghezze). Dopo una serie di rinvii, dovuti anche a scambi di battute con gli altri ufficiali, l'ordine di dare fondo all'ancora di dritta era dato dal Comandante alle 22:47, tanto che Bosio gli confermava subito dopo che l'ancora stava andando. Lo scopo di tale azione, come spiegato dallo stesso Schettino, era quello di impedire che la nave proseguisse verso gli scogli della Gabbianara a seguito del proprio moto residuo.

Si riporta di seguito quanto hanno osservato i periti sulla correttezza o meno di tale manovra.

"(...) Va sempre dato fondo prima all'ancora sopravento (in questo caso la sinistra) e per fare in modo che la nave, col suo moto residuo faccia distendere bene la catena e faccia fare presa alle marre [la parte arcuata dell'ancora, che, facendo presa, garantisce l'ancoraggio sul fondo] dell'ancora; l'ancora sottovento (in questo caso la destra) può «incattivarsi» sul bulbo di prora e diventare un intralcio alla manovra, ponendosi come ostacolo allo scarroccio della nave ;

- nella situazione attuale, con la nave sbandata già a destra, ammainare l'ancora dallo stesso lato potrebbe aver aumentato il momento inclinante [dovuto a spostamento di forze sul piano trasversale] specie se rimane appesa o se si è posta come ostacolo allo scarroccio della nave; l'ancora di sinistra avrebbe potuto migliorare la situazione creando una forza resistente all'inclinazione a destra dovuta all'imbarco di acqua dalla falla e, probabilmente, avrebbe potuto favorire la messa a mare delle scialuppe di salvataggio da ambo i lati della nave" (relazione peritale incidente probatorio, pagg. 222 e 223).

Alle ore 22:54 il Comandante ordinava di dare fondo anche all'ancora di sinistra.

La posizione finale delle ancore si ricava dagli accertamenti subacquei, che hanno permesso di verificare che l'ancora destra (che era calata a velocità moderata e toccava il

fondale a nave pressoché ferma) restava sostanzialmente in posizione eretta, mentre l'ancora di sinistra, lasciata cadere più velocemente, batteva sul fondale con maggiore violenza. Dagli stessi accertamenti, inoltre, si ricava che le ancore non lasciavano tracce di trascinamento.

Ciò detto, si ritiene che in questo caso non sussistano sufficienti elementi per potersi affermare con ragionevole certezza che la manovra posta in essere dal Comandante non risultasse corretta secondo il parametro dell'agente-modello. Gli stessi periti si sono espressi in termini ora di "possibilità", ora di "opportunità", concetti non facilmente rapportabili a quelli di "prevedibilità" e di "esigibilità" rilevanti ai fini dell'accertamento della responsabilità colposa.

In ogni caso, l'eventuale profilo di colpa resterebbe di fatto neutralizzato dalla mancata prova di un nesso causale tra di esso e l'evento: non vi sono, infatti, elementi di prova per potersi affermare, oltre ogni ragionevole dubbio, che la manovra posta in essere dal Comandante avesse effettivamente aumentato l'inclinazione, ostacolando maggiormente l'ammaino delle scialuppe sul lato sinistro. L'uso del condizionale, da parte dei periti, lascia intendere un ragionamento ipotetico non suffragato da sufficienti elementi di certezza, e dunque per ciò solo inadeguato a sostenere un'affermazione di colpevolezza in questa sede.

Pertanto, la contestazione di tale specifico profilo di colpa non risulta sostenuta da sufficienti elementi di prova.

3.3.12. *"Omettendo di dare per tempo, sin (al più tardi) dalle ore 22.10, l'ordine di abbandono nave, di modo che le operazioni di ammaino delle scialuppe di salvataggio sono state eseguite tardivamente, anche tenuto conto della crescente inclinazione della nave, ed in ogni caso senza la disciplina, il coordinamento, l'efficienza e la tempestività adeguati e necessari..."*

Si ritiene utile, per prima cosa, affrontare la questione relativa alla precisa individuazione del momento di insorgenza dell'obbligo per il Comandante di dare l'abbandono della nave. Ma ancor prima è necessario precisare la distinzione tra i concetti di stabilità e galleggiabilità: il primo attiene alla capacità della nave di reagire agli sbandamenti, in cui entrano in gioco vari fattori, tra cui principalmente il c.d. fenomeno degli specchi liquidi conseguente alla presenza di ampie zone di allagamento; la galleggiabilità, invece, si riferisce più specificatamente alla capacità della nave di galleggiare a fronte di cospicue entrate d'acqua. I due concetti dunque, pur essendo connessi, hanno significati diversi (v.,

a tal proposito, dichiarazioni rese dal perito Maestro – trascrizioni incidente probatorio 16.10.2012, III, pag. 20).

La documentazione di bordo, in particolare la dichiarazione RINA n. CDS/2006-0397/SBL, del 26.6.2006, certificava la galleggiabilità della nave sino a due compartimenti contigui allagati.

(1) Desunti dalle Istruzioni al Comandante sulla stabilità di cui al punto b) alla pag. 1 del presente certificato

(2) **Caso 1** Nave vacante
Caso 2P P.C. passeggeri - partenza
Caso 2A P.C. passeggeri - arrivo

(3) Indicare se l'immersione è misurata dal sottochiglia ("sc"), dalla linea di costruzione ("lc") o dalla linea di base ("lb").

(4) Con segno meno (-) in caso di nave appoppata.

La nave nelle condizioni del presente certificato soddisfa alla Solas '74(83) emendata 88 per quanto si riferisce alla compartimentazione di galleggiabilità ed alla stabilità in allagamento con due compartimenti contigui allagati

Certificato CDS 18/06/SBL rilasciato dal Rina in relazione alla galleggiabilità e alla stabilità della nave Concordia

La conferma che fosse questa la riserva di galleggiabilità della nave garantita dalla documentazione di bordo si ricava anche dal Damage Control Booklet, redatto esplicitamente per fornire informazioni e istruzioni utili in caso di avaria e da considerarsi complementare al Damage Control Plan.

FINCANTIERI N N 330 391 01
Cantieri Navali Italiani S.p.A.
Direzione Navi da Crociera

DAMAGE CONTROL BOOKLET

CRUISE SHIP DIVISION Sheet
TECHNICAL DEPARTMENT

2. INFORMAZIONI GENERALI

Il presente libretto è stato redatto per fornire informazioni e istruzioni utili in caso di avaria ed è complementare al Damage Control Plan (disegno ANN330 390).

I dati in esso contenuti devono essere considerati un supplemento alle procedure operative da seguire in caso di avaria elaborate da Costa Crociere

Il libretto Damage Control deve essere reso disponibile agli Ufficiali di bordo.

Le informazioni qui contenute sono conformi alle Norme elencate nel cap. II-1, Parte B e nella IMO MSC/Circ. 919,

Costa Concordia è conforme alla "compartimentazione 2" (in ottemperanza alla normativa SOLAS 90). Ciò significa che la nave rispetta i criteri di stabilità in condizioni di avaria in caso di danni a massimo due compartimenti stagni contigui.

Estratto del Damage Control Booklet a disposizione dell'equipaggio della Concordia

In ordine alla galleggiabilità, l'imputato sosteneva in sede di interrogatorio davanti al Gip che la nave da crociera sarebbe stata fatta in modo tale da resistere a un allagamento con

due o *più* compartimenti allagati. Tale versione è stata sostanzialmente da lui confermata in dibattimento, sia pure con un ragionamento criptico incentrato sul fattore di compartimentazione 2,6 (*"Allora: 2,6. In base non ad una mia convinzione, Presidente, in base a un numero che si chiama fattore di compartimentazione, che è incluso in questi documenti che dopo, con calma, al limite la prossima volta, mi posso riservare di trovare"*). La problematica in realtà era stata introdotta anche durante l'esame dei periti in incidente probatorio, laddove il difensore dell'imputato (avv. Leporatti), partendo dal presupposto che il fattore di compartimentazione (valore F riportato nella dichiarazione Rina di cui sopra) era 0,386, e dunque superiore al limite di 0,33 indicato nel regolamento, aveva fatto notare ai periti come la riserva di galleggiabilità, pur non arrivando a tre compartimenti contigui allagati, fosse comunque superiore a due. Questa la testuale risposta del perito: *"Ma non esiste il mezzo compartimento allagato, non capisco il senso. Cioè, cosa vuol dire? Non esiste il mezzo compartimento allagato, se il compartimento è allagato, è allagato!"* (udienza 18.10.2012, pag. 37 delle trascrizioni, foglio 5523 dibattimento).

La risposta del perito è pienamente condivisibile: poiché la documentazione di bordo garantiva la galleggiabilità della nave sino a due compartimenti contigui allagati, l'estensione dell'acqua a un terzo compartimento comportava il venir meno di tale garanzia e dunque l'obbligo di ritenere la nave non più un mezzo sicuro per i passeggeri, senza che fossero praticabili astruse operazioni mentali fondate su quote percentuali del terzo compartimento.

Questo non vuol dire, naturalmente, che con tre compartimenti contigui allagati la nave affondi sicuramente, ma non è questo il punto. Il punto è, si ripete, che con il terzo compartimento contiguo interessato dall'allagamento la galleggiabilità non è più garantita per cui la nave dev'essere abbandonata non potendo più considerarsi un mezzo sicuro per i passeggeri.

L'imputato, dunque, in virtù del suo ruolo di comandante, avrebbe dovuto conoscere con precisione quale fosse la riserva di galleggiabilità certificata dalla documentazione di bordo della nave Costa Concordia da lui condotta, non potendo fare affidamento su convincimenti personali tratti da fonti non ufficiali. Non è superfluo richiamare ancora una volta il chiaro disposto dell'art. 202 d.p.r. 431/95 che prevede a carico del comandante l'obbligo di conoscere, tra l'altro, *"gli effetti dell'allagamento nei diversi locali sulla stabilità e galleggiabilità della nave."*

Appare evidente che l'imputato non può invocare a propria giustificazione il fatto che fosse convinto che con tre compartimenti contigui allagati la nave era capace ancora di

galleggiare, in quanto tale convincimento era direttamente imputabile alla mancata conoscenza da parte sua della riserva di galleggiabilità garantita dalla documentazione di bordo.

Né, d'altra parte, la scusabilità dell'errore potrebbe ravvisarsi in quella "cultura del Comandante" suggestivamente evocata dalla difesa nel corso del processo, giustificata, a dire della stessa parte, dai risultati offerti dal sistema Napa On board. Più precisamente, la difesa ha sostenuto che l'imputato aveva maturato la convinzione, sulla base di precedenti calcoli di stabilità forniti dal software in dotazione alle navi della Costa Crociere, che la Concordia potesse galleggiare anche con tre compartimenti contigui allagati.

A prescindere dalla veridicità di tale allegazione, si osserva che il comandante della nave ha un preciso obbligo di conoscere la documentazione ufficiale di bordo, non potendo fare generico affidamento su simulazioni informatiche. Ancora una volta, dunque, l'obiezione, anziché tornare utile alla difesa, dimostra l'assoluta superficialità con cui l'imputato si approcciava ai dati ufficiali e alle regole cautelari riguardanti la sicurezza di migliaia di persone.

In definitiva, poiché la documentazione ufficiale di bordo non lasciava alcun dubbio in merito al fatto che la riserva di galleggiabilità fosse garantita sino a due compartimenti contigui allagati, l'eventuale erronea convinzione dell'imputato sull'esistenza di una garanzia più estesa non potrebbe che imputarsi a sua colpa grave, dato che è preciso obbligo del comandante della nave conoscere la riserva di galleggiabilità attestata dalla documentazione di bordo, come si ricava dall'art. 202 d.p.r. 431/95 già citato.

Una volta segnato questo punto fermo – la galleggiabilità della Concordia era garantita sino a due compartimenti contigui allagati –, si tratta ora di stabilire il momento esatto in cui il Comandante avrebbe avuto la possibilità di comprendere che la galleggiabilità non era più garantita.

Per fare ciò è necessario ripercorrere ancora una volta, sia pure schematicamente, alcuni momenti salienti della timeline degli eventi di quella sera.

Orario	Flusso informazioni	Dati inferibili dalle informazioni	Totale compartimenti allagati
21:45:07	impatto	Velocità della nave, vibrazioni e intensità dell'urto rendevano molto probabile l'esistenza di una falla	
21:49:30	Pilon comunicava che c'era una falla, tanto che aveva difficoltà a scendere a causa dell'allagamento	Esistenza di una falla che interessava la sala macchine	
21:52	Pilon comunicava a Schettino che l'acqua era salita fino alla sala macchine e che il quadro elettrico era completamente allagato	L'allagamento del quadro elettrico, posizionato in un soppalco al ponte A del compartimento n. 6, consentiva di dedurre l'allagamento di questo compartimento	1
21:58	Christidis e Iaccarino comunicavano a Bosio in plancia che i diesel generatori 1, 2 e 3 erano allagati	Allagamento dei DG 1, 2 e 3 e dunque allagamento del compartimento 7 in cui erano posizionati	2
22:00	Iaccarino comunicava al ponte di comando che anche i locali PEM erano allagati, precisando che secondo lui almeno tre compartimenti erano allagati	Allagamento anche del compartimento 5, in cui erano ubicati i locali PEM	3

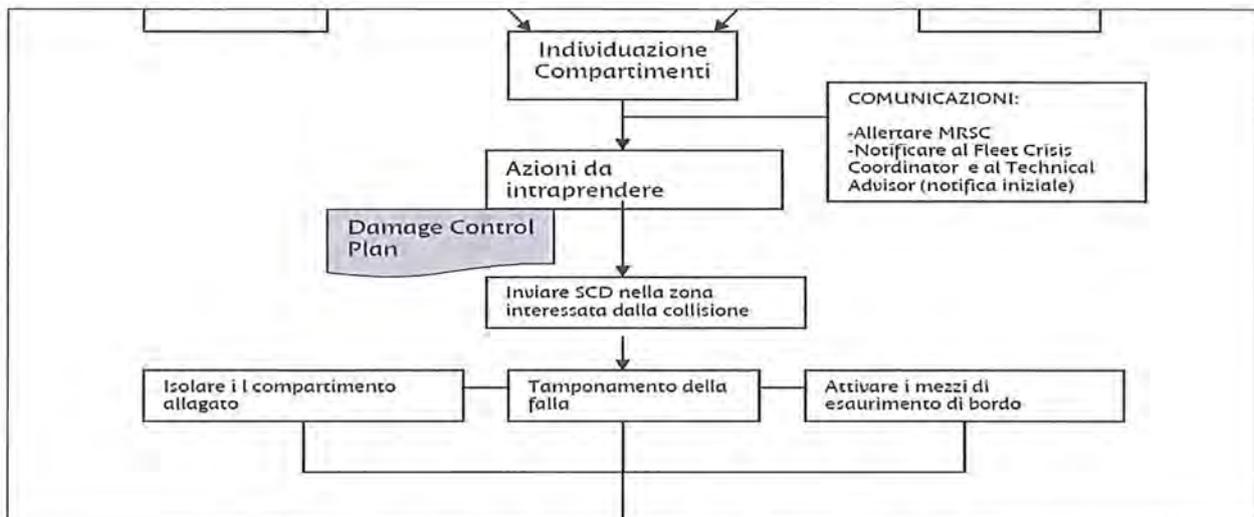
Prescindiamo per il momento dalla questione dell'assenza dello scambio di informazioni tra gli ufficiali in plancia e partiamo da una certezza: già alle 22:00, nel momento in cui Iaccarino comunicava che anche i locali PEM erano allagati, in plancia erano pervenute notizie idonee a dimostrare che ben tre compartimenti contigui risultavano interessati dall'allagamento. Come si desume dal precedente schema: alle 21:52 Pilon comunicava che l'acqua era arrivata al quadro elettrico, posizionato nel soppalco del compartimento 6, in cui erano ubicati anche i DG 4, 5 e 6, per cui necessariamente, considerato che l'acqua non poteva restare sospesa nell'aria, anche questi ultimi dovevano ritenersi allagati (completo allagamento del compartimento n° 6); la notizia fornita da Iaccarino alle 21:58 circa l'allagamento dei DG 1, 2 e 3 dimostrava che anche il compartimento n° 7 era allagato; la successiva precisazione fatta da Iaccarino due minuti dopo in merito all'allagamento dei locali PEM, posizionati nel compartimento n° 5, dava la certezza che, in quel momento, almeno tre compartimenti contigui erano allagati.

Dunque, tornando alla premessa iniziale, si può affermare che le notizie arrivate in plancia di comando fino alle ore 22:00 avrebbero già consentito di sapere che ben tre compartimenti contigui erano allagati (5, 6 e 7).

La difesa dell'imputato, tuttavia, ha obiettato a tal riguardo che il Comandante non era stato informato né da Bosio né dagli altri ufficiali in plancia delle notizie che erano pervenute dopo la sua conversazione delle 21:52 con il direttore di macchina Pilon, sicché lo stesso – sempre seguendo l'obiezione difensiva – non poteva sapere dell'allagamento anche dei motori DG 1-2-3 e dei locali PEM. Ora, l'obiezione avrebbe pregio laddove l'imputato fosse chiamato a rispondere di una omissione dolosa dell'obbligo di dare l'abbandono della nave, che evidentemente presupporrebbe la consapevolezza della esistenza di una situazione tale da imporre l'emanazione dell'ordine; essendo tuttavia contestata all'imputato una responsabilità di natura colposa, la dimostrazione della non consapevolezza, da parte sua, dell'allagamento di tre compartimenti contigui non escluderebbe di per sé la sussistenza della colpa, laddove risultasse dimostrato che una gestione corretta delle fasi dell'emergenza gli avrebbe consentito agevolmente di acquisirla.

Ebbene, alla luce di quanto osservato nel disaminare i predenti profili di colpa, si può senz'altro affermare che lo scrupoloso rispetto delle attività previste in caso di falla a bordo, secondo la sequenza puntualmente descritta nella procedura P12.04 IO 02SMS più volte citata, avrebbe certamente consentito al Comandante di conoscere, già alle ore 22:00, che ben tre compartimenti contigui erano allagati.

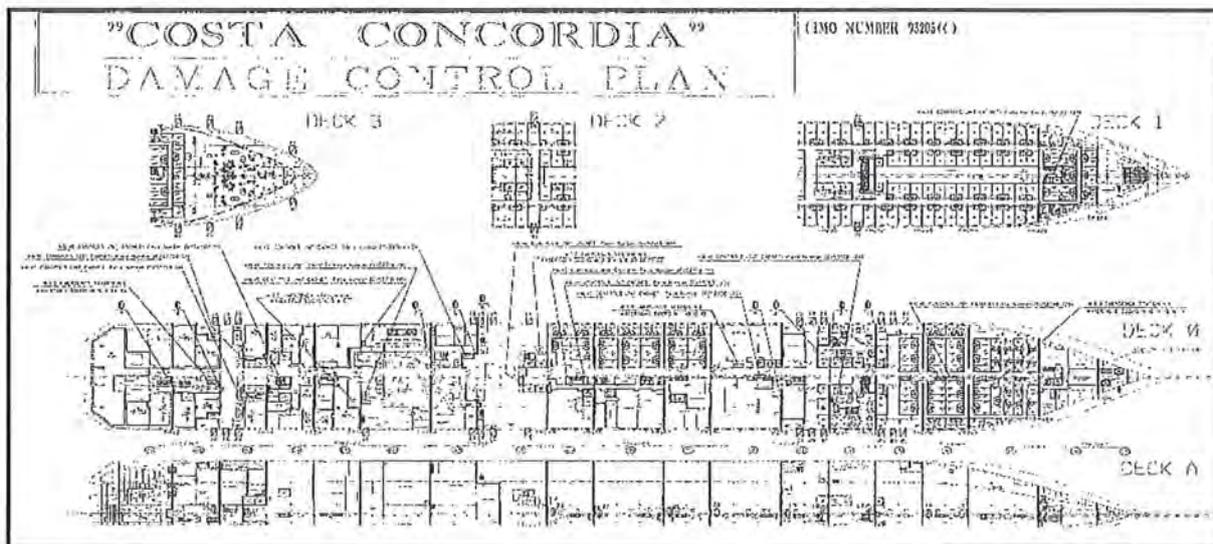
Per comodità di lettura, si riporta nuovamente il diagramma di flusso di cui al punto 4.1 della procedura.



Estratto del diagramma contenuto nella P12.04 IO 02SMS (prima parte)

Dunque, una volta venuto a conoscenza della presenza a bordo di una falla con cospicua rientrata d'acqua, la priorità per il Comandante avrebbe dovuto essere quella di procedere alla individuazione dei compartimenti interessati.

A tal fine, come emerge con chiarezza dallo schema precedente, la Procedura prescriveva l'utilizzo del Damage Control Plan.



Estratto del Damage Control Plan – allegato alla perizia dell'incidente probatorio

L'uso di tale importante documento si sarebbe rivelato decisivo per due ragioni principali. In primo luogo, perché avrebbe consentito di avere con chiarezza davanti agli occhi la compartimentazione della nave e la dislocazione dei principali elementi di propulsione nei vari compartimenti. L'ormai noto art. 202 del d.p.r. 431/95 precisa, come già più volte ricordato, che il comandante ha l'obbligo di conoscere la compartimentazione e gli effetti

dell'allagamento nei diversi locali sulla stabilità e galleggiabilità della nave, mentre, nel nostro caso, l'imputato dimostrava di non avere una precisa conoscenza della compartimentazione e del posizionamento degli elementi di propulsione nei rispettivi compartimenti. Lo si desume, in particolare, dalla sottovalutazione della notizia datagli da Pilon alle 21:52 in merito all'allagamento del quadro elettrico principale: se avesse avuto una chiara conoscenza della compartimentazione e dell'ubicazione del quadro elettrico (in una specie di soppalco al ponte A), avrebbe facilmente dedotto che l'acqua aveva completamente allagato il compartimento n° 6, in cui, oltre al quadro elettrico, si trovavano anche i DG 4, 5 e 6. Il Comandante, invece, nonostante la chiarezza di tale informazione, tornava a chiedere al direttore di macchina alle 22:10, dopo aver appreso la notizia dell'allagamento dei DG 1, 2 e 3, se anche i DG 4, 5 e 6 fossero allagati, al punto da far sbottare Pilon: «Ma già abbiamo il quadro elettrico principale pieno d'acqua, comandante!» (Dieci minuti più tardi, Schettino avrebbe chiesto nuovamente a Bosio di informarsi sulla disponibilità dei DG 4-5-6, ricevendo l'ennesima risposta negativa).

Ed allora, delle due l'una: o in quel momento l'imputato a seguito dello shock provocatogli dall'incidente versava in uno stato di totale confusione; oppure egli non conosceva la compartimentazione della nave e la ubicazione dei principali elementi di propulsione come invece avrebbe dovuto. In entrambi casi sarebbe stato di grande aiuto l'uso del Damage Control Plan e del Damage Control Booklet per scongiurare errori dovuti, rispettivamente, alla confusione mentale o alla propria ignoranza.

Si è già parlato della assoluta confusione che regnava in plancia in merito al numero dei compartimenti allagati via via che le notizie giungevano dalla sala macchine. Appare qui utile ricordare quanto accadeva nel corso della conversazione delle 22:00: Iaccarino, nel riferire in plancia che erano allagati i DG 1-2-3 e i locali PEM, ipotizzava l'allagamento di tre compartimenti, ma Bosio lo correggeva precisando che i DG 1-2-3 riguardavano un solo compartimento, senza tener conto, come abbiamo già sottolineato, del compartimento 5 in cui si trovavano i locali PEM. Ebbene, l'imputato ha sostenuto che la correzione di Bosio lo aveva indotto in errore; ma è evidente che tutto ciò non potrebbe mai esonerarlo da responsabilità, perché il fraintendimento era principalmente imputabile alla mancata conoscenza da parte sua (in violazione di uno specifico obbligo di legge) della compartimentazione della nave.

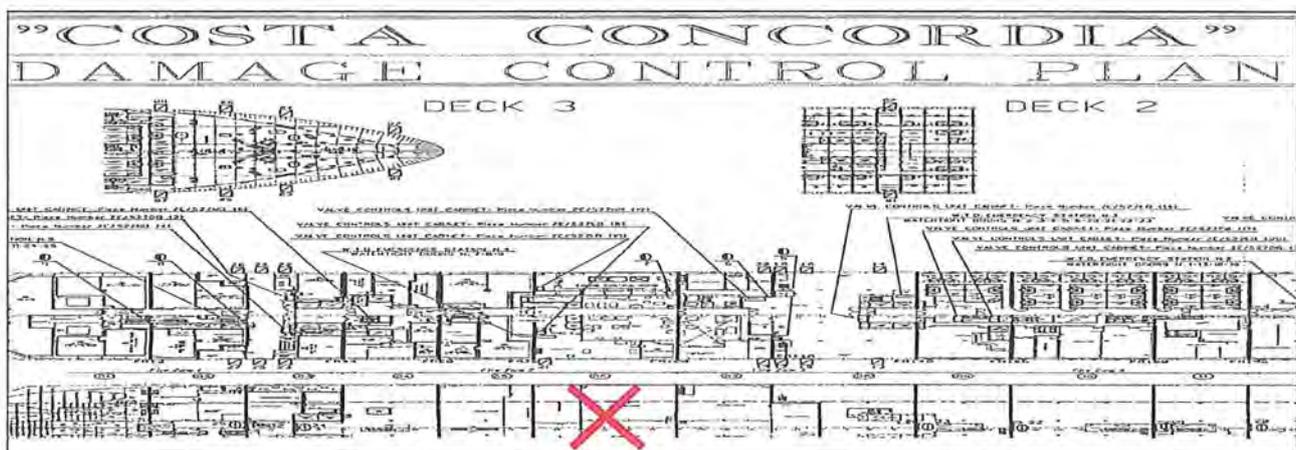
Proprio quello specifico episodio, pertanto, a differenza di quanto vorrebbe la difesa, dimostra quanto sarebbe stato importante, in quei momenti di estrema concitazione e confusione, avere sotto gli occhi un documento ufficiale su cui individuare i compartimenti

interessati dall'allagamento a mano a mano che le notizie giungevano dalla sala macchine.

Inoltre – e così si introduce l'altra ragione di utilità dell'utilizzo del Damage Control Plan – l'annotazione su carta dei compartimenti interessati dall'allagamento via via che le notizie giungevano dal basso avrebbe consentito di avere una memoria documentale idonea a scongiurare rischi di dispersione delle stesse. Le registrazioni del VDR dimostrano che le informazioni arrivavano in plancia, in quei drammatici frangenti, da *più* fonti ed erano recepite da soggetti *diversi*, per cui sarebbe stato preciso dovere del Comandante ordinare a tutti gli ufficiali in plancia di annotare sul Damage Control Plan ogni dato relativo ai compartimenti allagati così da averne una memoria *comune*. In questo modo sarebbero stati scongiurati gli inconvenienti di dispersione e/o di sottovalutazione delle notizie che invece si verificavano quella sera.

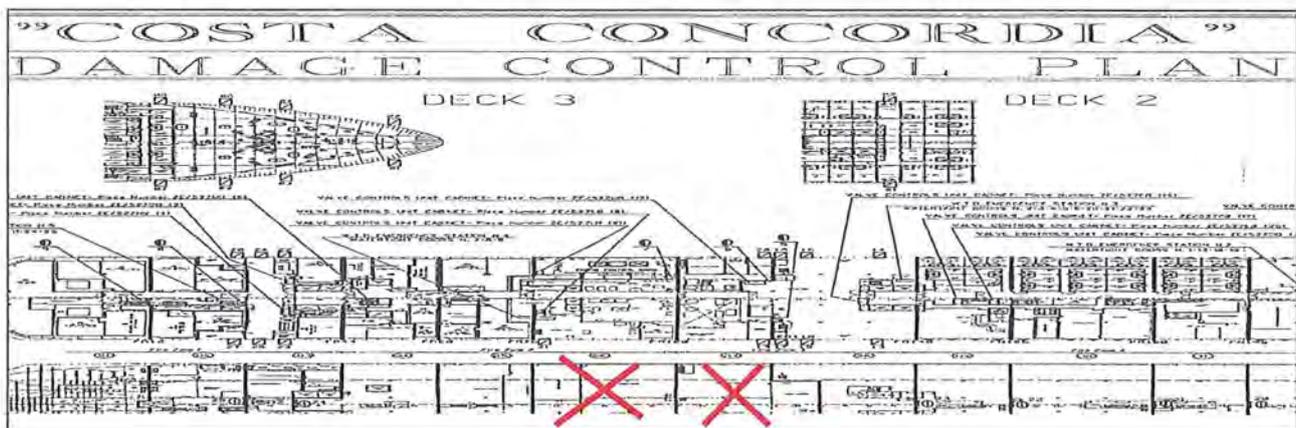
Analizziamo nel dettaglio ciò che sarebbe successo se il Comandante, dopo aver scoperto la esistenza di una falla a bordo, avesse preteso l'annotazione sullo stesso documento delle notizie relative all'allagamento dei compartimenti.

Ore 21:52: nel ricevere da Pilon la notizia che il quadro elettrico era allagato, il Comandante avrebbe potuto verificare sulla carta che si trattava del compartimento n° 6, in cui erano posizionati i DG 4-5-6, e dunque segnare il compartimento n° 6 come allagato.



Particolare del Damage Control Plan con il compartimento n. 6 segnato come allagato

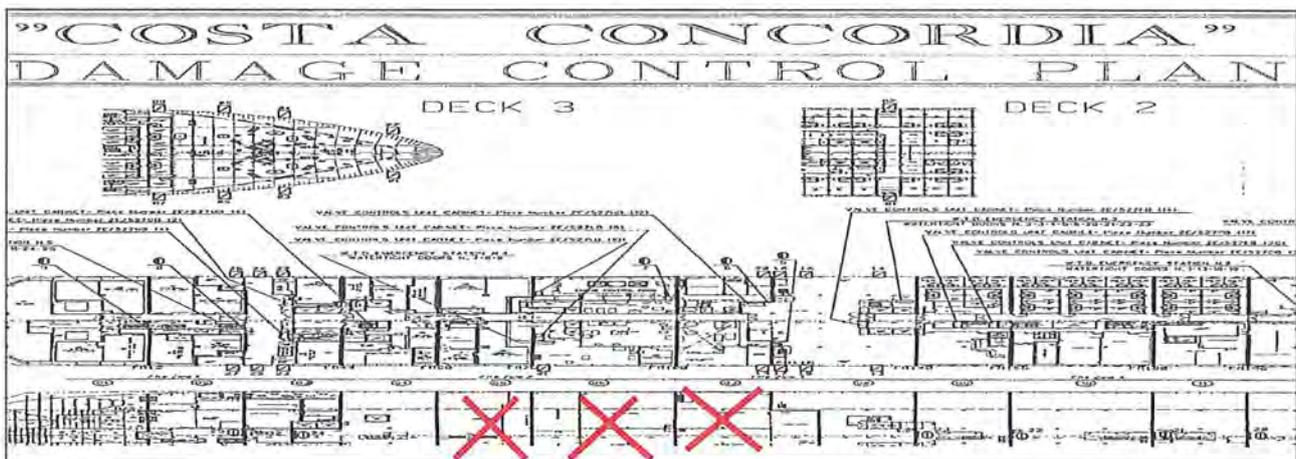
Ore 21:58: mentre Schettino stava parlando con Ferrarini al telefono, Christidis e Iaccarino comunicavano a Bosio che i DG 1-2-3 erano allagati; Bosio, nel segnare sul Damage Control Plan l'allagamento del compartimento n° 7, si sarebbe accorto che risultava allagato anche il compartimento n° 6, grazie all'annotazione fatta dall'imputato all'esito della precedente conversazione con Pilon.



Particolare del Damage Control Plan con i compartimenti 6 e 7 segnati come allagati

A quel punto il K2 si sarebbe immediatamente avvicinato al Comandante (impegnato al telefono con Ferrarini) per riferirgli che ben due compartimenti contigui erano allagati e che tutti i motori erano fuori uso.

Ore 22:00: Iaccarino comunicava che, oltre ai DG 1, 2 e 3, erano allagati anche i locali PEM; la verifica sul Damage Control Plan avrebbe consentito di accertare che i locali PEM si trovavano nel compartimento n° 5 e che dunque tre compartimenti contigui risultavano già allagati.



Particolare del Damage Control Plan con i compartimenti 5, 6 e 7 segnati come allagati

L'annotazione grafica delle notizie pervenute in plancia sino a quel momento avrebbe consentito di sapere, già alle ore 22:00, che tre compartimenti contigui erano sicuramente allagati e che dunque la riserva di galleggiabilità garantita dalla documentazione di bordo era stata superata.

Ecco, dunque, il cuore della responsabilità dell'imputato per quanto riguarda almeno la gestione dell'emergenza. Alcuni dei profili di colpa esaminati in precedenza, pur essendo

certamente ravvisabili, con tutta probabilità non avrebbero prodotto conseguenze significative se il Comandante avesse disposto l'utilizzo del Damage Control Plan per individuare con esattezza i compartimenti allagati, al fine di evitare ogni rischio di sottovalutazione e/o dispersione delle notizie giungenti dalla zona sinistrata. La creazione di una memoria comune avrebbe infatti assicurato sulla carta quel flusso di informazioni decisivo ai fini della corretta gestione dell'emergenza e consentito di valorizzare tempestivamente ogni dato pervenuto in plancia.

Stupiscono, pertanto, la superficialità e la supponenza con cui l'imputato ha continuato fino all'ultimo, anche nel corso dell'esame dibattimentale del dicembre 2014, a snobbare le indicazioni della Procedura aziendale trattandole alla stregua di regolette da burocrati abituati a sedere in ufficio. Il rispetto delle procedure non serve soltanto "a prendere la medaglia", come sostenuto dall'imputato nel corso del suo esame: il rispetto delle procedure, tanto più se riguardano l'emergenza, è l'unico modo per essere sicuri di fare la cosa giusta in quegli istanti drammatici in cui l'emotività e la concitazione potrebbero giocare brutti scherzi. Sono regole fondate sulle migliori conoscenze scientifiche, talvolta affinate in relazione a pregresse esperienze drammatiche, dunque un condensato di scienza ed esperienza a cui deve necessariamente attingere chi è chiamato a decidere in caso di urgenza. Altro che tediose prescrizioni di pedanti burocrati: quelle regole sono il faro cui deve affidarsi chi annaspa nel mare dell'incertezza, ove emozione e concitazione si alzano insidiose nascondendo la giusta rotta.

Questa è la più grave colpa imputabile al comandante Schettino per quanto riguarda almeno la gestione dell'emergenza: non aver seguito quella luce per affidarsi unicamente all'istinto, cadendo così nell'insidia dell'improvvisazione.

Si è dunque dimostrato che lo scrupoloso rispetto delle attività previste nella Procedura aziendale avrebbe consentito di appurare, già alle ore 22:00, che ben tre compartimenti contigui erano allagati – situazione, questa, che doveva far ritenere non più garantita la galleggiabilità della nave.

Gli eventi successivi non facevano che confermare la gravità del quadro della situazione. Alle 22:10, come già sappiamo, c'era la drammatica conversazione tra Schettino e Pilon, in cui questi lo informava che tutti i motori erano persi e che il quadro elettrico era completamente allagato. Inspiegabile risultava pertanto il dubbio che lo stesso Comandante esternava a Bosio alle ore 22:20, chiedendogli di informarsi con il direttore di macchina se i DG 4, 5 e 6 fossero disponibili. A stretto giro di posta arrivava da sotto la conferma scontata (visto che la notizia era già stata fornita da tempo direttamente a

Schettino): “Anche quattro, cinque e sei sono allagati”. Ma queste notizie continuavano a viaggiare nell’etere da un orecchio all’altro senza che nessuno le appuntasse da qualche parte, mentre il tempo trascorreva inesorabile.

Alle 22:27 il Comandante, parlando al telefono con Ferrarini, gli riferiva che tre compartimenti erano allagati; ebbene, nonostante avesse ormai questo dato certo, continuava a tentennare ancora sulla chiamata dell’emergenza generale.

Due minuti dopo, Iaccarino comunicava in plancia che sul lato sinistro l’acqua era già al ponte 0 e che continuava a salire, tanto che negli ascensori di poppa c’era già un metro di acqua. Quando una voce concitata faceva presente al Comandante che i passeggeri stavano cercando di entrare sulle lance da soli, egli commentava: «Va buo’, ja, facciamoli andare a terra.» La frase lasciava ragionevolmente intendere che avesse deciso di abbandonare la nave; eppure, giusto alcuni istanti dopo, al frenetico accavallarsi di alcune voci in plancia che sollecitavano l’emergenza e l’abbandono, il Comandante se ne usciva con un: “Aspe’, fammi chiamare un po’ a Ferrarini”, che spazzava per l’ennesima volta gli altri membri dell’equipaggio.

«Acqua a ponte zero, ascensore di poppa, comandante!» gli faceva notare qualcuno.

«Che dobbiamo aspettare, comandante?!» era ancora più esplicito qualcun altro.

«Fammi... fammi chiamare un attimo a Ferrarini» era la risposta di Schettino, assolutamente inspiegabile, visto che lui stesso, solo pochi istanti prima, aveva riconosciuto che bisognava far scendere a terra i passeggeri.

Un inciso doveroso: ai passeggeri e ai membri dell’equipaggio che si trovavano fuori della plancia era stato solo comunicato, fino a quel momento, che la nave aveva avuto un problema tecnico non preoccupante.

«Qui l’acqua continua a salire» faceva notare Iaccarino in piena zona pericolo.

«Falli andar via!» ordinava allora Schettino, ma solo un attimo dopo aver chiesto se il rimorchiatore stesse arrivando.

«Facciamo l’annuncio delle condizioni generali» proponeva saggiamente una voce al Comandante, visto che nell’ultimo annuncio si era divulgata l’ennesima bugia sul blackout.

«Aspetta un attimo,» gli intimava però lo stesso, «io sto’ a chiama’ a Ferrarini.»

Nel corso di tale ennesima conversazione con l’FCC, in cui Schettino lo informava che stavano facendo imbarcare i passeggeri sulle lance (sebbene non fosse stata ancora chiamata nemmeno l’emergenza generale), in plancia si accavallavano frasi di vario genere.

«Facciamo qualche annuncio?»

«Lance a terra, lance a terra!»

«Dia l'abbandono nave.»

«Devono andare via, forza!»

«Che facciamo?»

«È inutile, è inutile...»

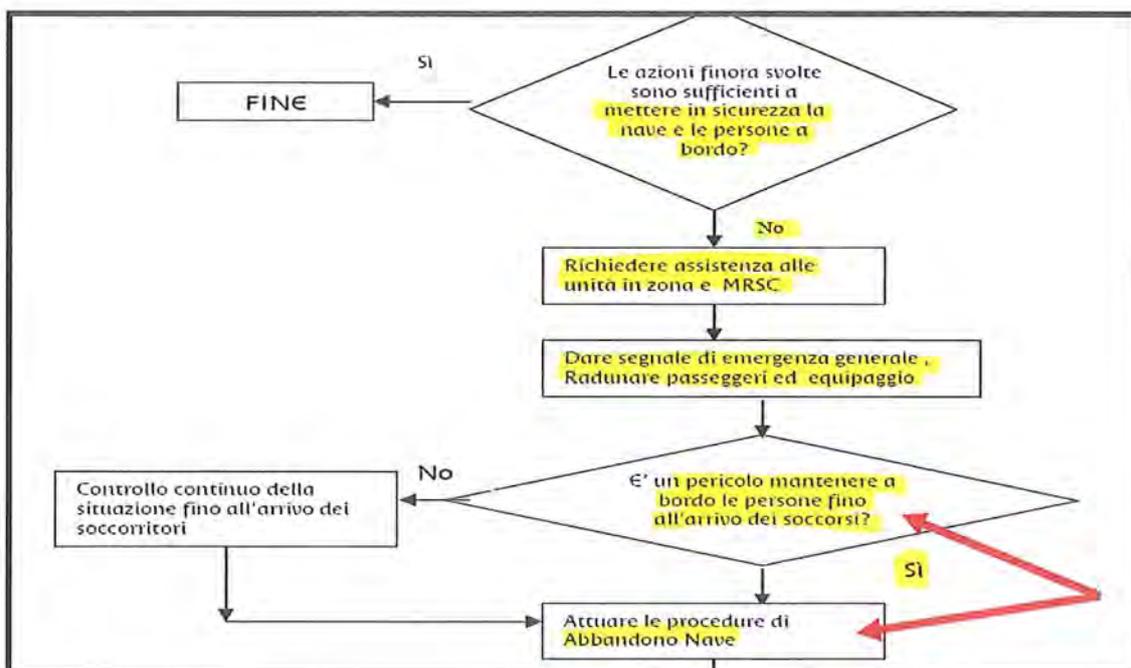
«Emergenza generale, emergenza generale! Calmi!»

In quel momento, alle 22:33, Bongiovanni pigiava il segnale dell'emergenza generale.

Non era il Comandante a farlo, perché Schettino in quel momento era al telefono con Ferrarini. Una frase, carpita in quel frangente dal VDR da qualche parte della plancia, riassume alla perfezione il leit-motiv dell'intera serata: «...se mi dice che dobbiamo fare!»

Schettino in quel momento si stava informando con l'FCC sulla possibilità di far intervenire un rimorchiatore; dettava a un certo punto un numero di telefono ad alta voce affinché gli altri ufficiali lo annotassero. «Chiama i rimorchiatori,» ordinava a un suo sottoposto al termine della telefonata, «quel numero che ti ho dato.»

A che sarebbe servito il rimorchiatore in quel momento – si chiede il Collegio – quando era stata già autorizzata la discesa a mare di diverse scialuppe, se non unicamente a tentare di salvare la nave? Non è fuori luogo ricordare che, secondo il diagramma di flusso della Procedura P12 citata, l'ammaino delle scialuppe doveva essere autorizzato solo quando si riteneva pericoloso mantenere a bordo le persone fino all'arrivo dei soccorsi.



Estratto del diagramma riportato nella Procedura P12.04 IO 02 SMS (seconda parte).

Pertanto, visto che il Comandante aveva già autorizzato l'ammalino di diverse lance, se ne deduce che egli ritenesse in quel momento pericoloso mantenere le persone a bordo della Concordia. La conseguenza ulteriore è che il rimorchiatore sarebbe servito unicamente a recuperare la nave una volta completato lo sbarco delle persone: ecco un altro profilo di negligenza imputabile a Schettino, visto che in quei momenti drammatici egli avrebbe dovuto pensare unicamente alla incolumità dei passeggeri e dell'equipaggio, secondo il principio della sicurezza prima di tutto (Safety First).

«Abbandoniamo la nave!» c'era chi suggeriva in plancia, una volta che il Comandante aveva terminato la telefonata.

«Abbandonare la nave!» si univa qualcun altro.

«L'abbandono... l'abbandono...» esitava ancora Schettino, «...bisogna andare sotto costa, dai.»

Il Comandante rimandava l'ordine di abbandono per l'ennesima volta, motivandolo con il fatto che fosse necessario avvicinarsi di più alla costa. (Di lì a qualche minuto, avrebbe detto di fare presto con le lance di dritta, prima che la nave finisse sugli scogli impedendone la discesa). La situazione era chiarissima: la Concordia non era più un mezzo sicuro per i passeggeri, tanto che lui stesso sei minuti prima aveva dato il via libera per farli scendere a terra ("Va buo', va buo', ja! Facciamoli andare a terra"); eppure, ciononostante, continuava a esitare, prima dicendo che bisognava andare sottocosta e quindi, qualche secondo dopo, che occorreva iniziare dall'emergenza generale per poi verificare se fosse il caso di far scendere le scialuppe a mare, rimettendo in tal modo clamorosamente in discussione la necessità dell'abbandono.

Nel frattempo, veniva dato il Distress su inconsapevole suggerimento della Capitaneria di Livorno, come già sappiamo.

Da segnalare che il Comandante, su esplicita domanda della Capitaneria, rispondeva che non c'erano persone a bordo bisognose di un trasporto urgente, benché non avesse informazioni specifiche a tal riguardo e fossero partiti già diversi Tango India.

Seguivano, dopo qualche minuto, l'annuncio ai passeggeri con cui venivano informati che sarebbero stati sbarcati sull'isola del Giglio e il commento del Comandante: «L'abbandono non è stato ancora fatto», quasi che non toccasse a lui prendere questa solenne decisione.

L'art. 303 del codice della navigazione prevede che il comandante, prima di dare l'abbandono della nave, debba sentire il parere degli ufficiali di coperta o, in mancanza, di due almeno fra i più provetti componenti dell'equipaggio. Ciò dimostra che la decisione

finale, segnando un momento da cui non si torna più indietro, non può essere oggetto di incertezze, come invece si verificava nella plancia della Concordia quella sera. Ma la responsabilità di questo clima di confusione non può che essere ascritta al Comandante, il quale avrebbe dovuto, una volta presa definitivamente la decisione di abbandonare la nave, comunicarla al resto dell'equipaggio e ai passeggeri mediante altoparlante.

SEGNALE DI ABBANDONO NAVE:

ORDINE DEL COMANDANTE PER ALTOPARLANTE SEGUITO DA SUONO CONTINUO DEI CAMPANELLI E CICALINI DI ALLARME FINO A QUANDO L'ABBANDONO NAVE E' TERMINATO.

QUESTO SEGNALE VIENE EMESSE DOPO IL SEGNALE D'EMERGENZA GENERALE, QUANDO IL COMANDANTE, DECIDE SIA IL MOMENTO DI ABBANDONARE LA NAVE.
A QUESTO SEGNALE TUTTO L'EQUIPAGGIO DEVE RECARSÌ AL PROPRIO MEZZO DI SALVATAGGIO

Il segnale di abbandono come disciplinato dalla procedura P12.04 IO 06 SMS

In plancia, come già si è visto per il segnale di emergenza, esistevano degli specifici interruttori per inviare i segnali di allarme generale e di abbandono.



Foto scattata in occasione del sopralluogo del 27.1.2014 sul relitto della Concordia

Schiacciando il primo pulsante rosso in alto, il segnale sonoro di abbandono (campanello e cicalini di emergenza) sarebbe rimasto attivo fino alla cessazione delle operazioni di sbarco, scongiurando il rischio di qualsivoglia incomprensione sull'abbandono della nave. Invece, nonostante si fosse rappresentato la possibilità del mancato invio dell'ordine di abbandono, il Comandante continuava a non porvi rimedio, limitandosi ad approvare con

Bosio quando questi gli faceva notare che bisognava imbarcare i passeggeri sulle lance (Bosio: "Vediamo di imbarcare sulle lance." Schettino: "Va buo', ja, falli sbarcare.") Ma queste decisioni che gli ufficiali si scambiavano tra di loro non uscivano dalla plancia; non raggiungevano, soprattutto, i capi-lancia posizionati davanti ai cancelletti delle scialuppe di salvataggio, i quali sapevano che i passeggeri non andavano fatti salire sulle lance prima dell'ordine di abbandono per voce del comandante.

L'imputato continuava nel suo atteggiamento ambiguo e contraddittorio. Dopo essersi chiesto se l'abbandono fosse stato già dato (lasciando dunque intendere di aver deciso in tal senso), alla domanda successiva di uno dei presenti in plancia: «Diamo l'abbandono?», egli rispondeva: «Aspetta un attimo, fammi vedere una cosa...»

Prendeva ancora tempo sull'abbandono, Schettino, nonostante avesse già autorizzato diverse scialuppe a scendere in acqua: una contraddizione parossistica, una violazione così palese della procedura d'emergenza da risultare poco credibile anche come caso di scuola. Eppure è ciò che accadeva quella sera: né più né meno.

Naturalmente un comportamento così contraddittorio non poteva che contagiare anche il resto degli ufficiali in plancia. Se ne ha dimostrazione dalla risposta che veniva data qualche istante dopo alla Capitaneria di Livorno che chiedeva informazioni circa un possibile abbandono della nave. «Sì, affermativo, il comandante sta valutando la possibilità di abbandonare la nave», rispondeva qualcuno dalla plancia. Certo, la difesa dell'imputato potrebbe obiettare che non era la voce dell'imputato: ma il punto non è a chi appartenesse quella voce; il punto è che in plancia, in quel momento, vi era chi riteneva che il Comandante stesse ancora "*valutando la possibilità*" di dare l'abbandono della nave. E si trattava di un dubbio più che legittimo, visto che l'annuncio ufficiale di abbandono non era stato ancora dato.

La difesa ha osservato, a tal proposito, che la decisione dell'imputato di abbandonare la nave andrebbe collocata temporalmente nel momento in cui lui stesso assentiva alla proposta di Bosio, con la frase già più volte citata: "Va buo', ja, facciamoli andare a terra". Tale osservazione, però, non è corretta.

In primo luogo, non può non osservarsi come l'assunto difensivo sia stato smentito dallo stesso imputato nel corso del suo esame dibattimentale. Egli, infatti, alla contestazione del Pm di aver autorizzato la discesa di alcune scialuppe senza aver prima dato l'ordine di abbandono, si difendeva sostenendo che in realtà con la frase "Va buo', ja, facciamoli andare a terra" non intendeva autorizzare l'ammaino delle scialuppe, bensì soltanto la salita delle persone sulle stesse (*"Una volta che loro hanno forzato i cancelletti, mi*

sembrava stupido dire «non ci andate», visto che comunque poi alla fine là dovevano andare, per essere pratici ho detto «va bè, facciamoli iniziare ad andare e poi dopo diamo l'abbandono nave e poi l'ammaino delle scialuppe»” – udienza 3.12.2014, II, pag. 43). Dunque, secondo la interpretazione autentica data dall'imputato, con quella frase egli non intendeva dare l'abbandono-nave – come sostenuto dal suo difensore nel corso della discussione finale al fine di collocare in avanti il momento dell'abbandono – ma soltanto autorizzare l'imbarco dei passeggeri sulle lance. Incidentalmente, non può non rilevarsi come l'imbarco dei passeggeri sulle scialuppe in assenza di ordine di abbandono rappresenti una soluzione non conforme alla normativa, visto che, come si è già detto più volte, l'imbarco può avvenire solo quando il comandante abbia ordinato l'abbandono della nave.

In ogni caso l'assunto del difensore dell'imputato sarebbe comunque non condivisibile, in quanto la decisione di abbandonare la nave dev'essere adottata dal comandante in modo esplicito e non già per *comportamento concludente*. Tale decisione, infatti, va portata a conoscenza di tutte le persone a bordo della nave tramite altoparlante attraverso la voce diretta del comandante.

Invece, dopo quella frase di assenso rivolta a Bosio, l'imputato dimostrava di voler prendere ancora tempo, ora dicendo che doveva prima chiamare Ferrarini, ora che bisognava iniziare dall'emergenza per poi decidere se far scendere in acqua le lance. Tale atteggiamento, dunque, conforterebbe la tesi sostenuta da Schettino durante il suo esame dibattimentale, cioè che in quel momento, malgrado avesse già autorizzato l'imbarco di alcuni passeggeri sulle scialuppe di dritta, non avesse ancora deciso se dare l'ordine di abbandono. La contraddittorietà di tale comportamento faceva sì, come si è appena visto, che qualcuno in plancia ritenesse che il comandante stesse *valutando la possibilità* di abbandonare la nave. Ma soprattutto – e questa considerazione risulta assorbente – l'abbandono non poteva considerarsi dato fintantoché non fosse portato a conoscenza delle persone sulla nave.

Negli istanti successivi Schettino era improvvisamente folgorato da un'idea: pensava di passare un cavo alla motovedetta della Guardia di Finanza per farsi “tirare più avanti”. Chiedeva a Canessa di informarsi via radio.

«No, negativo, negativo per noi, negativo, per rimorchiare la nave, negativo!» rispondevano (probabilmente esterrefatti) dalla motovedetta. Come voler trattenerne un elefante legandolo alla coda di un gattino, grossomodo. Osserviamo la foto per renderci conto della macroscopica sproporzione tra i due mezzi.



Foto scattata alle 22:47 – Sulla destra il pattugliatore che avrebbe dovuto «tirare più avanti» la Concordia

«Va bene», doveva incassare il Comandante al rifiuto inevitabile dei finanziari.

«Lato dritto, avanti!» diceva in quel momento Bosio, impegnato a dirigere le operazioni di sbarco.

«Lancia uno, tre, cinque e sette pronte!» comunicava Bongiovanni.

«Dai, mettiamole in acqua e mandiamoli a terra!» ordinava Schettino.

Dunque, ancora un'autorizzazione all'ammaino delle lance sul lato dritto, senza traccia di un ordine di abbandono tramite altoparlante.

Intanto su una zona più appartata della plancia, probabilmente l'ala di sinistra, avveniva questo breve scambio di battute tra due voci maschili non identificate:

«L'abbiamo già, già detto.»

«Mi sa che nessuno l'ha detto...»

«Diciamo per radio che il comandante...» proponeva a quel punto Pellegrini.

Uno stralcio di conversazione importante perché dimostra che c'era chi in plancia, in quei drammatici frangenti, si rendeva conto che l'ammaino di alcuni scialuppe non si stava svolgendo secondo la procedura, non essendo ancora stato dato il formale annuncio di abbandono.

D'altronde lo stesso Comandante, qualche istante più tardi, quasi in un sussulto improvviso di consapevolezza, esclamava: «Oh, lo vogliamo dare questo abbandono nave!», dimenticando tuttavia un particolare non certo secondario, ovvero che tanto la decisione di abbandonare la nave quanto la diramazione dell'ordine erano di sua esclusiva pertinenza.

«Abbandonare la nave!» ripeteva Canessa per divulgare al resto della plancia l'ordine del Comandante.

«Abbandonare la nave!» si univa un'altra voce maschile.

«Diamo quest'abbandono nave, dai, fate 'sta cortesia!» diceva ancora il Comandante, nel frattempo spostatosi leggermente dalla posizione precedente (lo si deduce dalla registrazione soltanto sulla traccia 2 del VDR).

«Abbandonare la nave!» ripeteva Canessa, un attimo prima di essere corretto dallo stesso imputato: «No, più che abbandonare la nave, dici: "Mettiamo i passeggeri a terra!... li mandiamo a terra!"»

Di nuovo un ordine di mandare i passeggeri a terra senza alcuna comunicazione ufficiale di abbandono al resto della nave. Insomma l'ennesimo ordine di abbandono tramite comportamento concludente, in palese violazione di ogni procedura.

Venivano quindi autorizzate a scendere le lance di poppa: era necessario che scendessero velocemente, si raccomandava Schettino, prima che la nave toccasse gli scogli impedendone l'ammaino. Poco istanti prima – è bene ricordarlo – aveva detto che era opportuno avvicinarsi alla costa prima di farle ammainare.

Mentre continuavano a far scendere le lance sul lato dritto, Bosio era colto dall'ennesimo dubbio: «Ma... eh... alla fine 'sto abbandono l'abbiamo dato o no?»

Ufficialmente no, potremmo rispondere oggi a Bosio, anche se lui stesso aveva già autorizzato la discesa di diverse lance di salvataggio.

«Ho detto di abbandonare con le lance di dritta... e chiama dalle lance di poppa, Bosio!» lo incalzava subito Schettino, senza cogliere il senso del dubbio dell'altro: mancava l'ordine di abbandono, quello ufficiale, quello descritto nella Procedura.

Avrebbe dovuto in realtà, Bosio, nella sua veste di comandante in seconda, obiettare a Schettino questa palese violazione della procedura d'emergenza, visto che non si trattava di una irregolarità di scarso rilievo; e invece si limitava a spiegargli: «Sì, sì, no, stiamo imbarcando a mano a mano...», come se l'imbarco dei passeggeri sulle lance in assenza dell'ordine di abbandono fosse una procedura normale.

«Ma l'abbiamo fatto l'abbandono nave?» si chiedeva saggiamente qualcuno in plancia, giusto un istante prima che il Comandante dicesse a Bosio: «E allora falli imbarcare e poi sbarchiamo.»

Insomma, Schettino proprio non riusciva a capire perché si ponessero dubbi del genere, se già da qualche minuto lui aveva detto di iniziare lo sbarco sul lato di dritta. Evidentemente, la più volte citata Procedura P12.04 IO 02 SMS, il Ruolo di appello,

l'ordine per altoparlante seguito dal suono dei campanelli e dei cicalini di allarme – tutto ciò, evidentemente, a suo parere non era prioritario in quel momento. Ma questo era l'ennesimo, grave errore che commetteva nella gestione dell'emergenza: senza l'ordine diramato per mezzo dell'altoparlante i capi-lancia non potevano sapere di dover aprire i cancelletti di accesso alle scialuppe per iniziare l'imbarco dei passeggeri.



Nella foto di sinistra, vista dei cancelletti di accesso alle lance situati al ponte 4; in quella di destra, particolare della chiusura del cancelletto.

Bosio, dimostrando in tal modo di non aver mai archiviato il dubbio di qualche minuto prima, alle 22:54 dava per radio questo annuncio in inglese:

“ATTENTION, YOUR ATTENTION PLEASE ABANDON THE SHIP... ABANDON THE SHIP... EMBARK ON LIFE BOAT... EMBARK ON LIFE BOAT... KEEP CALM, KEEP CALM, EMBARK ON THE LIFE BOAT AND ABANDON THE SHIP... ABANDON THE SHIP.”

L'annuncio non rispettava la formula prevista nella procedura aziendale, era dato dal K2 anziché dalla diretta voce del Comandante, per radio anziché attraverso l'altoparlante, solo in inglese e non anche nella lingua italiana considerata come quella ufficiale a bordo, d'accordo; ma almeno era il primo annuncio in cui si comunicava ai membri dell'equipaggio per radio che si doveva abbandonare la nave. Perlomeno segnava un punto fermo: i capi-lancia (solo quelli che avevano modo di ascoltarlo per radio) erano autorizzati ad aprire i cancelletti e a imbarcare le persone sulle scialuppe.

A stretto rigore, Procedura e Ruolo di appello alla mano, si può affermare senza tema di smentita che gli ammaini delle lance effettuati prima dell'ordine di abbandono erano stati irregolari: i capi-lancia avevano calato le scialuppe a loro rischio e pericolo. Che con il senno di poi si abbia la conferma della bontà della loro scelta non è motivo sufficiente per

sorvolare sulla paradossale condizione in cui erano costretti ad operare, imputabile unicamente alla imperizia e alla superficialità con cui veniva gestita la fase dell'emergenza.

Tirando le fila di questo lungo discorso, si è dunque dimostrato:

a) che se il Comandante, com'era suo dovere, avesse preteso l'uso in plancia del Damage Control Plan per l'esatta individuazione dei compartimenti interessati dalla falla, sarebbe stato in grado di sapere, già alle ore 21:58, che bisognava dare l'emergenza generale e, già alle ore 22:00, che ben tre compartimenti contigui erano allagati;

b) che se il Comandante, com'era suo dovere, avesse conosciuto qual era la riserva di galleggiabilità della nave Concordia certificata dalla documentazione di bordo, avrebbe saputo che con tre compartimenti contigui allagati la nave non era più un mezzo sicuro per i passeggeri.

Sulla base di questi dati, pertanto, il Comandante avrebbe dovuto sapere:

a) sin dalle ore 21:58, che vi era la necessità di dare l'emergenza generale;

b) sin dalle ore 22:00, che la riserva di galleggiabilità della Concordia non era più garantita.

La difesa, a tal proposito, ha contestato la contraddittorietà di questo breve lasso di tempo, di soli due minuti, tra l'emergenza generale e l'abbandono in relazione alla presumibile durata delle operazioni di raccolta e di conta dei passeggeri alle muster stations.

L'obiezione, tuttavia, non è condivisibile.

Ancora una volta era la Procedura P12.04 IO 02 SMS a indicare al Comandante quel che avrebbe dovuto fare. Nella stessa si prevedeva espressamente che, una volta accertata la necessità di dare l'emergenza generale, la priorità assoluta era quella di radunare passeggeri ed equipaggio alle muster stations. Dunque, già alle ore 21:58 sarebbe dovuta iniziare tale attività di raccolta. Soltanto due minuti dopo, il Comandante avrebbe avuto la certezza, mediante la notizia sul terzo compartimento contiguo allagato, che la nave doveva essere abbandonata, in quanto la riserva di galleggiabilità non poteva più considerarsi garantita.

A quel punto, l'imputato avrebbe dovuto informare gli altri ufficiali in plancia che la nave non era più un mezzo sicuro. Sapendo, però, di aver chiamato l'emergenza generale solo pochi minuti prima (21:58) e che quindi le attività di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio non potevano essersi concluse, non avrebbe dovuto dare immediatamente l'ordine di abbandono per evitare che lo stesso potesse generare panico tra le persone e intralciare le attività (prioritarie in quel momento) di

raccolta dei passeggeri e approntamento dei mezzi di salvataggio. Avrebbe comunque dovuto disporre che il personale in plancia si portasse immediatamente presso i ponti di evacuazione per dare il loro contributo nelle attività di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio (Pellegrini, Bongiovanni, Ambrosio, Canessa e la Coronica avrebbero così potuto lasciare il ponte di comando in quanto erano indicati nel Ruolo di appello come capi-lancia), perché ormai era certo che dopo l'emergenza generale sarebbe stato dato l'ordine di abbandono. Per lo stesso motivo, egli avrebbe dovuto ordinare all'equipaggio di allontanarsi dalla sala macchine, in quanto zona altamente pericolosa. Non appare fuor di luogo questo inciso. Si è a lungo discusso, nel corso del processo, sulla impossibilità di azionare le pompe di sentina, disquisendosi in particolar modo sul contributo che le stesse avrebbero potuto dare in termini di contenimento della falla. A parere del Collegio, tuttavia, non si è tenuto conto del fatto che a soli quindici minuti dall'impatto, poiché l'allagamento riguardava già tre compartimenti contigui, non sarebbe stata praticabile alcuna attività di aspirazione, che richiedeva, com'è emerso dalla istruttoria, la presenza del personale sul posto, in quanto i membri dell'equipaggio avrebbero dovuto a quel punto essere fatti allontanare dalla zona di maggiore pericolo.

Ancora una volta è la Procedura più volte citata a confermarlo: come si desume dal relativo diagramma di flusso, le attività di verifica dei danni e di tamponamento della falla riguardano una fase antecedente a quella in cui sia emersa la certezza che è pericoloso mantenere le persone a bordo. D'altra parte, ancor prima della Procedura, è il buon senso a suggerirlo: quando è ormai certo che la nave va abbandonata, l'equipaggio non può restare nelle zone inferiori al ponte 0, esposte a un pericolo altissimo. Dunque, in un lasso di tempo così breve – quindici minuti –, le pompe di sentina non avrebbero potuto comunque essere azionate.

Chiuso l'inciso, si deve osservare che l'imputato sarebbe dovuto restare in contatto diretto con i suoi uomini sui ponti di evacuazione per seguire costantemente le operazioni di preparazione allo sbarco. Una volta ricevuta la notizia che le persone erano pronte davanti alle lance, il Comandante avrebbe dovuto dare l'ordine di abbandono senza fare alcuna distinzione tra lance sul lato destro e sul lato sinistro.

In sede di ragionamento controfattuale sarà individuata la durata sia delle operazioni di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio, sia di quelle di abbandono; in questa sede, è sufficiente aver descritto la condotta che la SOLAS, le

Procedure aziendali e il Ruolo di appello indicavano come doverosa nella concreta situazione in cui l'imputato si trovava a operare.

In definitiva, il profilo di colpa in esame appare sicuramente fondato nel merito, anche se la contestazione avrebbe dovuto specificare che l'ordine di abbandono non doveva essere inviato alle 22:00, bensì al termine delle operazioni di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio – operazioni, queste ultime, che avrebbero potuto iniziare alle 21:58 se l'imputato avesse chiamato sin da quel momento l'emergenza generale, come la situazione di crisi avrebbe imposto. Tale incongruenza nella contestazione dello specifico profilo di colpa non ha comportato alcuna violazione dei diritti della difesa, come dimostra il fatto che tale questione è stata più volte oggetto di discussione nel corso del processo (lo stesso ufficio dell'accusa, d'altronde, ha sostenuto nella memoria conclusionale, in replica alle critiche sollevate dalla difesa durante l'esame dei periti e dei consulenti tecnici, che l'abbandono della nave avrebbe dovuto essere dato una volta conclusesi le operazioni di raccolta dei passeggeri, consentendo così alla difesa di replicare a sua volta sul punto).

3.3.13. *“Omettendo poi di dare personalmente l'ordine di abbandonare la nave e comunque consentendo che una stringata comunicazione in tal senso, priva inoltre dei necessari avvisi complementari, fosse irrisolutamente data dal comandante in seconda Roberto Bosio...”*

La fondatezza di tale profilo di colpa in realtà è già ampiamente emersa nel corso della lunga disamina del punto precedente, cui pertanto si rinvia. Sarà qui sufficiente ricordare che il Comandante non dava mai l'ordine di abbandono tramite altoparlante, come previsto dalla Procedura più volte citata, nonostante in più occasioni avesse autorizzato lo sbraccio delle lance di salvataggio (a partire dalle 22.30: “Va buo’, ja, facciamoli andare a terra”).

Neppure l'ordine dato dal comandante in seconda alle 22:54 rispettava tutte le condizioni stabilite dalla Procedura aziendale. Non era infatti conforme al contenuto prestabilito, mancando tutte le importanti informazioni sul comportamento da tenere in quei frangenti; non era effettuato per altoparlante ma per radio per cui poteva essere ascoltato soltanto da chi era in possesso di una radio; infine, era divulgato solo in lingua inglese e non anche in quella italiana, considerata come lingua ufficiale a bordo.

La Procedura P12.04 IO 08 SMS, come già visto, disciplinava l'ordine di abbandono nave al paragrafo 4.1.5, prevedendo che lo stesso dovesse essere dato dalla viva voce del

Comandante (se praticabile) e dovesse essere seguito da un annuncio con contenuto prestabilito.

4.1.5 *Abbandono Nave*

A seguito dell'ordine di abbandono nave **dato a viva voce del Comandante, se praticabile**, si raccomanda di diffondere i seguenti avvisi:

“ Mantenetevi la calma! Dal vostro punto di riunione sarete accompagnati alle vostre lance o alle vostre zattere di salvataggio. ”

“ Non salite a bordo delle lance/zattere di salvataggio. L'ordine di salire a bordo sarà dato dall'Ufficiale o dal capo lancia. ”

“ Salite ordinatamente sulle imbarcazioni di salvataggio; Non vi spingete quando imbarcate sulle lance o sulle zattere di salvataggio. ”

“ Mettetevi subito seduti nelle lance e nelle zattere di salvataggio! ”

“ Tenetevi indossati i giubbotti di salvataggio! Tenetevi alle corde o al sedile durante le manovre per la messa a mare! ”

L'ordine di abbandono e gli avvisi complementari secondo la Procedura P12.04 IO 08 SMS

L'imputato si è giustificato sostenendo che non aveva dato personalmente l'ordine di abbandono in quanto era impegnato sull'aletta della plancia a controllare l'evoluzione delle attività di ammaino delle scialuppe di salvataggio. Ora, in primo luogo deve rilevarsi la contraddittorietà di tale giustificazione: le attività di ammaino delle scialuppe, infatti, come si è più volte sottolineato, sarebbero dovute iniziare dopo l'ordine di abbandono.

In secondo luogo, si osserva che l'impedimento presupposto dall'inciso “se praticabile” di cui al paragrafo 4.1.5 della Procedura suddetta deve essere serio ed obiettivo, sicuramente diverso da quello addotto in maniera generica e confusa dall'imputato nel corso del suo esame. Dalle registrazioni del VDR, infatti, emerge che i contatti tra il ponte di comando e i membri dell'equipaggio addetti alle lance erano tenuti prevalentemente da Bosio, per cui non si comprende quale incombenza particolare impedisse al Comandante di diramare l'ordine di abbandono per altoparlante. D'altra parte, si è già detto come l'imputato trovasse tempo e modo, quella sera, per effettuare diverse telefonate all'FCC Ferrarini: vi sono dunque seri motivi per ritenere che, se lo avesse realmente voluto,

avrebbe avuto parimenti tempo e modo per effettuare personalmente l'ordine di abbandono nel rispetto della Procedura.

Né si potrebbe obiettare che la diramazione dell'ordine da parte del K2 anziché del Comandante rappresenti una violazione soltanto formale priva di conseguenze pratiche. L'obbligo per il comandante di ordinare l'abbandono risponde sia a un'esigenza di affidabilità dell'ordine, in quanto i membri dell'equipaggio conoscono la voce del comandante, sia a una finalità di sostegno morale. L'obbligo di dare personalmente l'abbandono, infatti, analogamente a quanto si vedrà in merito all'obbligo di scendere per ultimo dalla nave, risponde anche all'esigenza di confortare psicologicamente le persone a bordo. Non sentire la voce del comandante, in momenti così drammatici, può effettivamente provocare una sensazione di generale smarrimento con effetti demoralizzanti idonei a far crescere il timor panico.

Si aggiunga, oltre tutto, che la comunicazione del K2 non era data per altoparlante, per cui la stessa non poteva essere sentita dai capi-lancia posizionati davanti ai cancelletti di accesso alle scialuppe che non erano in possesso di una radio.

Pertanto, anche tale profilo di colpa risulta pienamente dimostrato.

3.3.14. *"Disponendo che le operazioni di ammaino delle scialuppe di salvataggio fossero eseguite inizialmente soltanto dal lato di dritta, di modo che, quando la nave ha subito un'ulteriore inclinazione sulla dritta, si è reso impossibile calare a mare tre lance di salvataggio ed alcune zattere di salvataggio poste sul lato sinistro e si sono obbligati i passeggeri a scendere dalle suddette imbarcazioni e a muoversi verso il lato di dritta, quando già era difficile muoversi a bordo..."*

Anche in questo caso non si può che rinviare al precedente punto 3.12 in merito a quanto accadeva in plancia in quei drammatici momenti. Dalle trascrizioni del VDR è effettivamente emerso che il Comandante ordinava in un primo momento l'ammaino delle lance soltanto sul lato di dritta. Più precisamente, egli dava il primo assenso a far scendere i passeggeri a terra, come sappiamo, alle 22:30, allorché Bosio lo informava che le persone, in balia del panico, stavano salendo sui mezzi di salvataggio da sole. Alle 22:47 circa confermava di abbandonare a dritta e iniziava l'ammaino delle lance sul lato destro della nave. Il timore del Comandante, a un certo punto, era quello che la nave raggiungesse gli scogli prima che l'ammaino sul lato dritto fosse completato, e per questa ragione confermava a un certo punto, a una domanda di Bosio, che bisognava iniziare con le lance di dritta, partendo da quelle di poppa (ore 22:52 circa).

Successivamente, dopo che era stato dato l'annuncio di abbandono in inglese da Bosio (quindi dopo le 22:54), qualcuno faceva presente al comandante che la lancia 26 (sul lato sinistro) era pronta e che era opportuno farla scendere. Solo a quel punto Schettino ne autorizzava l'ammaino.

Dunque, le registrazioni del VDR ci consentono di affermare senza tema di smentita che il Comandante in un primo momento autorizzava la discesa soltanto delle scialuppe sul lato di dritta, a partire da quelle di poppa, mentre solo più tardi, sicuramente dopo le 22:54, autorizzava anche l'ammaino della prima lancia sul lato sinistro.

Tale scelta non appare corretta: in considerazione dello sbandamento della nave, infatti, vi era l'esigenza di accelerare l'ammaino delle lance sul lato sinistro prima che l'inclinazione aumentasse in modo tale da renderlo impossibile. Ugualmente non corretta deve ritenersi la scelta, manifestata a un certo punto da Schettino, di aspettare che la nave si avvicinasse alla costa, per una duplice ragione: a) perché la troppa vicinanza agli scogli avrebbe impedito l'ammaino delle scialuppe sul lato di dritta; b) perché l'impatto con il basso fondale scoglioso avrebbe comportato effetti significativi (come poi è realmente avvenuto) sullo sbandamento della nave stessa. Le considerazioni ottimistiche formulate a un certo punto da Schettino mentre si trovava in plancia di comando circa il fatto che la nave si sarebbe "adagiata piano piano sulla montagna" non avevano in realtà alcun fondamento scientifico. Ma non era neppure necessario scomodare la scienza, d'altronde; era sufficiente la logica per ritenere che l'impatto tra la scogliera e una nave di quella stazza già inclinata di diversi gradi potesse causare ruotazioni o spostamenti tali da incidere in modo repentino sulla stabilità della nave con gravissimo rischio per la incolumità delle persone a bordo. La Concordia non stava procedendo verso un basso fondale sabbioso, ma scarrocciando lentamente contro una scogliera: sicché la previsione dell'imputato di un *comodo* posizionamento della nave sugli scogli della Gabbianara era assolutamente velleitaria.

Una volta stabilito che la nave non era più un mezzo sicuro per le persone a bordo, l'imputato avrebbe dovuto ordinare l'ammaino delle scialuppe senza dare alcuna precedenza a quelle posizionate sul lato di dritta. La circostanza che la nave aveva già un consistente sbandamento sul lato dritto avrebbe dovuto indurre il Comandante ad accelerare le attività di ammaino sul lato sinistro, al fine di scongiurare che l'aumento dell'inclinazione potesse risultare di ostacolo allo sbraccio. A tal proposito, non va sottovalutato che lo sbandamento, dopo aver cambiato da sinistra a destra, aumentava gradualmente: dalle registrazioni del VDR si ricava che alle ore 22:30 era all'incirca di dieci

gradi, alle ore 22:46 Bosio lo stimava intorno ai dieci-quindici gradi e alle successive ore 23:11 lo stesso Bosio ipotizzava uno sbandamento di 25-30 gradi (Canessa in realtà lo correggeva, dicendo che a suo parere era anche di più). La situazione, pertanto, avrebbe imposto di accelerare il più possibile le attività di sbraccio sul lato sinistro, prima che l'inclinazione superasse la faticosa soglia dei venti gradi. *Fatidica*, per l'appunto, in quanto i periti hanno spiegato che secondo il Codice LSA (Life saving appliances), reg. 4.4.1, richiamato dalla SOLAS, le imbarcazioni di salvataggio debbono essere in grado di scendere in condizioni di sicurezza in tutte le condizioni di assetto (appiuamento/appoppamento) fino a 10° e di sbandamento (lato destro/lato sinistro) fino a 20°.

Pertanto, poiché il Comandante, alle ore 22:30 (quando la Concordia aveva uno sbandamento non superiore a dieci gradi), pronunciando la frase "Va buò, ja, facciamoli andare a terra" dimostrava di aver capito che la nave non era più un mezzo sicuro per le persone, in quello stesso momento egli avrebbe dovuto ordinare l'ammaino anche delle lance di sinistra, visto che la nave aveva già cominciato lo sbandamento verso destra e dunque era assolutamente prevedibile un graduale peggioramento della inclinazione. Invece, come già detto, accordava inspiegabilmente precedenza all'ammaino delle lance di dritta, perdendo così tempo prezioso per la buona riuscita dello sbraccio delle lance sull'altro lato.

Dall'istruttoria è emerso che tre lance posizionate sul lato sinistro non riuscivano ad essere ammainate (nn. 6, 12 e 16). La difesa, a tal riguardo, ha obiettato che in realtà tali lance non riuscivano a raggiungere l'acqua per cause diverse dall'eccessiva inclinazione della nave. Tale questione, tuttavia, non attenendo propriamente all'accertamento dell'elemento soggettivo, bensì all'incidenza causale dello stesso sugli eventi, sarà affrontata più avanti in sede di valutazione del requisito del nesso causale. Ciò che appare sin d'ora inconfutabile, in ogni caso, è la sussistenza della condotta colposa del Comandante per aver dato precedenza all'ammaino delle lance sul lato di dritta, nonostante che le condizioni di sbandamento della nave imponessero la scelta opposta, non rilevando, in questa sede, se tale condotta colposa abbia avuto un'incidenza causale sugli eventi contestati.

D'altronde, la regola generale vuole che in caso di abbandono le operazioni di ammaino si effettuino contemporaneamente su entrambi i lati della nave, salvo che il comandante non ravvisi, nella situazione concreta, un motivo per accordare precedenza a quelle poste su un lato. Nel caso di specie, tuttavia, vi era addirittura una ragione concreta per accelerare

l'ammaino delle lance di sinistra, visto il pericolo rappresentato dalla crescente inclinazione della nave verso dritta: sicché la condotta dell'imputato appare assolutamente ingiustificabile.

In conclusione, anche tale profilo di colpa risulta dimostrato.

3.4. PREVEDIBILITÀ ED EVITABILITÀ DEGLI EVENTI DANNOSI CHE LE REGOLE CAUTELARI MIRAVANO A EVITARE (C.D. CONCRETIZZAZIONE DEL RISCHIO).

Tale questione specifica non richiede, in realtà, la spendita di molte parole, tanto appare evidente la sussistenza di una relazione di strumentalità tra le regole cautelari violate dall'imputato nel corso dell'emergenza (v. punti precedenti) e i decessi delle trentadue persone. Si è già visto come le regole cautelari dettate dalla normativa di settore, dalla SOLAS, dalle Procedure aziendali e dallo stesso Ruolo di appello fossero tutte ispirate all'esigenza di salvaguardare in primis la incolumità delle persone e, solo successivamente, l'ambiente e la integrità della nave, secondo il principio della *sicurezza prima di tutto*, più volte richiamato nel corso del processo. Dubitare d'altronde che l'incolumità delle persone a bordo della nave sia l'esigenza prioritaria in caso di emergenza conseguente a una collisione con falla significherebbe offendere la logica, prima ancora che mal interpretare il diritto, se è vero che questo, come insegna un vecchio detto inglese attribuito a Lord Donaldson, altro non è che senso comune sotto una parrucca (*common sense under a wig*).

Le più gravi violazioni commesse dall'imputato nel corso dell'emergenza riguardano, come si è già ampiamente visto, la erronea valorizzazione delle notizie relative alla portata dell'allagamento, imputabile principalmente a distrazione e al mancato utilizzo del Damage Control Plan, e il grave ritardo con cui era chiamata l'emergenza generale (prima) e ordinato l'abbandono della nave (poi). Ebbene, non può assolutamente contestarsi che la sussistenza dei relativi comandi (procedere alla individuazione dei compartimenti allagati e adottare senza ritardo le azioni necessarie in relazione all'evolversi della crisi) risponda all'esigenza prioritaria di scongiurare pericoli per la incolumità di tutte le persone a bordo. Serve qui ricordare che la Procedura P12 04 IO 02 SMS sottolineava esplicitamente che l'elemento più pericoloso da considerare nei casi di emergenza era rappresentato dal ritardo nelle comunicazioni e nelle azioni da intraprendere per fronteggiare l'emergenza medesima. Va da sé pertanto che gli eventi dannosi che interessano in questa sede – decessi e lesioni personali delle persone a bordo della Concordia – si pongono in

relazione di assoluta strumentalità con le regole cautelari violate, essendo, i relativi comandi, finalizzati a scongiurare proprio quegli eventi.

3.5. DECORSO CAUSALE *REALE*: LA RICOSTRUZIONE DELLA DINAMICA DEI TRENTADUE DECESSI.

In prima battuta deve procedersi all'accertamento del c.d. decorso causale *reale* che conduceva alla morte di trentadue persone sulla base delle risultanze istruttorie. In concreto, si ricostruirà la dinamica di ogni singolo decesso, secondo l'ordine cronologico di ritrovamento dei corpi, sulla base delle dichiarazioni dei superstiti – laddove possibile – e degli elementi indiziari desumibili tanto dal luogo di ritrovamento del cadavere quanto dalla specifica causa della morte.

Sotto il profilo strettamente probatorio, deve precisarsi che il teste Barone, all'udienza del 29.4.2014, riferiva in merito alla dinamica dei trentadue decessi, consultando le schede redatte per ogni singola vittima – schede che sono utilizzabili in quanto acquisite al fascicolo dibattimentale con il consenso delle parti.

Solo una volta ricostruito tale processo causale reale, ci si dovrà chiedere se lo stesso sarebbe stato diverso, e in particolare se le morti si sarebbero verificate ugualmente, ove l'imputato avesse posto in essere durante la gestione dell'emergenza le condotte doverose descritte ai punti precedenti, attraverso il ragionamento controfattuale.

3.5.1. Servell Francis (passeggero).

Il settantaduenne bretone (residente in Alta Garonna) si imbarcava sulla Concordia l'8 gennaio 2012 insieme alla moglie Nicole Salomon Servel. Occupava la cabina n. 7233, al ponte 7.

Veniva recuperato mentre era ancora in vita dalla Squadra nautica di Talamone della Polizia di Stato, che ha descritto in tal modo la relativa attività: *"Verso le ore 00.30/01.00 circa del 14 gennaio, in una delle operazioni di recupero e salvataggio delle persone cadute o lanciate volontariamente dalla M/N Costa Concordia a mare (si tenga presente che le motovedette istituzionali erano in loco già dapprima che cominciassero l'abbandono della nave, di modo che i loro equipaggi sono stati testimoni oculari di queste ultime drammatiche fasi (cfr. il video registrato dall'equipaggio della motovedetta G-104 della Guardia di Finanza e le fotografie scattate dalla motovedetta CC.), arrivati nei pressi della nave in argomento, esattamente sul lato della sezione del mascone [la parte dello scafo compresa tra il traverso e la prua] di SX, notavamo che l'equipaggio della motovedetta della G.d.F. stava cercando di recuperare un naufrago caduto in mare. La persona, priva*

di cintura di salvataggio, era stata imbragata da personale della G.d.F. con una cima sotto le ascelle, poiché la Motovedetta della G.d.F. aveva le murate particolarmente alte, erano in evidente difficoltà nel recuperare il naufrago. Lo scrivente con a bordo anche personale del nucleo sommozzatori, dei Vigili del Fuoco, interloquiva con l'equipaggio G.d.F. di desistere dalle operazioni di recupero e inviavamo i due sub sotto il loro bordo per ausiliari. Il malcapitato veniva recuperato dai sommozzatori e trasportato a bordo della nostra imbarcazione poiché risultavano più semplici le operazioni. Subito ci accorgevamo che le condizioni del naufrago erano critiche, rientrando immediatamente in porto, facendo richiesta nel frattempo, via radio (VHF), [del]l'ausilio di personale sanitario in banchina per le procedure del caso. Il naufrago, esanime, veniva sistemato in posizione di sicurezza e, immediatamente, trasportato in porto dove venivano praticate le procedure di rianimazione da personale medico già sul posto; tali procedure, purtroppo, davano esito negativo".

Il racconto della coniuge della vittima consente di ricostruire gli ultimi drammatici momenti: *"Nella serata del 13.01.12 ero con mio marito a cena al ponte 9. Attorno alle ore 21 abbiamo sentito un forte boato. La COSTA CONCORDIA si è fermata improvvisamente e le luci si sono spente. Poi le luci sono tornate e la barca ha cominciato a coricarsi. Abbiamo avuto disposizioni di scendere al ponte 2. Giunti al ponte 2 tutta la gente scivolava per terra. Abbiamo capito che si stava andando a fondo. Avremmo voluto salire sulle scialuppe ma ci è stato impedito perché erano occupate dal personale di bordo e i bambini. Io e mio marito siamo stati costretti a buttarci in mare. Appena in mare mi sono sentita risucchiata dalla nave. Mi sono spinta con i piedi, appoggiandomi alla nave e sono riuscita ad allontanarmi. [...] In quel momento ho perso il contatto con mio marito. Ho nuotato per 5 minuti e sono arrivata alle rocce con un altro signore. Ho poi cominciato a camminare sulle rocce per 45 minuti e sono arrivata in un villaggio. Lì ho incontrato gli altri naufraghi. Ci hanno radunato in una chiesa. Ho cercato mio marito inutilmente. Non l'ho più visto."*

A parte qualche comprensibile inesattezza (v. il riferimento al ponte 2, anziché al ponte 4 delle muster stations), le dichiarazioni della donna consentono di affermare che la morte del Serval avveniva a seguito di annegamento. Con tutta probabilità lo stesso, una volta buttatosi a mare insieme a sua moglie e ad altri passeggeri perché costretti dall'improvviso e repentino ribaltamento della Concordia, veniva risucchiato dal vortice provocato dalla parziale immersione della nave.

Gli accertamenti autoptici e medico-legali consentivano di stabilire che la morte era determinata da asfissia da annegamento e che non vi erano segni di altra lesività che

avesse potuto influire sulla causazione della morte (Cfr. consulenza del professor Mario Gabrielli e del dottor Matteo Benvenuti, e successive integrazioni).

3.5.2. Micheaud Jean Pierre (passeggero).

Il settantunenne Jean Pierre Micheaud, della Charente-Maritime, imbarcava sulla Concordia dalla Francia l'8.1.2012, insieme alla moglie Béatrice Wartel Micheaud.

Il suo corpo veniva notato alle ore 1:50 (del 14.1.2012) e quindi recuperato da personale della Guardia di Finanza in servizio di perlustrazione nel tratto di mare compreso tra la nave e la terraferma. Al momento del recupero, la vittima non indossava cinture di salvataggio e appariva ai soccorritori come deceduto da poco tempo.

Gli accertamenti autoptici e medico-legali consentivano di stabilire che la morte era determinata da asfissia da annegamento e che non vi erano segni di altra lesività che avesse potuto influire sulla causazione della morte (Cfr. consulenza del professor Mario Gabrielli e del dottor Matteo Benvenuti, e successive integrazioni).

Sebbene non vi siano testimonianze in merito alla ricostruzione della dinamica del suo decesso, il ritrovamento della salma in mare e la morte per asfissia da annegamento consentono di affermare con ragionevole certezza che egli non moriva a causa di traumi riportati a seguito dell'impatto, bensì per annegamento. Non è possibile stabilire se egli decidesse di buttarsi in mare per il repentino ribaltamento della nave ovvero a causa di scivolamento, ma questo aspetto non assume rilevanza ai fini dell'accertamento del nesso causale in relazione alle condotte colpose contestate all'imputato.

3.5.3. Mendoza Tomas Alberto Costilla (membro dell'equipaggio).

Il cinquantenne Mendoza Tomas Alberto Costilla, di nazionalità peruviana, faceva parte dell'equipaggio della Concordia. Imbarcava sulla stessa il 19.11.2011 con qualifica di cabin steward, addetto alle cabine sul ponte 6, zona di poppa, lato sinistro, con turno di lavoro 18:30-22:00.

Dunque, al momento dell'incidente il Mendoza era in servizio. Il suo collega Ricky Ballada, con cui condivideva la cabina A549, lo vedeva per l'ultima volta verso le ore 18:30, allorché il Mendoza si allontanava dalla cabina per iniziare il turno di servizio.

Il suo corpo era recuperato dalla motovedetta CP 530 dell'Ufficio Locale Marittimo di Talamone, che così descriveva la relativa attività: *"Successivamente [a un recupero effettuato alle 01.15 ...] venivamo supportati da una unità aerea che con i proiettori ci segnalava la presenza di un corpo galleggiante in prossimità della scogliera. Il naufrago si*

presentava come un corpo privo di sensi, a pancia in giù, viso immerso nell'acqua e braccia larghe. La cintura di salvataggio, di colore giallo con su la scritta CREW, non era indossata, la stessa galleggiava accanto al naufrago con le cinghie di fissaggio annodate su un solo braccio. Il corpo recuperato a bordo, si presentava completamente vestito, con pantaloni scuri, cintura scura, camicia bianca a righe e gilet'.

Gli accertamenti autoptici e medico-legali consentivano di stabilire che la morte era determinata da asfissia da annegamento e che non vi erano segni di altra lesività che avesse potuto influire sulla causazione della morte (Cfr. consulenza del professor Mario Gabrielli e del dottor Matteo Benvenuti, e successive integrazioni).

Anche in questo caso, dunque, non potendosi fare affidamento su testimonianze dirette circa la dinamica del decesso, è ragionevole supporre che il Mendosa fosse finito in mare nei drammatici momenti in cui la nave subiva un repentino ribaltamento. La causa della sua morte è certamente riconducibile all'annegamento, potendosi escludere con sufficiente certezza la incidenza di altri fattori casuali.

3.5.4. Masia Giovanni (passeggero).

L'ottantaseienne Masia Giovanni, della provincia di Cagliari, imbarcava sulla Concordia l'11.1.2012, insieme alla moglie Puddu Giuseppina, al figlio Claudio, alla nuora Musu Sonia, ai nipoti Masia Gabriele e Masia Clelia Claudia nonché a Sirigu Alessia, nipote di Musu Sonia.

La presenza dei parenti consente in questo caso di ricostruire con esattezza la dinamica della sua morte.

Masia Claudio (figlio della vittima), dopo aver spiegato che al momento dell'incidente si trovava insieme ai suoi familiari al ristorante Roma e che, dopo essersi recato da solo in cabina per prendere i giubbotti di salvataggio per tutti, aveva di nuovo raggiunto la sua famiglia per recarsi tutti insieme sul ponte 4, lato sinistro, ha fornito questo racconto degli ultimi drammatici momenti: *"Ci trovavamo sul ponte 4 [lato sinistro] all'esterno del ristorante, la nostra schiena poggiava alla parete longitudinale della nave, in pratica eravamo poggiati sulla parete esterna del ristorante in quanto la pendenza della nave era tale da non permettere la discesa delle scialuppe, anche per noi era impossibile stare in piedi senza un appoggio. In quella posizione siamo rimasti circa 45 minuti prima di vedere calare le prime scialuppe, in quei momenti infatti notavo alcune di quelle persone vestite con la tuta bianca, fare una sorta di filtraggio per l'ingresso alle scialuppe, per l'ingresso alle scialuppe non si seguiva un ordine di precedenza per donne, bambini o malati bensì si*

entrava in ordine di arrivo. La gente oramai era in preda al panico, spingevano per poter entrare nelle scialuppe e l'inclinazione aumentava ad ogni minuto, io e mia moglie proteggevamo con i nostri corpi i bambini e i miei genitori dalle persone che si muovevano alla ricerca di una scialuppa, i passeggeri infatti ci cadevano addosso a causa della forte pendenza della nave.

Oramai a quel punto le scialuppe erano terminate, alcune erano state calate in acqua, altre non potevano scendere in quanto urtavano con la fiancata alla parete della nave. Nel corso delle operazioni di sgancio delle scialuppe, ho avuto modo di vedere delle scene a dir poco paurose, una scialuppa carica di passeggeri era stata sganciata e si trovava a qualche metro dall'acqua, ad un certo punto ho visto un cavo che reggeva la scialuppa nella parte anteriore si è rotto o sganciato, ciò ha causato l'inclinazione della scialuppa. Un'altra scialuppa, in fase di discesa, si era inclinata verso la parete della nave dando l'impressione che le persone all'interno della scialuppa venissero schiacciate. Per un'altra scialuppa ho visto che erano praticamente impossibili le operazioni di discesa a tal punto che i passeggeri che sono saliti, sono riscesi al ponte 4. Le manovre di sgancio delle scialuppe erano state effettuate da personale dell'equipaggio.

Il tempo passava e oramai con mia moglie avevamo pensato che da lì non saremmo più sbarcati, le scialuppe infatti erano bloccate sul ponte 4 a causa della forte inclinazione, non so quante fossero, era praticamente impossibile essere recuperati da quel lato da altre imbarcazioni intervenute o dalle stesse scialuppe che in parte facevano un rientro verso la nave, sicuramente recuperavano altri passeggeri che presi dal panico si sono sicuramente buttati in mare ma dal lato opposto al nostro (lato destro). Una volta realizzato che da quella posizione non si poteva raggiungere una via di uscita, siamo rimasti ad attendere il nulla, intendo dire che sono trascorsi parecchi minuti senza che avessimo disposizioni da parte dell'equipaggio di qualsiasi grado.

Dopo tanto tempo, non riesco a dare un orario preciso, personale dell'equipaggio ci ha indicato di formare una catena umana mantenendo le posizioni che avevamo e ci hanno detto di percorrere il corridoio di comunicazione tra il lato sinistro e quello destro della nave, cioè il lato inclinato verso il mare. Ci trovavamo tutti presi per mano in questo ordine, nella parte più bassa c'era un membro dell'equipaggio, a seguire mio padre, io che gli tenevo la mano, mia madre che io cercavo di frenare la discesa con la mia anca, mia moglie e mia figlia, mia nipote e mio figlio. [...] Sotto di noi si vedeva l'acqua del mare ad una distanza di circa dieci metri da noi, l'acqua già lambiva il ponte delle scialuppe, se fossimo riusciti a raggiungerlo in tempo, potevamo entrare in acqua e salire su di una

zattera gonfiabile che nel frattempo venivano gettate a mare, notavo però che a causa del repentino inclinarsi della nave, l'acqua entrava nel corridoio e impediva alle zattere di aprirsi e di essere utilizzate, ciò a causa dei vortici di acqua che si erano formati.

Vista la situazione di pericolo, urlavo a mia moglie di scappare nella parte alta del corridoio (lato sinistro) e di portare in salvo i bambini. Nella mia posizione, aggrappato al passamano del corridoio, cercavo di proteggermi dalle persone che in preda al panico cercava[no] di aggrapparsi a tutto ciò che poteva compreso a me, proprio in quel momento ho perso il contatto con mio padre, non ho visto dove sia andato a finire, non ho visto più neanche quello dell'equipaggio che lo sosteneva. Io mi sono fatto forza e risalendo il corrimano ho portato su mia madre, poi sono risceso quasi fino all'acqua per cercare mio padre senza trovarlo. In quel momento, non ho visto né mio padre né altre persone cadute in acqua e quindi ho deciso di mettermi in salvo e risalire verso il lato sinistro della nave arrampicandomi lungo il corrimano proprio come se fosse una pertica, eravamo di fatto in una posizione quasi verticale. A quel punto la nave ha terminato la sua inclinazione e quella che era la parete del ristorante è diventata il pavimento su cui camminavamo noi superstiti. La gente era ancora in preda al panico e si muoveva lungo la parete in maniera concitata, un passeggero mi è letteralmente caduto in testa dall'alto e mi ha procurato delle ferite, oramai il corridoio vicino a noi era diventato un pozzo di oltre 30 metri.

Siamo rimasti in attesa in quella posizione più sicura [...]. Solo intorno alle ore 04.30 del mattino, dopo essere sceso da una scala in corda, portando con me mia madre che aveva seri problemi di deambulazione, siamo stati tutti imbarcati su una motovedetta della Capitaneria di Porto e trasbordati in due fasi distinte, per quanto riguarda la mia famiglia, su un'altra imbarcazione che faceva la spola con la terra ferma.

Non c'è stato il tempo di [fare l'esercitazione per i passeggeri], penso fosse già predisposta per la tappa di Savona, quindi parliamo della giornata del 14.01.2012' (sommarie informazioni rese da Masia Claudio in data 9.2.2012, acquisite al fascicolo dibattimentale con il consenso di tutte le parti).

Le dichiarazioni del Masia trovano integrale conferma in quelle di sua moglie Sonia Musu (cfr. verbale s.i.t. rese da quest'ultima in data 8.2.2012, acquisite al fascicolo dibattimentale con il consenso delle parti).

Come si ricava dalla annotazione di Pg sulle operazioni di recupero salma (acquisita al fascicolo su consenso delle parti), il corpo del Masia era recuperato nello spazio circostante al punto della nave in cui si trovava il cartello Meeting Point A, insieme al cadavere di un altro passeggero di nazionalità spagnola. La vittima al momento del

ritrovamento aveva ancora il giubbotto di salvataggio allacciato e la luce stroboscopica accesa.

Gli accertamenti autoptici e medico-legali consentivano di stabilire che la morte era determinata da asfissia da annegamento e che non vi erano segni di altra lesività che avesse potuto influire sulla causazione della morte (Cfr. consulenza del professor Mario Gabrielli e del dottor Matteo Benvenuti, e successive integrazioni).

3.5.5. Guades Guillermo Bual (passeggero).

Il sessantanovenne Guades Guillermo Bual, di Maiorca, imbarcava il 9.1.2012, insieme alla nipote Ana Gual Barcelò, al marito di quest'ultima Juan Tomas Morogues e ai loro figli Pedro e Juan Tomas Gual, oltre a un amico, Ruben Arnau Grau.

In questo caso, nonostante la vittima si trovasse in compagnia di altri suoi familiari al momento dell'incidente, non è possibile ricostruire esattamente la dinamica del decesso, in quanto non sono state raccolte dichiarazioni dei familiari utilizzabili in questa sede.

Il corpo del Guades veniva ritrovato insieme a quello del Masia nella zona adiacente al ristorante Milano.

Questo il resoconto sulle modalità del rinvenimento contenuto nel rapporto di servizio del 5° Nucleo operatori subacquei della Guardia Costiera della Capitaneria di Porto di Genova: *"Alle ore 15.06 [del 15 gennaio 2012] ci accingevamo ad entrare nella zona poppiera della suddetta nave, tramite un ingresso praticato poche ore prima nella vetrata del locale ristorante. A turno entravamo nella zona a noi assegnata tramite il suddetto passaggio, e, indossavamo tra le macerie galleggianti del ristorante (sedie, tendaggi e altri effetti di mobilia) l'attrezzatura; una volta effettuato il check della suddetta e assicurato un filo di arianna sul punto di accesso, iniziavamo l'immersione. Durante la discesa resa più difficoltosa oltre che dalla scarsa visibilità (dovuta alla sospensione presente nel locale ed alla scarsità di luce nello stesso), dalla presenza dei tavoli ancorati al suolo, dalle sedie (che affondando si depositavano verso la parete di dritta), dai tendaggi e tovaglie e dai pannelli del soffitto ormai parzialmente o totalmente sconnessi, raggiungevamo la parete di dritta del ristorante sita ad una quota di 21 metri; dalla suddetta ci spostavamo a tentoni verso proravia raggiungendo i box di servizio del locale ristorante (poi verificato tramite lettura dei piani di bordo), e, poco dopo una porta (inizialmente nascosta da un pannello staccatosi dal soffitto) che dava sull'uscita di emergenza dell'anzidetto locale. A turno penetravamo non senza difficoltà nel corridoio interno del ponte scialuppe, sino al MEETING POINT A sito ad una profondità di 18 metri. Ivi individuavamo la sagoma del*

primo corpo esanime (identificato poi nel cittadino spagnolo GUAL BUADES Guillermo), a prima vista un uomo anziano, completamente vestito e apparentemente senza ferite; pochi metri più avanti intravedevamo una seconda sagoma appartenente al secondo corpo (identificato nel cittadino italiano MASIA Giovanni), che, si presentava a noi come un uomo anziano anch'egli, in buone condizioni, anch'esso completamente vestito. Prima di procedere al recupero, verificavamo che ambedue le salme portavano regolarmente i giubbotti di salvataggio (infatti erano adagiati in galleggiamento al «soffitto»), che per facilitarci nei movimenti all'interno dei locali allagati, siamo stati costretti a rimuovere. Una volta abbandonato con i due corpi il corridoio e rientrati nel locale ristorante, procedevamo alla risalita percorrendo a ritroso la strada che ci aveva condotti sino ad essi, con come unico riferimento il filo di arianna precedentemente steso. Alle ore 15.40 terminavamo le operazioni di recupero e risalivamo in superficie”.

Gli accertamenti autoptici e medico-legali consentivano di stabilire che la morte era determinata da asfissia da annegamento e che non vi erano segni di altra lesività che avesse potuto influire sulla causazione della morte (Cfr. consulenza del professor Mario Gabrielli e del dottor Matteo Benvenuti, e successive integrazioni).

Vi sono dunque ragionevoli elementi (morte per annegamento e ritrovamento del corpo in prossimità di quello del Masia) per ritenere che il Guillermo scivolasse nel pozzo di acqua, formatosi nei pressi del corridoio adiacente al ristorante Milano a seguito della inclinazione della nave, mentre lo stesso tentava di spostarsi, insieme a molti altri passeggeri (tra cui anche il Masia) formando una vera e propria catena umana, dal lato sinistro verso quello di dritta.

3.5.6. Egon Hör (passeggero).

Il settantacinquenne Hör Egon, di Stoccarda, imbarcava sulla Concordia il 7.1.2012 al porto di Savona insieme alla moglie Waltraud Karle.

In questo caso, la ricostruzione della dinamica del decesso è possibile grazie al racconto di sua moglie, la quale raccontava che al momento dell'incidente si trovava nella sua cabina, mentre suo marito non era con lei. Nell'affacciarsi in corridoio, incontrava uno steward che le diceva di rientrare in cabina. Restava ancora per qualche minuti in cabina, finché nell'uscire incontrava suo marito nel corridoio, il quale, dopo aver indossato un giubbotto di salvataggio, le diceva che dovevano recarsi al ponte 4. Dopodiché, la donna raccontava ancora: *“Siamo arrivati al ponte 4. C'è stato un grande tumulto, il ponte era pieno di gente. Del personale della Concordia stava davanti alle scialuppe di salvataggio e*

non faceva entrare le persone nelle scialuppe di salvataggio. Il personale diceva continuamente: «Cama, Cama, Cama», Penso che significasse «Relax, Calma». Alcune persone sono comunque andate nelle scialuppe di salvataggio, davanti al personale facendo pressione. Mio marito mi ha detto: «E anche noi adesso andiamo su una scialuppa». Io ho detto: «Aspetta ci sarà anche il nostro turno.» Non sono state calate delle scialuppe. Siamo rimasti sul ponte 4 per un'ora. In seguito le scialuppe non sono più potute essere calate per via della forte inclinazione. Non avevamo possibilità di entrare in una scialuppa. Eravamo sul lato della nave che non stava affondando. Abbiamo visto che più in fondo alla nave (poppa) mancavano delle scialuppe. Suppongo che qui delle scialuppe siano state già abbassate. Siamo stati tutto il tempo sul ponte 4. In tutto erano intorno a un'ora e mezza, due ore. [...] Eravamo a metà del ponte 4 quando qualcuno ha detto: «Giù si può ancora uscire.» Si riferiva al lato ribaltato della nave.

Siamo passati dall'altra parte del ponte 4, sulla parte che affondava. [...] Sul lato della nave che stava affondando abbiamo visto l'entrata dell'acqua. Mi sono girata e sono tornata di nuovo sull'altro lato, perché mi è venuto il panico. L'inclinazione era talmente grande che dovevo ritornare a carponi, aggrappandomi alla moquette e alla ringhiera. In quel momento ho perso il mio marito. Non so cosa gli sia successo. Quando ero arrivata su, la nave era talmente inclinata che mi potevo mettere con i piedi su un muro laterale" (cfr, verbale s.i.t., acquisito al fascicolo dibattimentale con il consenso delle parti).

Dalla annotazione del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Lucca, si ricava che il corpo di Egon Hör era rinvenuto all'interno del ponte numero 2, nel corridoio di collegamento di fronte alla cabina 2424. Il cadavere era completamente immerso in acqua, vestito ed equipaggiato con giubbotto di colore rosso e luce stroboscopica attivata.

Gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento.

Anche in questo caso, pertanto, è ragionevole concludere che il settantacinquenne tedesco scivolava a causa dello sbandamento della nave, secondo quanto riferito da sua moglie, e che trovava poi la morte per annegamento nei pozzi di acqua formatisi a seguito dell'inclinazione. Ed appare altresì condivisibile l'ipotesi formulata dalla pubblica accusa che il corpo fosse poi finito al ponte 2 sotto la spinta del movimento delle acque passando per il vano scale di collegamento tra il ponte 2 e l'atrio ascensori del ponte 4. Tale ipotesi, come correttamente argomentato dal Pm, è suffragata dal ritrovamento nella zona allagata del ponte 4, tra l'atrio ascensori e il ristorante Milano, di altri quattro corpi di persone di

nazionalità tedesca, nonché dal racconto della coniuge della vittima da cui emerge che perdeva di vista suo marito mentre si trovavano in quella particolare zona del ponte 4.

3.5.7. Feher Sandor (membro dell'equipaggio).

Il trentanovenne Feher Sandro, di nazionalità ungherese, faceva parte dell'equipaggio come musicista. Si imbarcava sulla Concordia a Savona il 7.1.2012, insieme ai due connazionali, Jenő Csanya e József Balogh, quali componenti del trio musicale Bianco.

L'istruttoria non ha offerto testimonianze dirette idonee a ricostruire la dinamica del decesso. Gli altri due colleghi musicisti potevano soltanto riferire che il Feher aveva suonato con loro sino all'incirca alle 20:45 presso il bar Vienna, al ponte 5, e che dopo l'incidente, verso le ore 22:00, si erano recati insieme al ponte 4. Precisavano che il Feher, che aveva trovato soltanto un giubbotto da bambino, si era poi spostato verso la sua scialuppa, a poppa, al momento del segnale dell'emergenza generale, e che dopo di allora non lo avevano più visto.

Il suo corpo era rinvenuto dai subacquei della Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto, il 17 gennaio 2012, all'interno della tromba del primo ascensore di poppa – lato destro, con porta del vano ascensore aperta (in assenza dell'ascensore). *“La squadra della prima immersione [...] ha tracciato il percorso sino all'atrio degli ascensori, consentendo l'individuazione di 5 (cinque) corpi (4 uomini, 1 donna), ognuno dei quali indossava il giubbotto di salvataggio. La penetrazione all'interno della nave è avvenuta attraverso un varco creato precedentemente dai sommozzatori della Marina Militare tra le vetrate dello specchio di poppa del ristorante denominato Milano sito al ponte 4 ad una profondità di circa 16 metri. [...] La conformazione del locale ristorante ci ha permesso di raggiungere un'uscita laterale (lato dritto) che permetteva l'accesso al corridoio interno del ponte scialuppe [...]. Si è ritenuto opportuno rimanere all'interno del locale ristorante per ispezionare nuove aree; ciò ha permesso di raggiungere i locali ascensori. Proprio nella tromba del primo ascensore di poppa lato destro (la porta del vano ascensore era aperta ma senza ascensore) sono stati individuati 5 (cinque) corpi [...]. Un altro uomo (con dei pantaloni e giacca beige e vistosi baffi) si presentava in posizione laterale (sul suo lato sinistro) e completamente vestito”* (annotazione di Pg sul recupero salma, acquisita con il consenso delle parti).

Gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento. (Ministero dell'Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale

Anticrimine della Polizia di Stato – Servizio Polizia Scientifica – DVI Disaster Victim Identification, Relazione di consulenza medico legale).

Secondo la difesa e alcune delle parti civili costituite in questo processo, il ritrovamento del corpo del Feher, insieme ad altri quattro, all'interno della tromba del primo ascensore di poppa, sul lato di dritta, dimostrerebbe la incidenza causale del mancato funzionamento dell'ascensore (alimentato dal diesel generatore di emergenza) e gli stessi decessi. La questione, tuttavia, sarà affrontata in modo specifico più avanti.

In ogni caso, si può escludere sin d'ora che la morte del Feher fosse imputabile a una causa diversa dall'annegamento. Pur non essendoci prove dirette in tal senso, è ragionevole concludere che il musicista scivolava, per via del forte sbandamento, finendo nei pozzi di acqua formati all'interno della nave.

3.5.8. Gregoire Pierre André Emile (passeggero).

Il sessantanovenne Gregoire Pierre André Emile, di nazionalità francese, si imbarcava a Tolone l'8.1.2012, insieme alla sorella Gregoire Jeanne Yvonne in Gannard (v. infra, 3.5.9.).

Occupava la cabina 6270, al ponte 6, insieme a sua sorella.

Non si hanno testimonianze dirette circa la dinamica del decesso. Il figlio della vittima riusciva a mettersi in contatto, nelle ore successive alla tragedia, con alcuni connazionali che avevano fatto amicizia con i suoi genitori durante la crociera. Gli stessi gli riferivano che i suoi genitori, insieme a loro, erano stati invitati a un certo punto a passare dal lato sinistro al lato destro della nave quando l'inclinazione era già elevata, tanto che l'acqua a un certo punto arrivava a metà polpaccio. Precisavano al figlio delle due vittime che avevano visto i suoi genitori, per l'ultima volta, durante il passaggio da una parte all'altra mentre si trovavano in cima alle scale, con i giubbotti di salvataggio indossati.

Per quanto riguarda le modalità di ritrovamento, si rinvia al resoconto della Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto, riportato nel precedente punto 3.5.7.

Gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento. (Ministero dell'Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale Anticrimine della Polizia di Stato – Servizio Polizia Scientifica – DVI Disaster Victim Identification, Relazione di consulenza medico legale).

3.5.9. Gregoire Jeanne Yvonne in Gannard.

Per quanto riguarda la ricostruzione della dinamica del decesso della settantunenne Gregoire Jeanne Yvonne in Gannard, sorella di Gregoire Pierre André Emile, si rinvia interamente al punto precedente.

3.5.10. Werp Josef (passeggero).

Il settantreenne Werp Josef si imbarcava il 7.1.2012 a Savona insieme alla moglie Werp Brunhild, con cui condivideva la cabina 7350, al ponte 7.

L'istruttoria non ha offerto prove dirette idonee a ricostruire la dinamica del decesso. Dalle dichiarazioni dei figli è emerso che lo stesso, alle 23:30, lasciava un messaggio sulla segreteria telefonica dell'utenza della figlia, dicendole che la nave aveva avuto un incidente e rassicurandola che aveva con sé la carta di credito e le chiavi della macchina, per cui sarebbe riuscito a rientrare con la sua autovettura in Germania, una volta sbarcato a Savona.

Per quanto riguarda il ritrovamento del suo corpo, si rinvia al precedente punto 3.5.7., in quanto la sua era una delle cinque salme ritrovate all'interno della tromba dell'ascensore.

Gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento (Ministero dell'Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale Anticrimine della Polizia di Stato – Servizio Polizia Scientifica – DVI Disaster Victim Identification, Relazione di consulenza medico legale).

Anche nel suo caso, dunque, il decesso avveniva per annegamento.

3.5.11. Werp Brunhild (passeggera).

Per la disamina della morte della sessantottonenne Werp Brunhil si rinvia a quanto osservato al punto precedente, trattandosi della moglie di Werp Josef.

Tuttavia, deve osservarsi che il corpo della donna non era trovato il 17.1.2012 all'interno della tromba dell'ascensore come quello del marito, bensì più di un mese dopo (23 febbraio), senza giubbotto di salvataggio, nei pressi delle scale dopo l'atrio ascensori. Anche nel suo caso, gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento (Ministero dell'Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione

Centrale Anticrimine della Polizia di Stato – Servizio Polizia Scientifica – DVI Disaster Victim Identification, Relazione di consulenza medico legale).

3.5.12. Horst Galle (passeggero).

Il sessantasettenne Hors Galle, di nazionalità tedesca, si imbarcava sulla Concordia insieme alla propria moglie Schroeter Margrit, condividendo con lei la cabina 1432.

Non ci sono testimonianze utili a ricostruire la dinamica del suo decesso.

Il suo corpo, insieme a quello di altre quattro persone, era ritrovato nella tromba del primo ascensore di poppa, per cui si rinvia all'annotazione di p.g. riportata nel precedente punto 3.5.7.

Anche nel suo caso, gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento (Ministero dell'Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale Anticrimine della Polizia di Stato – Servizio Polizia Scientifica – DVI Disaster Victim Identification, Relazione di consulenza medico legale).

3.5.13. Schroeter Margrit (passeggera).

La sessantunenne Schroeter Margrit, come già anticipato, si imbarcava insieme al marito Horst Galle (v. punto precedente). Il suo corpo era invece ritrovato dai somazzottori del Comando Provinciale Vigili del fuoco di Grosseto il 23.2.2012, a più di un mese di distanza dal ritrovamento di quello del marito, sia pure in una zona poco distante, nei pressi delle scale poste dopo l'atrio ascensori, oltre il ristorante Milano.

Anche nel suo caso, gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento (Ministero dell'Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale Anticrimine della Polizia di Stato – Servizio Polizia Scientifica – DVI Disaster Victim Identification, Relazione di consulenza medico legale).

3.5.14. Virzì Luisa Antonia (passeggera).

La cinquantenne Virzì Luisa Antonia, di Enna, si imbarcava a Palermo il 12.1.2012 insieme a Trearichi Maria Grazia (anche lei deceduta, v. 4.15), Vincenzi Stefania (figlia della Trearichi) e Ragusa Andrea (fidanzato della Vincenzi).

La ricostruzione degli istanti drammatici precedenti alla caduta in acqua sia della Virzì sia della sua amicha Trearichi è possibile grazie soprattutto alla testimonianza di Lombardo

Giuseppe, amico della Treocarichi. In particolare, il Lombardo dichiarava a sommarie informazioni: *“Ricordo che erano le ore 22:15 circa del 13 gennaio c.a. [2012] quando ho ricevuto sulla mia utenza telefonica [...] la chiamata da parte dell’utenza 3337909048 in uso a Maria Grazia TRECARICHI, dove la stessa mi riferiva che non avendo avuta la possibilità di contattare il marito Elio VINCENZI ci teneva ad informarmi dell’accaduto ovvero che sulla nave c’era un po’ di confusione a causa di un problema elettrico, chiedendomi di informarmi se c’erano notizie sui mass media. Appresa la richiesta le ho detto che l’avrei richiamata dopo una mezz’ora circa. Infatti dopo aver fatto delle ricerche in internet e facendo zapping alla TV l’ho richiamata in quanto avevo trovata in internet una agenzia dell’ANSA che batteva «incidente sulla Costa Concordia», cosa che lei mi ha effettivamente confermato alle ore 23:00 circa, allorquando l’ho richiamata per informarla e lei mi ha riferito che avevano dato la notizia per megafono di abbandonare la nave e per tale motivo si stava portando sul ponte 4 per abbandonare la nave. Verso le ore 23:15 circa l’ho richiamata e Maria Grazia mi ha riferito che la figlia Stefania con il fidanzato Andrea erano riusciti a salire sulla scialuppa mentre lei e l’amica Luisa avevano preferito scendere in cabina per prendere i giubbini in quanto avevano freddo e quindi avrebbero preso le scialuppe successive. Da quel momento le ho chiesto di tenere aperta la conversazione finché non si sarebbe messa in salvo. [Le] chiesi dove si trovava in quel momento e lei mi ha detto che era sul ponte 4. Durante la conversazione mi ha descritto l’ambiente in cui si trovava ovvero [che] il pavimento era scivoloso, pieno di scarpe ammassate, dove parecchia gente scivolava vista l’inclinazione della nave. Narrava che la gente si spingeva per salire sulle scialuppe e comunque mi ha rassicurato che avevano il salvagente. Infatti siamo rimasti in conversazione fino alle ore 00:12 circa momento in cui mi disse che stava salendo sulla scialuppa e tenendo la conversazione tramite auricolare l’ho udita rivolgersi all’amica Luisa dicendo[le] «Stiamo scivolando in acqua, aggrappati a me tanto abbiamo il salvagente e non ci succederà nulla». Udito il tonfo in acqua dopo qualche istante è caduta la comunicazione e non ho avuto più modo di mettermi in contatto con Maria Grazia. Preciso che durante detta conversazione mi sono fatto dare anche il numero telefonico della figlia Stefania, con la quale, successivamente a detta ultima telefonata, sono rimasto costantemente in contatto nelle ore successive appreso dalla stessa che era in salvo sulla terra ferma”* (verbale s.i.t. di Lombardo Giuseppe del 27.2.2012, acquisito con il consenso delle parti).

La drammaticità del racconto non ha bisogno di spiegazioni: il Lombardo ascoltava in diretta telefonica il tragico epilogo della sua amica e della Virzi che era in quel momento

con lei. Le sue dichiarazioni consentono di ricostruire anche l'orario in cui le due donne scivolavano in acqua morendo subito dopo per annegamento (00:12 circa).

La figlia della Trecarichi confermava che sua madre e la Virzi non erano salite sulla scialuppa insieme a lei e al fidanzato, perché volevano tornare in cabina a prendere i giubbotti di salvataggio. Successivamente si era rimessa in contatto con sua madre per telefono, e la stessa l'aveva rassicurata dicendole che erano riuscite entrambe a trovare un giubbotto di salvataggio e che erano già salite su una scialuppa. Dopodiché, non era più riuscita a mettersi in contatto con sua madre.

Sappiamo, grazie alle dichiarazioni del Lombardo, che le due donne non riuscivano mai a salire su una scialuppa, dal che si ricava che in realtà mentiva a sua figlia per non farla preoccupare.

Il corpo di Luisa Virzi era ritrovato dai subacquei della Guardia Costiera il 12 aprile 2012, nei pressi delle porte di accesso al vano scale di poppa, lato destro. Questo il resoconto riportato nella relativa annotazione di servizio: *"L'attività di attacco alla nave, avviata alle ore 12.30, è stata eseguita tramite l'impiego di n. 12 operatori subacquei suddivisi in quattro squadre da tre operatori ciascuna che, attraverso un percorso precedentemente tracciato sul ponte quattro ha permesso l'introduzione all'interno della nave. La prima squadra [...], dalle ore 12.57 si è diretta dall'interno del ristorante sino ai locali antistanti la zona ascensori e al Meeting Point A. Tale ispezione ha portato al ritrovamento del corpo di una donna nei pressi del corridoio per l'accesso alle zattere di sicurezza. La donna indossava regolarmente il giubbotto salvagente"*.

Anche nel suo caso, gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento (Ministero dell'Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale Anticrimine della Polizia di Stato – Servizio Polizia Scientifica – DVI Disaster Victim Identification, Relazione di consulenza medico legale).

3.5.15. Trecarichi Maria Grazia (passeggera).

Per quanto riguarda la ricostruzione degli eventi che portavano alla morte della cinquantenne Trecarichi Maria Grazia, non può che rinviarsi al precedente punto.

Il corpo della Trecarichi, però, non era ritrovato insieme a quella della sua amica il 12.4.2012, bensì l'8.10.2013 (e recuperato l'11 ottobre) dai subacquei dei Vigili del Fuoco. Le condizioni della salma, in considerazione del tempo trascorso, non consentivano di

accertare se la donna indossasse il giubbotto di salvataggio nel momento in cui finiva in acqua.

Quanto alla causa del decesso, i periti Giuffrida Roberto e Liviero Vincenza non sono stati in grado di individuare con certezza la causa della morte, in considerazione del lungo tempo trascorso e dei conseguenti processi decompositivi, anche se gli stessi hanno escluso la presenza sui vari segmenti ossei di segni di lesione riconducibili a energia fisico-meccanica. Anche quest'ultimo elemento, pertanto, porta a ritenere con ragionevole certezza che la morte della donna avvenisse per annegamento a seguito della caduta in acqua, in perfetta sintonia con la ricostruzione degli eventi resa possibile dalle dichiarazioni di Lombardo Giuseppe.

3.5.16. D'Introno Maria (passeggera).

La trentenne D'Introno Maria, di origini pugliesi ma residente a Biella, si imbarcava a Savona il 7.1.2012, insieme al marito Roselli Vincenzo e ad altri parenti di lui (Roselli Martire, Perrone Lucia, Roselli Antonio e Piarulli Luciana).

In questo caso, il drammatico racconto del marito consente di ricostruire la dinamica dell'annegamento della donna. Il Roselli riferiva che, dopo essere stati a lungo in attesa di indicazioni da parte del personale (prima al ponte 4 e poi, successivamente all'annuncio sul blackout, nella sala ristorante), si erano nuovamente portati sul ponte, lato sinistro, subito dopo il fischio dell'emergenza generale. Si riporta di seguito uno stralcio del suo racconto: *“Dopo circa 20 minuti, è arrivato il personale di bordo, la maggior parte tutti camerieri e mi sembra un ufficiale, che hanno iniziato con fatica ad aprire l'ingresso delle scialuppe di salvataggio. Noi eravamo posizionati nei pressi dell'ultima scialuppa delle tre che sono rimaste bloccate sul lato sinistro della nave. Saliti a bordo della scialuppa, tutti e sei, abbiamo atteso circa 20 minuti, cercando di fare entrare più persone possibili, nel frattempo era arrivato anche il personale addetto alla guida della stessa, ed un sottufficiale, un terzo commissario. Sentivo che tramite radio parlavano con qualcuno e aspettavano l'ordine di calare la scialuppa. Dopo qualche minuto, giunta l'autorizzazione hanno fatto uscire i pistoncini e calato le corde della scialuppa.*

Preciso che la nave già era molto inclinata sul lato destro, opposto al nostro. Nel calare la scialuppa, quest'ultima si è incastrata sulla ringhiera del ponte 3. Lo scafista ed alcune persone dell'equipaggio hanno tentato invano di spingere in modo da sbloccare la discesa della scialuppa. Non riuscendo, ci hanno fatto scendere tutti sul ponte 3 e siamo andati fino in fondo a quest'ultimo, verso poppa. Qui vi era personale di bordo misto e altre

persone che erano sedute sulla ringhiera e non sapevano cosa fare. Il personale di bordo che ci guidava ci ha fatto passare tramite un passaggio di servizio al ponte 4, dall'altra parte della nave, sul lato destro, che si stava inabissando.

Siamo giunti nei pressi di un locale dove erano posizionate le zattere. Qui abbiamo trovato altre persone che erano lì ferme. Il personale di bordo ha tentato di lanciare le zattere in mare, il cui livello era arrivato quasi alla nostra posizione. Io e mia moglie D'INTRONO Maria siamo riusciti ad infilarci in un passaggio obbligato, mentre tutti i miei congiunti sono rimasti alla nostre spalle bloccati vicino alla ringhiera sotto il peso delle altre persone che non riuscivano più a tenersi a causa del forte inclinamento dello scafo. Visto che l'acqua oramai era arrivata alle ginocchia, io e mia moglie che ci tenevamo per mano, per non restare bloccati sotto il ponte della nave, abbiamo deciso di gettarci in acqua, anzi più precisamente di entrare in acqua, visto che era giunta alla nostra altezza. Nel fare ciò, siamo stati divisi da un qualcosa, forse un ostacolo fisso, che ha fatto passare me a destra e mia moglie a sinistra. Appena arrivato in acqua, profonda, sono stato sbalzato dalle bolle che provenivano dalla parte sottostante, a circa un metro e mezzo. Qui il giubbotto salvagente ha fatto in modo che restassi in posizione supina, e, anche a causa del buio, non riuscivo a guardarmi intorno. Preciso che sia io che mia moglie non eravamo in grado di nuotare. Dalla posizione in cui mi trovavo riuscivo a vedere la ciminiera della nave che scendeva sempre di più, con l'aiuto della corrente e muovendo le braccia, sono riuscito ad arrivare alla scogliera, qui qualcuno mi ha tirato su di peso. Non si vedeva nulla, solo le lucine dei salvagenti, c'erano altre persone con qualche persona di bordo tra cui il sottufficiale, terzo commissario, che era sulla mia scialuppa quando si era bloccata. Dallo scoglio abbiamo cercato di tirare su le altre persone che man mano giungevano con il giubbotto salvagente, vi erano anche alcune imbarcazioni che tiravano fuori le persone dall'acqua. A circa 20 metri, è arrivato anche mio fratello, la moglie e i miei genitori, aiutati dai primi due. Abbiamo tentato invano di cercare visivamente mia moglie in acqua, chiamandola ripetutamente. [...] Sono stato fino al mattino successivo a cercare mia moglie, con l'aiuto di mio fratello, tra le varie imbarcazioni che arrivavano e che avevano ripescato le persone dal mare. [...] L'ultima volta che ho visto mia moglie, è stato quando ci siamo lanciati in acqua, dal ponte quattro sul lato destro della nave, verso la poppa, nei pressi delle zattere di salvataggio. Preciso che nel momento in cui ci buttavamo in acqua, dai ponti superiori, precisamente dal dodicesimo, cadeva di tutto in acqua, sdraio, mobili e tutto quanto vi era di mobile" (verbale s.i.t. di Roselli Vincenzo del 7.2.2012, acquisito con il consenso delle parti).

Il racconto del marito della vittima trova integrale conferma nelle dichiarazioni rese dagli altri familiari del Roselli, i quali, oltre a confermare le circostanze in merito al mancato sbraccio della lancia, confermavano altresì che la D'Introno e suo marito, riusciti a passare sulla piattaforma esterna alla ringhiera, si erano allontanati da loro, rimasti invece bloccati all'interno. Di particolare rilievo questo stralcio delle dichiarazioni rese dal cognato della D'Introno, Roselli Antonio: *"(...) Dopo i primi vani tentativi [di calare la lancia] il membro dell'equipaggio è sceso dalla scialuppa e ha provato a mettere in atto qualche manovra che ha consentito alla stessa scialuppa di scendere qualche metro per poi rimanere nuovamente bloccata. Di lì, il ragazzo russo è sceso dalla scialuppa e ha invitato tutti noi a fare lo stesso, quindi siamo scesi sul ponte numero tre dove tra le persone era calato il panico. Alcuni hanno provato a gonfiare dei gommoni, ma senza riuscirci, poi a venti metri di distanza da me ho sentito la voce di un uomo che urlando diceva a tutti di abbandonare la nave e dirigersi sul ponte quattro ma dal lato opposto al nostro. Raggiunto in autonomia il punto indicatoci creando una sorta di cordone umano, ho visto che le scialuppe che dovevano esserci in quel punto erano già partite e l'acqua continuava a salire dal ponte numero tre [...]. Qui alcune persone, tra cui mio fratello Vincenzo e la moglie Maria, sono riusciti a passare sulla piattaforma esterna alla ringhiera, mentre io e mia moglie e i miei genitori siamo rimasti bloccati all'interno della ringhiera sotto il peso delle persone che spingevano da dietro a causa del forte inclinamento della nave. Due addetti dell'equipaggio tentavano di utilizzare le zattere auto gonfianti, che però a causa del poco dislivello, non si aprivano al contatto dell'acqua. In considerazione che la nave si abbassava sempre di più ed iniziava a salire l'acqua dai gradini del ponte sottostante, le persone iniziavano a lasciarsi andare in acqua, il cui livello era arrivato all'altezza delle gambe. Io e mia moglie siamo riusciti a scavalcare la ringhiera. Appena sono giunto in acqua, mi sono subito girato a cercare i miei genitori, e vedendo che erano rimasti incastrati dietro la ringhiera, sono tornato indietro a tirarli fuori, uno alla volta, portandoli verso mia moglie, e poi insieme siamo arrivati a nuoto sulla scogliera. Qui ho trovato mio fratello Vincenzo, che mi ha aiutato ad uscire dall'acqua, e poi insieme abbiamo aiutato i nostri genitori e le altre persone che man mano arrivavano. Mio fratello mi chiedeva se avevo visto sua moglie, ma io gli rispondevo di no. [...] L'ultima volta che ho visto mia cognata D'INTRONO Maria è stato quando eravamo sul ponte 4 lato destro della nave, poco prima di entrare in acqua. Erano le 23.40 o 00.40 (non ricordo con precisione, perché il mio orologio si è fermato a contatto con l'acqua). Di fatto l'ho vista quando era sulla piattaforma delle scialuppe unitamente a mio fratello, proprio dietro al braccio che*

movimenta le scialuppe. Mentre io e gli altri siamo rimasti bloccati dietro la ringhiera. Forse proprio il predetto braccio ha diviso le mani di mio fratello e della moglie quando si sono gettati' (verbale s.i.t. di Antonio Roselli rese in data 7 febbraio 2012, acquisito con il consenso delle parti).

Quanto all'orario riferito dal Roselli, deve osservarsi che la Piarulli, coniuge dello stesso, precisava (verbale s.i.t. in pari data) che si trattava delle ore 00:40, e tale orario risulta perfettamente compatibile con tutte le altre risultanze istruttorie.

Il corpo della D'Introno era rinvenuto dal Nucleo Soccorso Acquatico del Comando dei Vigili del fuoco di Livorno il 22.1.2012, attaccato al soffitto della terrazza di una cabina sul ponte 8, lato di dritta.

Anche nel suo caso, gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento (Ministero dell'Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale Anticrimine della Polizia di Stato – Servizio Polizia Scientifica – DVI Disaster Victim Identification, Relazione di consulenza medico legale).

Non possono dunque esservi dubbi in merito alla causa del decesso della donna: la stessa, nel momento in cui un oggetto la separava dalla stretta del marito, era risucchiata dal vortice d'acqua provocato dalla parziale sommersione della nave, morendo quindi per annegamento.

3.5.17. Grube Gabriele Maria (passeggera).

La cinquantatreenne Grube Gabriele Maria, berlinese, si imbarcava a Savona il 7.1.2012, insieme all'amica Angelika Blank, con la quale condivideva la cabina 6216, al ponte 6.

Sulla base delle dichiarazioni rese dall'amica supersite, è possibile ricostruire soltanto alcuni dei momenti antecedenti al decesso della Grube. In particolare, la Blank riferiva che uscivano tutt'e due sul ponte 4, lato sinistro della nave, spostandosi verso poppa in quanto non trovavano scialuppe su cui salire. Successivamente, non riuscendo a trovare scialuppe disponibili, si spostavano insieme ad altra gente verso l'interno della nave per raggiungere il lato di dritta. La Blank perdeva di vista la sua amica proprio durante tale spostamento, quando ancora si trovavano all'interno della nave. Una volta uscita sul lato destro, spinta dalla ressa dei passeggeri, la Blank non riusciva più a rendersi conto se la sua amica continuasse a seguirla o meno.

Il corpo della Grube era ritrovato il 23.1.2012, dai sommozzatori della Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto, con il giubbotto di salvataggio. Questo il resoconto fatto nella

relativa annotazione di servizio: *“La penetrazione all’interno della Nave è avvenuta attraverso i varchi strutturali che permettono di salire a bordo delle scialuppe di salvataggio, dal corridoio interno, sito sul lato destro del «Ponte 4» nella zona fumaiolo. Questi varchi strutturali della nave, ad una profondità di circa 22 metri, hanno permesso di accedere al ponte scialuppe di salvataggio per effettuare un’ispezione verso la zona poppiera della nave stessa. L’avanzamento verso poppa nel corridoio scialuppe di salvataggio ha permesso di raggiungere il locale zattere di salvataggio lato destro posto al «Ponte 4» dove [... era presente] un corpo di donna [Inge Schall] privo di vita in assetto positivo ed in posizione prona completamente vestito ma privo di giubbotto di salvataggio; l’assetto positivo del corpo è presumibilmente da imputare ai processi chimico-fisici dovuti alla lunga permanenza in acqua. Prima di procedere al recupero del corpo abbiamo effettuato una breve ispezione degli spazi circostanti che ha permesso di individuare un altro corpo esanime di donna [Marie Gabriele Grube] (molto più corpulento del precedente) anch’esso completamente vestito ma a differenza dell’altro equipaggiato di giubbotto di salvataggio”.*

Più precisamente, il corpo della Grube era rinvenuto subito sotto le rampe delle scale poste davanti al locale zattere di salvataggio al Ponte 3.

Anche nel suo caso, gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un’insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento. (Ministero dell’Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale Anticrimine della Polizia di Stato – Servizio Polizia Scientifica – DVI Disaster Victim Identification, Relazione di consulenza medico legale).

Alla luce degli elementi suddetti, si può ragionevolmente ritenere che anche la Grube, così come abbiamo visto per altre vittime, cadesse in un pozzo di acqua mentre si spostava dal lato sinistro a quello di dritta a seguito del forte sbandamento della nave, morendo poi per annegamento. Tale conclusione, tra l’altro, trova anche un elemento di indiretto riscontro nel ritrovamento del corpo della donna vicino a quello dell’altra vittima Schall Inge (v. punto successivo), la quale si trovava immersa nell’acqua mentre si spostava dal lato sinistro al lato destro a seguito del repentino sbandamento della nave, come è stato possibile ricostruire grazie al drammatico racconto del suo compagno.

3.5.18. Schall Inge (passeggera).

La settantaduenne Schall Inge, di nazionalità tedesca, s’imbarcava a Savona il 7.1.2012, insieme al suo compagno Krieg Waldemar. Come già anticipato al punto precedente, in questo caso è possibile ricostruire con precisione la dinamica del tragico epilogo della

donna grazie al racconto del Krieg che assisteva all'annegamento della propria compagna. Sentito dalla Polizia di Esslingen, egli dichiarava che dopo l'incidente si erano recati in un primo momento in cabina per indossare i giubbotti di salvataggio e subito dopo al Ponte 4, davanti alla scialuppa 18, secondo le indicazioni che avevano appreso durante l'esercitazione effettuata una settimana prima all'uscita dal porto di Savona. Quindi, avevano atteso insieme a molte altre persone che li facessero salire sulla scialuppa, senza però ricevere indicazioni precise dal personale, in quanto in realtà regnavano caos e incertezza. Quando a un certo punto era stato il via libera per l'imbarco sulle scialuppe, lui e la sua compagna non avevano trovato posto nella scialuppa ed erano rimasti fermi nello stesso punto (Ponte 4, lato sinistro), in attesa di ricevere informazioni precise dal personale. Soltanto verso le ore 24:00 era stato loro detto, da parte di un membro dell'equipaggio, di spostarsi sul lato di dritta, perché dalla parte in cui si trovavano loro non c'era più la possibilità di scendere. Lui e la sua compagna si erano avviati rapidamente ma, durante lo spostamento, quando ancora non avevano raggiunto il lato opposto della nave, questa si era inclinata repentinamente, provocando tra l'altro lo scivolamento di diverse persone che erano finite loro addosso. Poi tutto era accaduto molto rapidamente. In questo modo venivano descritti dal Krieg quegli ultimi, drammatici momenti: *"Mentre eravamo ancora all'interno della nave la nave si è inclinata a tal punto che ci siamo trovati immersi nell'acqua fino al ginocchio e il livello dell'acqua saliva continuamente. Sulla nostra via di fuga, poi, c'era anche una traversa che in origine era fissata sul soffitto della nave. Quando sono passato sotto quella traversa, c'era una differenza tra il lato inferiore della traversa e del livello dell'acqua di circa 70 cm. Quando la mia compagna ci voleva passare sotto il passaggio era già completamente inondato. Il tutto è successo in una frazione di secondi.*

La mia compagna aveva paura dell'immersione. Dato che tutti e due avevamo indossato anche i giubbotti di salvataggio, oltretutto, l'immersione non rimane facile. I giubbotti di salvataggio sono fatti in modo che, in teoria, un'immersione non è nemmeno possibile, il che sarebbe, in teoria, anche il senso di un giubbotto di salvataggio.

Per superare questo ostacolo, la mia compagna avrebbe dovuto immergersi per 40 centimetri, per poter venire dalla mia parte. Tutto questo è avvenuto sul lato tribordo [destra]. Ma per via dell'inclinazione c'era il problema degli oggetti che si trovavano lì e che giravano vorticosamente e delle persone che volavano in giro e che non potevamo oltrepassare.

Se lo deve immaginare come in uno stadio di calcio quando scoppia il panico. Erano diverse persone che si trovavano lì insieme in quel momento. Se lo può immaginare anche come un grappolo. Tutti cercavano di reggersi da qualche parte. Se so se c'erano altri tedeschi intorno a noi, non posso dirlo in seguito. Non conoscevo le persone intorno a noi. L'acqua, o il livello del mare, a questo punto era talmente alto che potevo praticamente nuotare da bordo nell'acqua di mare. [... Ho nuotato verso l'acqua del mare mentre la mia compagna era ancora sulla nave] Dopo che sono passato dalla traversa menzionata prima, ho certamente cercato di tirare giù la mia compagna, contro la forza del giubbotto di salvataggio, per farla passare sotto l'ostacolo. Non ha più funzionato.

Ancora oggi, in seguito, mi preoccupa e mi chiedo se avessi potuto aiutare di più. Ma a quel punto era semplicemente impossibile. Se lo deve immaginare così, che mi trovavo già immerso nell'acqua fino alle spalle e continuavo a cercare di tirare e trascinare.

Quando poi mi sono accorto, però, che naturalmente l'acqua saliva ancora e di non poter più fare niente, mi sono deciso [a] scendere da bordo, dato che anche io mi trovavo in pericolo. Ho sempre avuto paura che la nave si inclinasse a tal punto da ribaltarsi. Questa era la mia preoccupazione più grande, perché sarei finito sotto la nave. [...] Mi ricordo che [quando ho cercato di trascinarla sotto l'ostacolo, la mia compagna] si muoveva ancora. A parere mio, però, a quel punto l'inclinazione era già a tal punto che l'acqua ha inondato il passaggio e l'acqua sale fino al soffitto. [...] A parte la mia compagna, non c'erano più altre persone nel passaggio. Però tutto era molto veloce e non so se forse mi sono lasciato scappare qualcuno. [...] Ho nuotato fino alla riva e ho sentito gridare una persona con una camicia bianca di recarmi sullo scoglio. Suppongo che la persona avesse avuto paura che la nave si sarebbe davvero ribaltata. A giudicare dell'abbigliamento suppongo che si trattasse di un collaboratore o meglio di un membro dell'equipaggio. [...] Dall'incidente non ho più avuto notizie della mia compagna".

Il corpo di Inge Schall era rinvenuto, il 23 gennaio 2012, dai sommozzatori della Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto. Questo ciò che emerge dal relativo referto: *"La penetrazione all'interno della Nave è avvenuta attraverso i varchi strutturali che permettono di salire a bordo delle scialuppe di salvataggio, dal corridoio interno, site sul lato destro del «Ponte 4» nella zona fumaiolo. Questi varchi strutturali della nave, ad una profondità di circa 22 metri, hanno permesso di accedere al ponte scialuppe di salvataggio per effettuare un'ispezione verso la zona poppiera della nave stessa. L'avanzamento verso poppa nel corridoio scialuppe di salvataggio ha permesso di raggiungere il locale zattere di salvataggio lato destro posto al «Ponte 4» dove [... era presente] un corpo di*

donna [Inge Schall] privo di vita in assetto positivo ed in posizione prona completamente vestito ma privo di giubbotto di salvataggio; l'assetto positivo del corpo è presumibilmente da imputare ai processi chimico-fisici dovuti alla lunga permanenza in acqua. Prima di procedere al recupero del corpo abbiamo effettuato una breve ispezione degli spazi circostanti che ha permesso di individuare un altro corpo esanime di donna [Marie Gabriele Grube] (molto più corpulento del precedente) anch'esso completamente vestito ma a differenza dell'altro equipaggiato di giubbotto di salvataggio."

Da rilevare come, per mero errore, siano stati scambiati i corpi delle due donne in merito alla circostanza dell'uso del giubbotto di salvataggio: in realtà, come tra l'altro si ricava dalla testimonianza del suo compagno, la Schall, al momento di annegare, indossava il giubbotto, tanto che era proprio lo stesso a rendere difficoltosa la sua parziale immersione per superare l'ostacolo che le si era parato di fronte; era, al contrario, la Grube a non indossare il giubbotto di salvataggio nel momento in cui cadeva in acqua.

Anche nel suo caso, gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento (Ministero dell'Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale Anticrimine della Polizia di Stato – Servizio Polizia Scientifica – DVI Disaster Victim Identification, Relazione di consulenza medico legale).

3.5.19. Stumpf Siglinde (passeggera).

La sessantasettenne Stumpf Siglinde si imbarcava a Savona il 7.1.2012 ed occupava da sola la cabina 7347, al ponte 7.

L'istruttoria non ha offerto testimonianze idonee a ricostruire la dinamica del suo decesso. Il suo corpo era ritrovato, il 24 gennaio 2012, dai sommozzatori dei Vigili del Fuoco. Questo quanto riportato nella relativa annotazione: *"L'immersione prevedeva la ricerca ai ponti 3 interno nave, zona di poppa lato dx. Durante l'immersione i due operatori rinvenivano un cadavere all'interno dei vani a circa 40 m dalle vetrate di poppa. La salma era a circa 19 mt di profondità, attaccata al soffitto con la schiena in spinta positiva. Indossava correttamente il giubbotto di salvataggio che è stato rimosso dagli operatori VVF per la traslazione in superficie. Nelle vicinanze non vi erano ostacoli o altre vittime. La zona è quella del ristorante del ponte 3 sul lato di destra sulla parete laterale destra"* (nota del Comando Nazionale Vigili del Fuoco – Gruppo Operativo Speleosub Nazionale, acquisita con il consenso delle parti).

Anche nel suo caso, gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento. (Ministero dell'Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale Anticrimine della Polizia di Stato – Servizio Polizia Scientifica – DVI Disaster Victim Identification, Relazione di consulenza medico legale).

Vi sono ragionevoli elementi per affermarsi che, anche nel caso della Stumpf, la morte per annegamento avvenisse a seguito della caduta della donna in acqua durante lo spostamento da un lato all'altro della nave, insieme ad altre persone, come riferito da molti testimoni. Certo è, in ogni caso, che la morte della donna avveniva per annegamento e non già per cause diverse.

3.5.20. Molina Erika Fani Soria (membro dell'equipaggio).

La ventiseienne Molina Erika Fani Soria s'imbarcava, con la qualifica di cocktail waitress, a Savona il 14.11.2011.

Al momento dell'incidente, la stessa stava lavorando presso il Bar Budapest, insieme al *Bar Manager* Luis Fernando Castellanos e al *First Bartender* Amar Melchor Ubano.

Dalla dichiarazione scritta rilasciata dal Castellanos è emerso che lo stesso era rimasto insieme alla vittima presso il loro posto di servizio fino al segnale di emergenza generale, per poi raggiungere la prora del ponte 4, dove la ragazza aveva indossato il giubbotto di salvataggio. Dopodiché, la ragazza aveva proseguito verso poppa per raggiungere la sua muster station secondo il Ruolo di appello, mentre lui era rimasto nella zona di prora. Il Castellano riferiva, inoltre, senza tuttavia essere in grado di indicarne la fonte, che aveva saputo che la ragazza successivamente era riuscita a salire su una zattera rimasta poi coinvolta in un incidente.

Quanto al ritrovamento del corpo della donna, si riporta la nota redatta dai subacquei della Guardia di Finanza-stazione navale di Livorno: *"In data 28/01/12, durante le operazioni di ricerca in mare dei dispersi del naufragio «Concordia», alle ore 12.00 su un fondale di metri 16.50, su un terrazzino esterno di una delle cabine lato di dritta della M/N Costa Concordia [... i] Sommozzatori della Guardia di Finanza rinvenivano incastrato nella parte interna fra la nave ed il suo punto di appoggio sul fondo della zona poppiera, il corpo di una persona. Lo stesso era sprovvisto di giubbotto di salvataggio ed è stato rinvenuto in posizione parallela al fondale col viso rivolto al fondo e la schiena appoggiata alla paratia superiore. Alla sinistra del corpo, sul lato a poppavia del terrazzino si notava una zattera autogonfiabile schiacciata tra la nave ed il punto d'appoggio nella zona poppiera. [...]* Il

corpo al momento del recupero presentava le seguenti caratteristiche: sesso: femmina, colore: capelli scuri, razza: presumibilmente sudamericana, altezza: circa 170 cm, età presumibile: circa 30 anni. Vestiti ed oggetti ritrovati: camicia bianca, gonna e calze scure, gilet blu scuro, papillon nero, giubbino tipo piumino di colore verde militare con cappuccio con bordatura in pelliccia di colore chiaro. Il giubbotto risultava parzialmente aperto ed era visibile, attaccata al gilet, nel lato sinistro del petto, una targhetta di colore giallo ocra con lo stemma della Costa Crociere, nella quale era scritto: «ERIKA SORIA, COCKTAIL WAITRESS». Il corpo era privo di calzature ed alle mani non vi erano anelli o bracciali».

Il ritrovamento dei resti della zattera schiacciata tra la nave e il punto di appoggio nella zona poppiera avvalorava in qualche modo il racconto del relato del Castellanos. Naturalmente non ci sono elementi obiettivi per ricostruire la dinamica dell'incidente in cui restava coinvolto tale mezzo di salvataggio.

Gli esperti del DVI, tuttavia, anche nel suo caso, hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento, per cui deve ragionevolmente dedursi che la stessa non decedeva per lesioni riportate a seguito dell'incidente occorso alla zattera (ad esempio, eventuale impatto tra la carena della nave e la zattera), bensì per la caduta in acqua e il conseguente annegamento.

3.5.21. Litzler Mylène Lisiane Marie Thérèse (passeggera).

La ventitreenne Litzler Mylène Lisiane Marie Thérèse, francese, si imbarcava sulla Concordia l'8.1.2012, insieme al suo fidanzato Blemant Michael.

A seguito del decesso anche del suo ragazzo, non si hanno testimonianze sulla dinamica della morte.

L'unico elemento utilizzabile, a tal riguardo, è il messaggio che il ragazzo inviava a suo fratello alle 23:35, con cui lo informava che la nave era inclinata e che si stava spostando per andare a prendere una scialuppa.

Il corpo della ragazza era rinvenuto, insieme a quello del suo fidanzato, il 22.2.2012, dai sommozzatori dei Vigili del Fuoco, all'interno dei locali di collegamento tra il corridoio ascensore del ponte 4 di poppa e l'internet caffè adiacente al corridoio ascensori, in prossimità del ristorante Milano. Questo quanto si legge nella annotazione dei Vigili del Fuoco: *“L'obbiettivo della Task era quello di ispezionare i pozzi 1 e 2 (corridoi che mettevano in comunicazione il lato di sinistra con il lato di dritta della nave) sul ponte 4 con l'utilizzo del sistema di immersione Surface Supplied (sistema di immersione con*

alimentazione e controllo dalla superficie). [...] Ricognizione atrio ascensori pozzo 1 ponte 4. Le porte degli ascensori del lato di dritta risultavano aperte senza la cabina al piano. [...] Breve ispezione delle trombe ascensori (aperte) [...] Nel corridoio di cui sopra superata la porta a vetri il DIVER 1 e il DIVING SUPERVISOR attraverso le immagini video avvistavano 4 salme – profondità 5 metri. Le vittime erano tutte e quattro posizionate verso la superficie appoggiate in galleggiamento alla parete di sinistra del corridoio. [...] Dopo un breve tentativo per il recupero della bambina afferrandola dalla caviglia il DIVER 1 tagliava il giubbotto di salvataggio indossato”.

Il corpo al momento del ritrovamento risultava munito di giubbotto di salvataggio.

Gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento.

Anche nel suo caso, sebbene non vi siano testimonianze dirette, può ragionevolmente affermarsi che la ragazza, insieme al suo fidanzato, scivolava in acqua durante il passaggio disperato dal lato sinistro a quello destro della nave. A sostegno di tale ipotesi, vi sono le dichiarazioni di Alessia Sirigu (nipote di Masia Giovanni, altra vittima), la quale, nel descrivere il momento dello spostamento tra i due lati formando una specie di catena umana, ricordava che vicino a lei c'erano un gruppo di ragazzi francesi e Williams Arlotti con sua figlia Dayana; ebbene, il riferimento ai ragazzi francesi, da un lato, e il ritrovamento dei corpi dell'Arlotti e di sua figlia nella stessa zona in cui erano rinvenuti quelli della Litzler e del Blemand, dall'altro, portano a far ritenere che tutt'e quattro le vittime trovassero la morte per annegamento nel medesimo contesto.

3.5.22. Blemand Michael (passeggero).

Per quanto riguarda il ventiseienne Blemand Michael, fidanzato di Litzler Mylène Lisiane Marie Thérèse, si rinvia al punto precedente, in quanto, come già indicato, vi sono elementi per potersi affermare che i due giovani trovavano la morte nello stesso contesto, avendo gli esperti del DVI accertato che anch'egli moriva per asfissia da annegamento.

3.5.23. Williams Arlotti (passeggero).

Il trentasettenne romagnolo Williams Arlotti si imbarcava sulla Concordia il 13.1.2012, a Civitavecchia, insieme alla figlia Dayana di cinque anni (anche lei deceduta quella notte) e alla compagna Maroncelli Michela.

In questo caso, è possibile ricostruire la dinamica del decesso dell'Arlotti e di sua figlia, grazie alle dichiarazioni rese dalla Maroncelli, da alcuni familiari dell'altra vittima Giovanni

Masia nonché dalla testimonianza drammatica resa in dibattimento dal membro dell'equipaggio Barabba Lorenzo (vice hotel director).

La compagna Maroncelli Michela rendeva queste dichiarazioni: *“La notte del 13.01.12 mi trovo a bordo della nave Costa Concordia, in compagnia del mio convivente Williams Arlotti nato a Rimini il 3 maggio 1975 e sua figlia Arlotti Daiana di anni 5 per una vacanza. Una volta saliti a bordo ci è stata assegnata la cabina 6422, sita al ponte 6 zona poppa della nave. La notte del fatto e precisamente verso le 21.30, dopo aver percepito l'urto e la nave già inclinata, io e Williams ci siamo diretti al ponte 10 per riprendere la bambina Daiana che si trovava insieme ad altri bambini nell'area giochi. Una volta raggiunta, il personale della nave ci ha fatto sostare nei pressi, dopodiché ci siamo diretti verso l'area [cioè la muster station] B, coincidente più o meno a metà nave. Siamo scesi due o tre ponti e raggiunta l'area B, io e la bambina abbiamo indossato il salvagente, mentre il mio convivente è rimasto senza, poiché non disponibile al momento dal personale. Il mio salvagente mi è stato dato da una signora che ne aveva due mentre quello della bambina ci è stato consegnato dal personale. Preciso che ci si trovava in una situazione concitata e la gente era presa dal panico quindi faccio fatica a ricordare bene i fatti. Una volta nell'area B, siamo stati avvisati di spostarci più avanti, ritengo verso poppa, quindi ci siamo incamminati, come un fiume, verso un altro corridoio, oltrepassata una porta. Ad un certo punto, non siamo potuti andare oltre, in quanto affiorava l'acqua e vi era un gran fumo e cavi elettrici. Nel tornare indietro, Daiana è scivolata nell'acqua, ma fortunatamente è stata ripresa da un turista. Mentre io camminavo qualche metro avanti, Williams e Daiana mi seguivano ed è in questo momento che ci siamo persi di vista. Da questo momento in poi non ho più avuto notizie di loro. Successivamente io sono risalita fino all'ultimo ponte della nave, nella parte più alta che fuoriusciva dall'acqua, ove poi ho avuto i soccorsi. [...] Come ho già detto, solo io e la bambina eravamo con il salvagente, mentre Williams era senza, in attesa di riceverlo dal personale della nave. Confermo quindi che nel momento in cui ci siamo persi di vista, lui era ancora senza”* (verbale s.i.t. di Maroncelli Michela, rese in data 17.1.2012 ai carabinieri di Villa Verucchio).

La Maroncelli, inoltre, riferiva alla Capitaneria di Porto di Rimini, che provvedeva a verificare gli orari consultando il cellulare della donna, di aver avuto due contatti telefonici con la propria famiglia – alle ore 23:21 e alle 24:00 – entrambi anteriori al momento in cui la bambina scivolava in acqua per essere subito recuperata da un altro passeggero (cfr, annotazione Capitaneria di Porto di Rimini del 17.1.2012). Da ciò si desume che il tragico epilogo si consumava dopo la mezzanotte.

Come già anticipato, anche la passeggera Alessia Sirigu forniva dichiarazioni utili. Appare opportuno riportare uno stralcio delle sommarie informazioni rese durante le indagini: *“Ricordo che siamo rimasti appoggiati alla parete fino oltre le ore 24.00 e la gente correva passandoci davanti per raggiungere la poppa, ci urtava e ci schiacciava, c’era gente che cadeva a terra e altri che spingevano e correvano impazziti per raggiungere le poche scialuppe disponibili. Molte scialuppe infatti avevano avuto difficoltà nella discesa a causa della forte pendenza, si sentivano le urla delle persone che erano in preda al terrore a causa delle difficili manovre di discesa con le scialuppe. Noi a quel punto siamo rimasti lì in attesa di avere la possibilità di salire su qualche scialuppa, l’attesa è stata lunga ed interminabile, in quei momenti ho avuto modo di conoscere e di parlare con un ragazzo che diceva di chiamarsi William, questo ragazzo l’ho riconosciuto alcuni giorni dopo la tragedia come quel ragazzo disperso assieme ad una bambina di 5 anni circa. William era visibilmente scosso e piangeva, era molto agitato e io ho cercato di tranquillizzarlo, ricordo che aveva fermato uno dell’equipaggio che passava vicino a noi e gli ha chiesto di fargli avere delle medicine che aveva in cabina, si trattava di medicine a suo dire indispensabili e che gli avrebbero salvato la vita in quanto era un trapiantato di pancreas per ben due volte. Io lo tranquillizzavo come lo stesso la sua compagna che diceva di chiamarsi Michela. Con William e Michela c’era anche la loro bambina di circa 5 anni, si trovava proprio in mezzo tra il padre e la sua compagna. Ad un certo punto un altro uomo dell’equipaggio, vestito di bianco, con indosso un giubbotto di salvataggio, ci invitava ad unirci per mano e formare così un’unica catena umana per tentare di percorrere un corridoio interno della nave e raggiungere così il lato opposto della nave che in quel momento era inclinato verso il mare. Tutti uniti ci siamo diretti all’interno del corridoio che poteva essere lungo una ventina di metri circa, e tenuti al corrimano della parete che dava verso prua, abbiamo cercato di raggiungere l’uscita opposta, il corrimano era presente su uno solo delle pareti del corridoio, eravamo al buio più totale, le uniche luci erano quelle dei giubbotti di salvataggio. Nella catena eravamo così disposti: scendendo il corridoio, vicino a me c’era un gruppo di ragazzi francesi, io sono stata una dei primi passeggeri ad entrare nel corridoio, prima di me è entrata altra gente ma non so dire quanti fossero, una volta entrati nel corridoio io mi sono sganciata da William e dal resto della mia famiglia e mi sono seduta per terra nella moquette pensando di essere più stabile rispetto ad una posizione eretta. Ho notato in quel momento William che stava più in basso e dalla parte della parete opposta dove stavano i miei familiari che in quel momento stavano sulla mia sinistra. Non ricordo di avere visto in quei momenti né la bambina di William né la sua*

compagna. William era sceso più giù di qualche metro rispetto a noi, assieme a qualche altro ragazzo, a quel punto la nave si è inclinata ulteriormente ed il corridoio era quasi verticale. Io stavo proprio scivolando e mi sono voltata con il viso rivolto a quello che prima era il pavimento e facevo fatica a rimanere ferma, rischiavo di scivolare a fondo in acqua, l'acqua infatti la potevamo vedere entrare vorticosamente nel fondo del corridoio che visto dalla nostra posizione sembrava oramai un pozzo. Ho udito William chiamarmi e fare il mio nome, urlava, come tutti lì dentro. Ho cercato di risalire e sono stata spinta da dietro, mi sono riagganciata nel corrimano riuscendo a riunirmi ai miei familiari" (verbale s.i.t. di Alessia Sirigu del 15.2.2012 davanti ai CC di Cagliari, acquisito con il consenso delle parti).

Ma è dalla testimonianza drammatica resa in dibattimento da Barabba Lorenzo (membro dell'equipaggio con qualifica di vice hotel director) che si ha la certezza che Williams Arlotti annegava mentre insieme ad altre persone si stava spostando all'interno della nave per trovare una via di fuga, nel tentativo di salvare sua figlia scivolata in un pozzo d'acqua formatosi a causa della inclinazione della nave. Il teste Barabba spiegava in dibattimento che in un primo momento, su suggerimento del comandante in seconda, si era messo alla guida di un gruppo di persone per spostarle dal lato sinistro (da cui non era più possibile ammainare le scialuppe) al ponte 3 sul lato di dritta. Dal ponte 4, però, aveva notato che l'acqua era salita molto, tanto che il ponte risultava completamente allagato, per cui aveva ritenuto che fosse troppo pericoloso portare i passeggeri da quella parte. Nel frattempo, poiché l'inclinazione della nave era aumentata insieme al livello dell'acqua, aveva deciso con un'altra persona dell'equipaggio di riportare indietro tutto il gruppo ritenendo che a quel punto il lato sinistro fosse più sicuro. Tutte le persone si erano dunque messe in cammino per raggiungere il lato più alto formando una serpentina. Durante questo spostamento, però, l'inclinazione si era accentuata a tal punto che alcune persone, non riuscendo a tenersi ai corrimani delle ringhiere, erano scivolate giù, finendo nel pozzo d'acqua formatosi all'altezza del corridoio. A un certo punto, durante lo spostamento, si erano trovati di fronte a un ostacolo, che aveva reso difficile il passaggio dall'altra parte. Lui aveva deciso di arrampicarsi con l'aiuto di un'altra persona e, una volta riusciti, aveva trovato un megafono con cui aveva cercato di tranquillizzare la gente rimasta intrappolata, dicendo che li avrebbe tirati fuori. Nel frattempo, era arrivato vicino a lui il vice-sindaco di Isola del Giglio (Mario Pellegrini, salito a bordo dopo il naufragio), il quale lo aveva aiutato insieme a un'altra persona a tirare su con una corda i passeggeri rimasti intrappolati in basso, fino a farsi sanguinare le mani. Una volta tirata su l'ultima persona, si

era sincerato chiamando con il megafono che non vi fosse più nessuno, senza ricevere risposta. Quindi si erano messi tutti in cammino sulla parte emersa del lato sinistro e successivamente erano riusciti a lasciare la nave scendendo per una biscagliana. Era stato uno degli ultimi a scendere, verso le 5.30/5:45 del mattino.

Solo a seguito di una richiesta di precisazione da parte del Pm il teste Barabba ricordava le circostanze relative alla morte dell'Arlotti e di sua figlia, quasi le avesse incoscientemente rimosse. Ecco ciò che riferiva su domanda del PM: *“Ricordo che la bambina fu... Cadde in acqua. E io ero al centro nave, quasi centro nave, arrampicandoci, era il momento fatale della nave, quando si inclinò in maniera drastica e voglio precisare che non riuscivi a mantenerli. Ricordo che la bambina scivolò con un anziano ed era difficile prenderla. Ricordo che il padre disse: «La bambina, la bambina!» Da lì non ricordo altro...”* (teste Barabba Lorenzo, udienza 26.11.2013, III, pagg. 54-55).

I corpi di Williams Arlotti e di sua figlia Daiana erano rinvenuti, il 22 febbraio 2012, dai sommozzatori dei Vigili del Fuoco, all'interno dei locali di collegamento tra il corridoio ascensore del ponte 4 di poppa e l'internet caffè adiacente al corridoio ascensori in prossimità del ristorante Milano, in cui – come visto – precipitarono a seguito del ribaltamento della Concordia.

Questo il resoconto dei Vigili del fuoco di Grosseto in merito al ritrovamento: *“L'obbiettivo della Task era quello di ispezionare i pozzi 1 e 2 (corridoi che mettevano in comunicazione il lato di sinistra con il lato di dritta della nave) sul ponte 4 con l'utilizzo del sistema di immersione Surface Supplied (sistema di immersione con alimentazione e controllo dalla superficie). [...] Ricognizione atrio ascensori pozzo 1 ponte 4. Le porte degli ascensori del lato di dritta risultavano aperte senza la cabina al piano. [...] Breve ispezione delle trombe ascensori (aperte) [...] Nel corridoio di cui sopra superata la porta a vetri il DIVER 1 e il DIVING SUPERVISOR attraverso le immagini video avvistavano 4 salme – profondità 5 metri. Le vittime erano tutte e quattro posizionate verso la superficie appoggiate in galleggiamento alla parete di sinistra del corridoio. [...] Dopo un breve tentativo per il recupero della bambina afferrandola dalla caviglia il DIVER 1 tagliava il giubbotto di salvataggio indossato”* (Annotazione dei Vigili del Fuoco di Grosseto).

Gli esperti del DVI hanno individuato, sia per il padre che per la bambina, le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento.

3.5.24. Arlotti Dayana (passeggera).

Per quanto riguarda la morte della piccola Arlotti Dayana di cinque anni, si rinvia al punto precedente.

3.5.25. Bauer Elisabeth (passeggera).

La settantannenue Bauer Elisabeth, di nazionalità tedesca, si imbarcava sulla Concordia, insieme alle sue amiche Neth Margarethe (deceduta anche lei quella sera) e Kraus Ruth Karoline, il 7.1.2012 a Savona.

Vi è agli atti la nota dell'Ufficio Interpol del Ministero dell'Interno in cui si espone che due cittadini tedeschi – Zuhn e Hanke – riferivano alla polizia di Offenbach che la signora Bauer e la signora Neth (v. punto successivo) erano state spinte dall'acqua nella tromba dell'ascensore sito sul lato posteriore della nave, nei pressi del ristorante Milano.

Il corpo della Bauer non era in realtà rinvenuto all'interno della tromba degli ascensori, bensì nei pressi delle scale adiacenti all'atrio degli ascensori, oltre il ristorante Milano.

Gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento.

Anche in questo caso, pertanto, gli elementi indicati – luogo di ritrovamento del corpo e causa del decesso – portano a far ritenere che la Bauer morisse per annegamento una volta caduta nel pozzo di acqua formatosi a seguito della inclinazione della nave.

3.5.26. Neth Margarethe (passeggera).

Per quanto riguarda il decesso della settantunenne Neth Margarethe, si rinvia al punto precedente, in quanto la stessa trovava la morte nello stesso contesto della sua compagna di viaggio. Anche nel suo caso gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento.

3.5.27. Girolamo Giuseppe (membro dell'equipaggio).

Il trentenne Girolamo Giuseppe, pugliese, imbarcava sulla Concordia come componente del gruppo musicale Dee Dee Smith.

Al momento dell'incidente, lo stesso stava suonando con il suo gruppo al Gran Bar Berlino (ponte 5), dove restava sino ai fischi dell'emergenza generale. Dopodiché, si portava alla propria muster station insieme a Tonna Antonello (facente parte anche lui

dell'equipaggio), il quale riferiva a sommarie informazioni: *“Girolamo dopo l'impatto è stato insieme a me al ponte nr. 5 in attesa di comunicazioni. All'emergenza generale data di sette fischi brevi e uno lungo, insieme ad altri dell'equipaggio siamo andati nei punti di riunione assegnati, esattamente al ponte tre poppa lato Toscana [cioè lato sinistro, quello che guardava verso il continente, mentre a dritta ci si affacciava sul Giglio]. Dopo circa 45 minuti vedendo che era pressoché impossibile prendere una scialuppa in quanto la nave si era già inclinata, venivamo avvisati, credo da un ufficiale, di spostarci dall'altro lato della nave lato Giglio, quindi lato sommerso, sempre sul ponte 3 di poppa.*

Appena arrivati, intorno alle ore 00.00 circa, ricordo bene che la superficie dell'acqua era a non più di tre metri, ed in lontananza vedevamo l'isola del Giglio e alcune scialuppe sul mare che alla nostra richiesta di aiuto cercavano di avvicinarsi. Purtroppo a causa dell'inclinazione della nave dette scialuppe non riuscivano ad avvicinarsi più di tanto per farci salire a bordo e quindi si riallontanavano. Preciso che durante tali fasi, vista l'inclinazione della nave, alcune persone salivano sulla mia schiena e si lanciavano in mare, mentre gli altri rimasti a bordo, compreso me e il Girolamo, ci tenevamo stretti l'uno all'altro, per evitare di scivolare in mare. Trascorso qualche altro minuto sentivo di colpo un rumore particolarmente pauroso, ed avendo la sensazione che la nave stesse inclinandosi ancora di più, senza pensare a nulla mi tuffavo in mare seguito da altre persone. Mentre ero in mare tentavo invano di salire su alcune scialuppe, ma non riuscendovi continuavo a nuoto fino allo scoglio, che raggiungevo dopo circa 15 minuti di nuoto. [...] Sia io che il Girolamo indossavamo regolarmente il giubbino di salvataggio, però ricordo bene che il Girolamo mi confessò durante le fasi dell'emergenza di non sapere nuotare. Il momento in cui mi sono tuffato in mare è stato l'ultimo che ho visto il Girolamo in vita” (verbale s.i.t. di Tonna Antonello, rese in data 16.5.2012 ai CC di Aci Sant'Antonio, acquisito con il consenso delle parti).

Il corpo di Girolamo Giuseppe era rinvenuto, il 26.3.2012, tra la murata di dritta della Concordia e il fondale della Gabbianara, con ancora addosso il giubbotto di salvataggio.

Anche nel suo caso, gli esperti del DVI hanno individuato le cause della morte in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento.

3.5.28. Frank Gerald (passeggero).

Il settantenne Frank Gerald, statunitense, si imbarcava insieme a sua moglie Heil Barbara Ann (deceduta anche lei quella sera) con cui condivideva la cabina 6276, al ponte 6.

L'istruttoria non ha offerto fonti di prova diretta utili a ricostruire la dinamica del decesso. Tuttavia, il ritrovamento dei corpi dei due coniugi (il 26.3.2012) schiacciati tra la murata di dritta della nave e il fondale della Gabbianara, da un lato, e le conclusioni degli esperti del DVI circa la causa della morte per asfissia da annegamento, dall'altro, portano a far ritenere che gli stessi trovassero la morte per annegamento a seguito della brusca rotazione della nave che provocava la caduta in acqua di diversi passeggeri (v. dichiarazioni di Tonna Antonello, riportate al punto precedente).

3.5.29. Heil Barbara Ann (passeggera).

Per quanto riguarda il decesso della settantunenne Heil Barbara Ann, si rinvia al punto precedente, in quanto la stessa trovava sicuramente la morte nello stesso contesto.

3.5.30. Ganz Norbert Josef (passeggero).

Il settantunenne Ganz Norber Josef, di nazionalità tedesca, si imbarcava a Savona il 7.1.2012 insieme a sua moglie Ganz Cristina Mathilde, con cui condivideva la cabina 1270, al ponte 1.

Dalla nota dell'Ufficio Interpol si ricava che la polizia di Offenbach era contattata da certa signora Hein (forse Agelika Hein o Sabine Hein, passeggera anch'esse della Concordia), la quale riferiva che la sera del naufragio, verso le ore 23:00, contattati i coniugi Ganz che si trovavano nella loro cabina, gli stessi le avevano detto che non si sarebbero mossi dalla cabina.

Tuttavia, il ritrovamento dei corpi dei due coniugi tedeschi schiacciati tra la murata di dritta della Concordia e il fondale della Gabbianara porta a far ritenere che gli stessi, in realtà, nel corso della serata avessero a un certo punto deciso di uscire dalla cabina. Ora, per quanto riguarda Ganz Norbert Josef, gli esperti del DVI hanno stabilito che *"la causa ed i mezzi della morte [sono] riconducibili ad insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da trauma fratturativo toracico-rachideo in possibile associazione con componente asfittica meccanica da annegamento, tenuto conto che se da un lato erano presenti reperti indicativi di un severo trauma contusivo a valenza letifera, dall'altro ricorrevano pur sempre segni seppur sfumati compatibili con penetrazione attiva di liquido nell'albero respiratorio"*. Sulla base di questi elementi, si può ragionevolmente affermare che l'uomo riportava, in quei drammatici frangenti, un trauma fratturativo a seguito dell'impatto con un oggetto solido, senza tuttavia morire nella immediatezza del colpo, in quanto la presenza

del liquido nell'albero respiratorio dimostra un'attività di respirazione mentre si trovava in acqua.

3.5.31. Ganz Cristina Mathilde (passeggera).

Per quanto riguarda la ricostruzione del decesso della settantaduenne Ganz Cristina Mathilde, si rinvia al punto precedente, dato che il ritrovamento del corpo della donna nella stessa zona in cui era rinvenuto quello di suo marito porta a far concludere che i due coniugi trovavano la morte nello stesso contesto. Nel caso della donna, tuttavia, la causa della morte è stata individuata unicamente in un'insufficienza cardio-respiratoria acuta irreversibile da asfissia meccanica, derivante da annegamento.

3.5.32. Rebello Russel Terence (membro dell'equipaggio).

Il trentatreenne Rebello Russel Terence, di Mumbai (India), si imbarcava a Civitavecchia il 13.11.2012, con le mansioni di cameriere di sala.

La sera dell'incidente non era in servizio per malattia.

Wenceslao Amon Alcantara, collega del Rebello, lo vedeva alla stazione zattere, al ponte 4, circa un'ora dopo l'impatto, privo di giubbotto di salvataggio. Il Rebello gli aveva spiegato di essersi svegliato a causa dell'urto e che l'acqua nella sua cabina gli arrivava all'altezza delle ginocchia.

Anche il teste Ambrosio Ciro (udienza dibattimentale del 13.12.2013) confermava che il Rebello si trovava sul ponte 4 insieme a lui e ad altri membri dell'equipaggio, intento a aiutare le operazioni di ammaino delle zattere, finché a un certo punto erano stati costretti a gettarsi in acqua a causa dell'inclinazione e dell'allagamento.

Il perito Giuffrida Roberto ha potuto confermare, attraverso gli accertamenti genetici, che i resti ritrovati nell'autunno del 2014, mentre erano in corso a Genova le operazioni di smaltimento della nave, appartenevano al Rebello.

Tuttavia, il ritrovamento del corpo del giovane indiano a distanza di molto tempo dalla morte non ha consentito di accertare la causa del decesso. Vi sono sufficienti elementi, in ogni caso, per potersi affermare che lo stesso decedeva per annegamento, una volta caduto in mare (o costretto a tuffarsi) a seguito dell'inclinazione della nave. La testimonianza dell'Ambrosio, inoltre, consente di collocare il momento del suo decesso in un orario prossimo alle 00:30/00:40.

3.6. CONSIDERAZIONI COMUNI SUL DECORSO CAUSALE REALE.

Alla luce di quanto osservato ai punti precedenti, si può dunque concludere che le trentadue vittime trovavano la morte per asfissia da annegamento. In un solo caso – Ganz Norbert Josef – gli accertamenti autoptici rilevavano la presenza di un severo trauma contusivo a valenza letifera; tuttavia, come già rilevato nel disaminare la specifica posizione, la penetrazione attiva di liquido nell'albero respiratorio (rilevata dagli esperti del DVI) e il ritrovamento del corpo nella stessa zona in cui era rinvenuto quello della coniuge Cristina Mathilde (deceduta per asfissia da annegamento) consentono di affermare con ragionevole certezza che i due morivano nello stesso contesto, allorché la nave si inclinava drasticamente abbattendosi sulla scogliera.

Sulla base delle considerazioni precedenti è inoltre possibile collocare temporalmente l'entrata in acqua di tutte le vittime nei quaranta minuti successivi alla mezzanotte. In particolare, alcune di esse scivolavano in acqua durante lo spostamento dal lato sinistro al lato destro della nave, avvenuto su indicazioni del personale dell'equipaggio una volta constatata la impossibilità di ammainare le scialuppe rimaste incagliate su quel lato della Concordia (Masia Giovanni, Guades Guillermo Bual, Feher Sandor, Gregoire Pierre André Emile, Gregoire Jeanne Yvonne in Gannard, Werp Josef, Werp Brunhild, Horst Galle, Schroeter Margrit, Virzi Luisa, Trecarichi Maria Grazia, Grube Gabriele Maria, Stumpf Siglinde, Litzler Mylène Lisiane Marie Thérèse, Blemant Michael, Bauer Elisabeth e Neth Margarethe). L'istruttoria ha consentito di accertare che alcuni membri dell'equipaggio invitavano le persone a spostarsi sul lato destro non prima della mezzanotte: lo si ricava, tra l'altro, dalle dichiarazioni di Masia Claudio (figlio di una delle vittime), che precisava che erano rimasti ad aspettare sul lato sinistro per almeno 45 minuti prima che iniziassero le operazioni di ammaino; tali operazioni erano poi iniziate ma ad un certo punto le scialuppe non erano più riuscite a raggiungere l'acqua per l'inclinazione della nave; quindi avevano atteso "parecchi minuti" senza ricevere disposizioni dal personale; solo "dopo tanto tempo" erano stati invitati a formare una catena umana per spostarsi dall'altra parte. Dalle dichiarazioni di Krieg Waldemar (compagno della vittima Schall Inge) si ricava che il personale invitava le persone a spostarsi dal lato sinistro al lato destro "soltanto verso le 24:00"; lo stesso, in particolare, riusciva a riferire con precisione l'orario in cui era finito in acqua insieme alla sua compagna – 24:30 – perché le lancette del suo orologio si erano fermate una volta entrate a contatto con l'acqua. Vi sono dunque elementi certi per potersi affermare che i decessi di tali persone si verificavano sicuramente dopo le 24:00.

Alcune delle vittime, invece, decedevano in un momento successivo, durante lo spostamento a ritroso da destra a sinistra, una volta accortesi, giunte dall'altra parte, che l'acqua era ormai arrivata al ponte 3 (Egon Hör, Arlotti Williams e Arlotti Dyana). In questo caso, pertanto, le stesse scivolavano nel pozzo formatosi all'interno della nave sicuramente dopo la mezzanotte, probabilmente non prima delle 00:30 (v., sul punto, anche la testimonianza di Barabba Lorenzo). Per quanto riguarda la morte di Inge Schall, si è già detto che, grazie alle dichiarazioni del suo compagno, è possibile stabilire che la stessa entrava in contatto con l'acqua alle 00:30, restando poi intrappolata all'interno della nave.

Anche per quanto riguarda i decessi di Virzi Luisa Antonia e Treçarichi Maria Grazia è possibile ricostruire con precisione il momento in cui scivolavano in acqua, grazie alle dichiarazioni rese da Lombardo Giuseppe (amico della Treçarichi), il quale poteva ascoltare in diretta telefonica il drammatico grido della sua amica mentre scivolava in acqua (ore 00:12).

Altre vittime, invece, erano costrette a tuffarsi in mare dal ponte del lato di dritta, a seguito di un improvviso movimento della nave che si stava assestando sul fondale scoglioso (Servell Francis, Micheaud Jean Pierre, Mendoza Tomas Alberto Costilla, D'Introno Maria, Girolamo Giuseppe, Frank Gerald, Heil Barbara Ann, Ganz Norbert Josef, Ganz Cristina Matilde e Rebello Russel Terence). Vi sono elementi idonei a sostenere che il contatto con l'acqua non avveniva prima delle 24:00. Nel caso del Servel, ciò si desume dalle dichiarazioni della moglie, che spiegava che erano stati costretti a buttarsi in acqua, e dal fatto che la vittima fosse ancora in vita al momento del ritrovamento da parte dei soccorritori (00:30/1:00). Nel caso della D'Introno, invece, è possibile ricostruire con precisione l'orario in cui si consumava il tragico epilogo, grazie alle dichiarazioni rese dai suoi familiari (anche in questo caso, come in quello della Schall, alle 00:40 si fermavano le lancette dell'orologio che Antonio Roselli, cognato della vittima, teneva al polso).

Per quanto riguarda, infine, il decesso di Molina Erika Fani Soria, gli elementi istruttori hanno consentito di accertare che la stessa finiva in acqua a seguito dell'incidente subito dalla zattera su cui era salita. Ora, poiché diversi naufraghi hanno dichiarato che molte zattere erano rimaste inutilizzate a causa del livello dell'acqua che aveva sommerso il relativo ponte, si può ragionevolmente concludere che l'incidente in questione si verificava quando l'acqua aveva già coperto il ponte 3, e dunque sicuramente non prima della mezzanotte.

Risulta dunque dimostrato che tutti i decessi si verificavano in un momento certamente successivo alle ore 24:00.

3.6.1. Ritrovamento di cinque cadaveri all'interno della tromba degli ascensori.

Nel corso dell'istruttoria dibattimentale la difesa dell'imputato e i difensori di talune parti civili sono spesso tornati sulla questione dell'irregolare funzionamento degli ascensori a seguito del blackout verificatosi successivamente all'incidente, sostenendo un collegamento causale tra la morte di alcune persone e tale anomalia.

Appare anzi tutto condivisibile la precisazione operata dall'ufficio dell'accusa che i corpi ritrovati all'interno della tromba degli ascensori sono soltanto cinque e non già nove come annotato erroneamente dai Vigili del Fuoco e dalla Capitaneria di Porto nella piantina di penetrazione redatta al fine di descrivere le attività di ricerca delle vittime. Più precisamente, erano ritrovati all'interno della tromba dell'ascensore i corpi di Feher Sandor, Gregoire Pierre André Emile, Gregoire Jeanne Yvonne in Gannard, Werp Josef e Horst Galle; mentre i corpi di William Arlotti, Dayana Arlotti, Mylene Lisiane Marie Therese Litzler e Michael Blemard erano rinvenuti in realtà in luogo diverso da quello indicato dai Vigili del Fuoco. Ciò si desume dalla lettura del verbale redatto dal Diver che materialmente ritrovava questi ultimi quattro corpi: in tale verbale si dava infatti atto che l'avvistamento degli stessi cadaveri avveniva alle 12:04, quando il Diver si trovava ormai nel corridoio di comunicazione tra l'atrio ascensori e l'internet café, dopo essere uscito dalla tromba dell'ascensore. D'altronde, la circostanza trova conferma nel video girato dai sommozzatori al momento del ritrovamento dei quattro corpi suddetti, da cui emerge che gli stessi non si trovavano nella tromba dell'ascensore (lo si ricava, più precisamente, dalla presenza di una porta con il simbolo della Costa Crociere e di un rivestimento con moquette colorata che adornava zone diverse dalla tromba dell'ascensore).

Dunque, la questione in esame può porsi soltanto con riferimento alle cinque vittime sopra indicate, dato che in merito alle altre ventisette non sussiste un solo elemento indiziario idoneo a far supporre un collegamento causale tra il decesso delle stesse e l'anomalo funzionamento degli ascensori nei momenti successivi all'incidente.

Per quanto concerne il merito della questione, il collegio peritale ha accertato che la procedura di emergenza per il riporto al ponte di evacuazione degli ascensori si sarebbe dovuta concludere al massimo entro le ore 21:53, ma che ciò non era avvenuto a causa del malfunzionamento delle centraline di controllo, tanto che tra le ore 22:02 e le 22:09 risultavano ancora ascensori in movimento (cfr., relazione peritale del 7.6.2014, pag. 39). I

periti hanno inoltre precisato che durante il funzionamento del DGE le utenze ascensori avevano subito un significativo rallentamento del movimento in aggiunta a un comportamento anomalo e non prevedibile della logica di controllo, che aveva compromesso l'intera procedura di riporto degli ascensori al ponte 4.

Risulta pertanto dimostrato che nei momenti successivi all'incidente le cabine degli ascensori non rientravano regolarmente al ponte 4 delle muster stations, come previsto dalla procedura d'emergenza.

A tal riguardo, giova precisare che la procedura di rientro degli ascensori al piano di evacuazione in caso di emergenza mira a impedire che coloro che si trovano nelle cabine degli ascensori al momento del blackout possano restarvi intrappolati all'interno, senza poter raggiungere le muster stations.

È tuttavia incontrovertibile che tale pericoloso inconveniente non si concretizzava la sera dei fatti, giacché nessuno dei corpi delle trentadue vittime è stato rinvenuto nelle cabine degli ascensori; né d'altra parte vi è stato un solo testimone che abbia riferito di persone rimaste chiuse nelle stesse. Come già detto precedentemente, infatti, i corpi di quelle cinque vittime sono stati ritrovati all'interno della tromba dell'ascensore, e non già in una cabina.

Le difese suddette hanno però obiettato che l'irregolare funzionamento degli ascensori – in particolare il fatto che fossero rimaste aperte le porte esterne senza cabina al piano – avrebbe in concreto reso possibile lo scivolamento di alcune persone all'interno della tromba cagionandone così la morte.

Per risolvere tale questione è necessario rispondere a queste tre domande:

- 1) le porte esterne di alcuni ascensori restavano aperte nonostante le cabine non fossero al piano?
- 2) qualcuna delle trentadue vittime scivolava all'interno della tromba a causa di tale inconveniente?
- 3) in quale momento e per quale causa le porte esterne restavano aperte senza cabina al piano?

Può sin d'ora precisarsi che la risposta negativa anche a una soltanto delle prime due domande dimostrerebbe la infondatezza delle obiezioni difensive, giacché risulterebbe dimostrata l'insussistenza di qualsiasi collegamento causale tra le morti e l'anomalo funzionamento degli ascensori; ad analoga conclusione si perverrebbe nel caso in cui risultasse, in risposta alla terza domanda, che le porte esterne si aprivano nel momento in cui la nave registrava uno sbandamento eccezionale: ricorrendo tale ipotesi, infatti,

l'apertura delle porte esterne non potrebbe ricondursi ad anomalie e/o difetti strutturali, in quanto gli ascensori non sono evidentemente realizzati per resistere a eventi eccezionali come quello che interessava la Concordia la sera del naufragio. Ma procediamo per ordine.

Deve anzi tutto precisarsi che i periti, in risposta al quesito posto da questo Collegio all'inizio della fase dibattimentale e all'esito del sopralluogo effettuato sulla Concordia, hanno riferito che risultavano aperte alcune porte esterne degli ascensori senza cabina al piano (si rimanda alla tabella riportata nella relazione peritale del 7.6.2014, pagg. 60 e 61). In particolare, i periti hanno chiarito che alcuni dati erano stati accertati direttamente nel corso del sopralluogo, mentre altri erano stati desunti dal rapporto di servizio del 12.2.2014 della Guardia Costiera (allegato 1 della relazione peritale). Si osserva che i periti si sono limitati a riportare il dato relativo alla chiusura e alla apertura delle porte, senza specificazione delle condizioni in cui le stesse apparivano a distanza di due anni dall'incidente. Dal rapporto di servizio della Guardia Costiera emerge che alcune porte risultavano divelte o parzialmente divelte: non può dunque escludersi che le stesse fossero state asportate durante la complessa attività di ricerca dei corpi delle vittime. Tutto ciò porta a ritenere che non vi sia sufficiente certezza che lo stato di fatto accertato dai periti e risultante dal rapporto di servizio della Guardia Costiera corrisponda a quello esistente al momento dei decessi delle trentadue vittime: non si può evidentemente escludere che lo stesso abbia subito modificazioni conseguenti sia all'azione degli uomini impegnati nella ricerca dei cadaveri, sia a quella degli agenti naturali (soprattutto relativamente alle porte ubicate ai ponti sommersi).

Ora, in merito alla dinamica dei decessi di Feher Sandor, Gregoire Jeanne Yvonne in Gannard, Werp Josef e Horst Galle, non vi sono elementi per potersi affermare che gli stessi scivolassero all'interno della tromba dell'ascensore ancora in vita, non potendosi seriamente escludere che ivi fossero trascinati già cadaveri dalle correnti e dai gorgi di acqua formatisi a seguito della progressiva sommersione della nave.

A tal riguardo, dev'essere adeguatamente valorizzata la circostanza che si trattava di due coppie di coniugi e che in entrambi i casi soltanto il corpo di uno dei due era trovato all'interno della tromba dell'ascensore, nonostante le coppie si trovassero insieme al momento della caduta in acqua. Più precisamente, il corpo di Josef Werp era rinvenuto all'interno della tromba del primo ascensore di poppa, lato destro, con porta del vano ascensore aperta (senza cabina); mentre il corpo della moglie Brunhild Werp era rinvenuto (a più di un mese di distanza dal ritrovamento di quello del marito) nei pressi delle scale

poste dopo l'atrio ascensori, oltre il ristorante Milano. Dalle dichiarazioni della loro figlia Nicole si ricava che i due coniugi erano insieme al momento dell'incidente, per cui è ragionevole ritenere che gli stessi scivolassero in acqua nello stesso contesto e che il ritrovamento dei corpi in luoghi diversi sia da imputare a spostamenti dei cadaveri provocati dalle correnti d'acqua. Analoghe considerazioni possono formularsi in merito al ritrovamento dei corpi dei due coniugi Horst Galle e Margrit Schoeter: il primo rinvenuto nella tromba dell'ascensore, l'altro nelle scale poste dopo l'atrio ascensori (anche in questo caso, quello del marito era rinvenuto il 17.1.2012, mentre l'altro il successivo 23 febbraio).

Diversamente, il ritrovamento del corpo del passeggero Pierre Gregoire con la mano destra chiusa in presa a un elemento strutturale del vano dell'ascensore dimostra che lo stesso era ancora vivo quando si trovava all'interno della relativa tromba, avvalorando in tal modo l'ipotesi che le porte esterne dell'ascensore fossero aperte senza cabina al piano. Tale possibile ricostruzione dell'evento, tuttavia, non dimostra affatto la configurabilità di profili di responsabilità colposa direttamente riconducibili alla anomalia nel funzionamento degli ascensori, come vorrebbero le difese che hanno sollevato l'obiezione.

Diviene a questo punto necessario interrogarsi sul momento in cui le porte esterne si aprivano in assenza della cabina al piano e perché ciò si verificava.

Secondo le medesime difese, le porte esterne sarebbero rimaste aperte senza cabina al piano perché gli ascensori nei momenti successivi all'impatto, restando privi di alimentazione, sarebbero letteralmente impazziti (cfr, memoria CODACONS del 29.1.2015, pag. 26).

Stando a questa ricostruzione, l'apertura delle porte esterne senza cabina al piano dovrebbe collocarsi temporalmente non più tardi delle 22:09, considerato che i periti hanno accertato che gli ascensori risultavano in movimento fino a questo orario (v. pag. 39, relazione peritale del 7.6.2014). Tale conclusione però non trova alcun riscontro nelle risultanze istruttorie: non vi è stato un solo testimone che abbia confermato di aver notato le porte esterne aperte senza cabina al piano. Non deve sottovalutarsi che nei venti minuti successivi all'incidente (il lasso di tempo in cui si dovrebbe collocare il verificarsi dell'inconveniente in esame, se si accedesse alla tesi difensiva) le persone a bordo della Concordia, nell'incertezza sul da farsi vista l'assenza di informazioni da parte del personale, si spostavano da una zona all'altra della nave transitando anche davanti agli ascensori, per cui non è verosimile che non vi fosse qualcuno (delle quattromila persone

presenti) a notare una situazione di questo genere, di per sé idonea ad attrarre l'attenzione.

Vi è inoltre un'ulteriore ragione che depone contro la tesi difensiva: il mantenimento della chiusura delle porte esterne di ogni ascensore in assenza della relativa cabina al piano è assicurata in modo meccanico con un consenso all'apertura solo per la presenza di una parte meccanica della cabina stessa. Notoriamente, infatti, può accadere che, in caso di blackout, la cabina resti bloccata senza consentire l'uscita degli occupanti, ma non anche che le porte esterne restino aperte in assenza di cabina al piano, in quanto il sistema di sicurezza di tipo meccanico impedisce che ciò accada. Perciò deve escludersi che l'apertura delle porte si verificasse a seguito dell'errato invio di impulsi elettrici.

Alla luce di tali considerazioni, si può ragionevolmente affermare che l'apertura delle porte esterne, nonostante l'assenza delle cabine al piano, si verificasse molto più tardi, allorché la nave era sottoposta a una serie di sollecitazioni eccezionali, conseguenti sia alle spinte gravitazionali dovute allo straordinario sbandamento della nave, sia alla pressione dell'acqua che risaliva per le trombe degli ascensori a seguito della progressiva immersione della Concordia. Diversamente dall'ipotesi avanzata dalla difesa, questa conclusione trova sostegno nelle risultanze istruttorie.

A tal proposito, serve ricordare che alle 22:29 Iaccarino comunicava alla plancia che l'acqua continuava a salire, tanto che a dritta c'era un metro di acqua agli ascensori di poppa. Deve dunque tenersi conto della eccezionale pressione cui erano sottoposte le strutture degli ascensori nei momenti successivi a seguito della forza della corrente d'acqua: strutture che evidentemente non erano garantite per resistere a simili sollecitazioni. Come si è visto nel corso della disamina dei singoli decessi, le trentadue vittime finivano in acqua dalla mezzanotte in poi, quando l'inclinazione della nave era già molto elevata (alle 00:18, il pattugliatore GF 104 comunicava che la nave era in procinto di rovesciarsi – perizia incidente probatorio, pag. 108). È altamente probabile, pertanto, che le porte esterne degli ascensori si aprissero in quei momenti per forza gravitazionale nonché, per quanto riguarda almeno quelle posizionate sui ponti in parte allagati, a seguito dell'imponente pressione dell'acqua risalente dalle relative trombe.

Naturalmente da una simile ricostruzione dei fatti non potrebbe farsi discendere alcuna forma di responsabilità a carico del produttore degli ascensori o della società armatrice, non essendo previsto da nessuna regola cautelare che gli elementi strutturali degli ascensori debbano resistere alla potenza delle acque in caso di allagamento fino ai ponti

superiori al ponte 0 con sbandamenti eccezionali come quello registrato dalla Concordia la notte del 13 gennaio.

Alla luce di tali considerazioni, deve concludersi che anche in ordine alla morte del passeggero Gregoire Pierre non sono ravvisabili profili di responsabilità in capo a terzi soggetti riconducibili ad anomalie nel funzionamento degli ascensori.

Le difese suddette, nel sostenere che le morti di alcuni passeggeri si erano verificate a causa dello scivolamento nella tromba dell'ascensore, hanno abilmente cavalcato la suggestione che la caduta nella tromba fosse imputabile alla situazione insidiosa venutasi a creare a seguito della mancata chiusura delle porte esterne. Una tale ricostruzione, tuttavia, per quanto sin qui detto, non è compatibile con la situazione di fatto esistente al momento dei loro decessi. Il collegio ritiene utile riportare di seguito due rappresentazioni grafiche rappresentanti rispettivamente la situazione di fatto presupposta dall'ipotesi difensiva e quella invece molto più probabilmente esistente nel momento in cui si verificava la caduta in acqua.

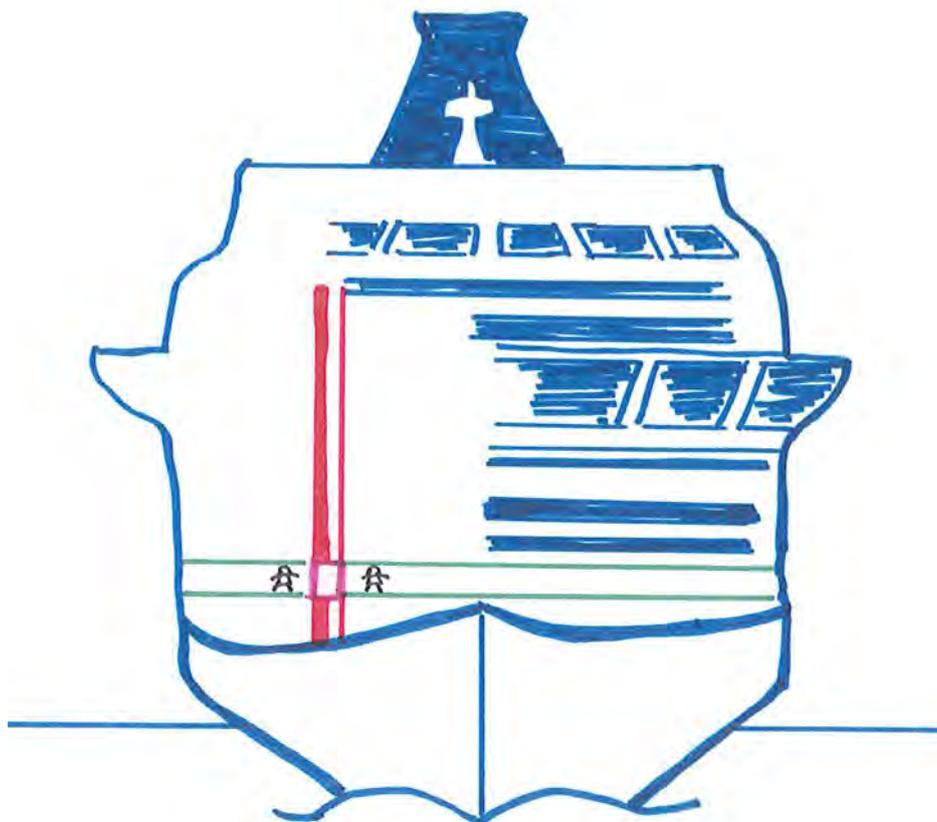


Grafico 1

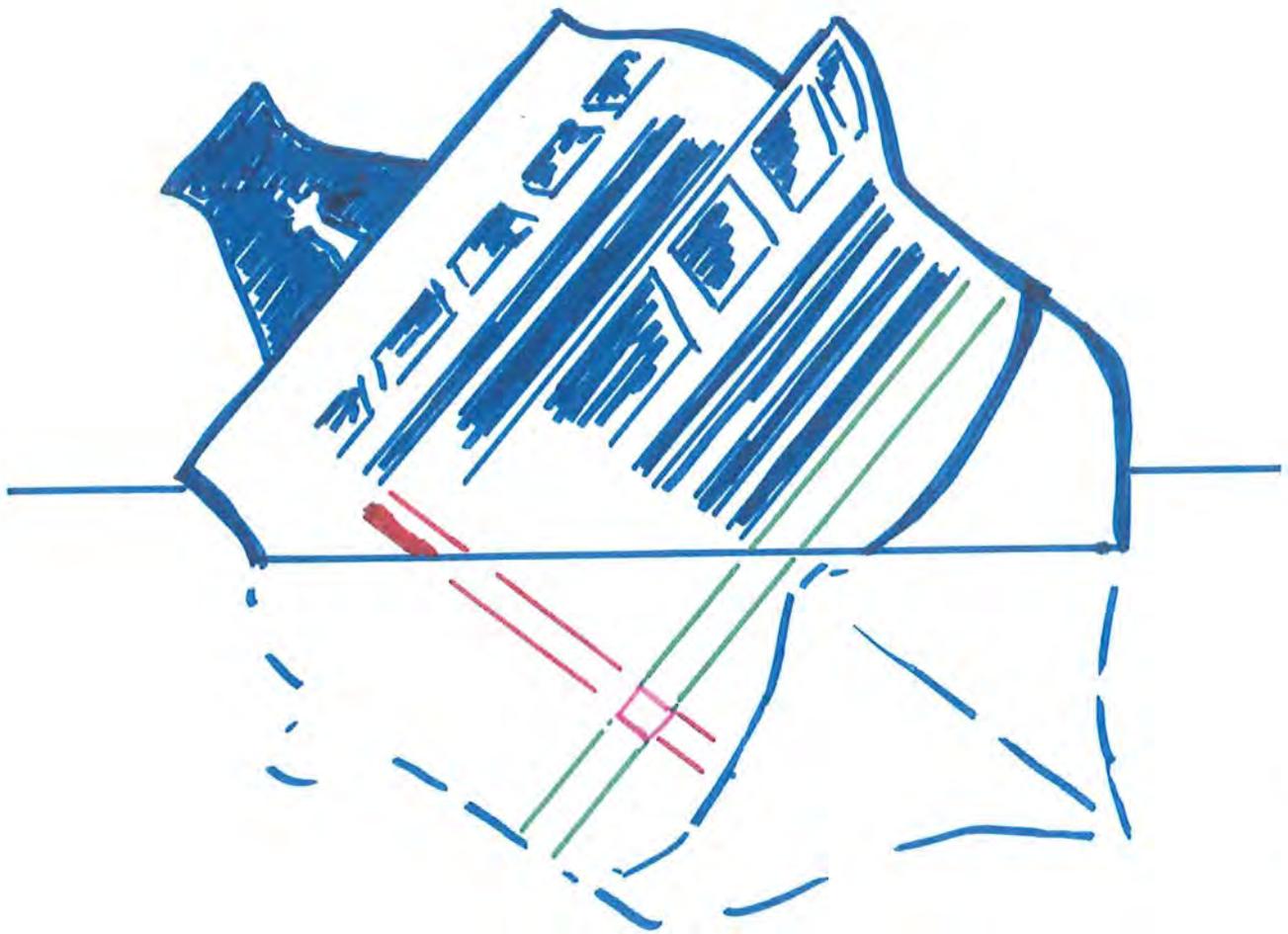


Grafico 2

Le obiezioni difensive non tengono adeguatamente conto della peculiare situazione in cui si consumava la morte di quelle persone. Si è già visto esaurientemente come le stesse finissero in acqua scivolando verso la parte destra della nave ormai fortemente inclinata. Diversi testimoni hanno descritto i momenti drammatici vissuti durante lo spostamento da un lato all'altro della nave, confermando che lo sbandamento era tale per cui il pavimento era diventato di fatto una parete laterale, tanto che nelle parti più basse dei corridoi si erano formati pozzi d'acqua profondi diversi metri.

Tutto ciò porta dunque a ritenere che lo stato di fatto in quei momenti fosse simile a quello rappresentato dal precedente grafico n. 2 e che lo scivolamento di alcuni passeggeri non fosse dovuto all'insidia rappresentata dalle porte esterne aperte senza cabina al piano, bensì all'inclinazione eccessiva della nave. Che una di quelle vittime, dopo essere caduta

verso il basso, possa essere stata trascinata dall'acqua per linee a quel punto più o meno orizzontali all'interno della tromba dell'ascensore e che, negli ultimi istanti prima di morire, abbia tentato disperatamente di salvarsi aggrappandosi a un elemento dello stesso, non incide in alcun modo sul processo causale dell'evento letifero.

In conclusione, ritiene il Collegio che gli elementi istruttori consentano di escludere ogni forma di collegamento causale tra le anomalie verificatesi nel funzionamento degli ascensori successivamente all'incidente e la dinamica dei trentadue decessi.

Per mero scrupolo di completezza, si osserva che in ogni caso la questione prospettata dalle difese suddette non potrebbe mai condurre alla esclusione della responsabilità dell'imputato in ordine ai medesimi decessi, ma al più – nella ipotesi in cui la si ritenesse fondata, come invece non ritiene questo Collegio – unicamente al ravvisamento di un concorso causale. Ciò perché la possibilità di un guasto o di un'anomalia nel funzionamento degli ascensori in una situazione di grave emergenza come quella che interessava la nave Concordia la sera del fatto (squarcio su cinque compartimenti contigui, allagamento del quadro elettrico, sbandamento elevato) non potrebbe certamente considerarsi alla stregua di un'evenienza imprevedibile o di uno sviluppo assolutamente atipico della serie causale. Serve qui richiamare il consolidato e condivisibile orientamento giurisprudenziale, secondo cui *"le cause sopravvenute idonee a escludere il rapporto di causalità sono sia quelle che innescano un percorso causale completamente autonomo rispetto a quello determinato dall'agente, sia quelle che, pur inserite in un percorso causale ricollegato alla condotta (attiva od omissiva) dell'agente, si connotino per l'assoluta anomalia ed eccezionalità, sì da risultare imprevedibili in astratto e imprevedibili per l'agente"* (cfr., di recente, Cass. Pen., Sez. 4, Sentenza n. 43168 del 21/06/2013).

Ebbene, nel caso di specie, l'irregolare funzionamento degli ascensori non potrebbe certo ritenersi un fattore causale assolutamente eccezionale, essendo al contrario prevedibile che in una situazione di grave crisi come quella verificatesi la sera del 13 gennaio possano verificarsi difetti e/o anomalie nel funzionamento dei dispositivi di emergenza.

Ma vi è di più. Come si è già osservato nella parte precedente della motivazione, nel trattare in linea generale la problematica delle cause sopravvenute in materia di reati omissivi, secondo un consolidato orientamento giurisprudenziale *"non sono cause da sole sufficienti a determinare l'evento quelle che operano in sinergia con la condotta dell'imputato, sì che, venendo a mancare una delle due, l'evento non si sarebbe verificato, perchè non possono essere qualificati come del tutto indipendenti dalla condotta del soggetto agente"* (v., per tutte, Cass. Pen., Sez. 5, Sentenza n. 15220 del 26/01/2011).

Ebbene, nella fattispecie, non pare contestabile che lo scivolamento delle persone mentre si spostavano all'interno della nave fosse dovuto all'eccessivo sbandamento della Concordia, e quindi giuridicamente imputabile al comandante per il ritardo con cui era stata chiamata l'emergenza generale e ordinato l'abbandono: sicché l'eventualità che una di quelle vittime, nello scivolare verso il basso, possa essere finita all'interno della tromba dell'ascensore a causa dell'assenza della cabina al piano non potrebbe mai qualificarsi come fattore causale autonomo, essendo invece in relazione di dipendenza con l'altra causa principale.

In conclusione, quand'anche si volesse riconoscere fondamento alla questione difensiva, la stessa potrebbe solo rilevare quale concausa, ai sensi dell'art. 41, comma primo, c.p., ma giammai quale fattore causale sopravvenuto idoneo a escludere il rapporto di causalità ex art. 41, comma secondo, c.p.

Infine il Collegio ritiene opportuno precisare che la richiesta, avanzata dai difensori di alcune parti civili, di trasmissione degli atti al Pm per indizi di reità a carico dei legali rappresentanti della società armatrice non può essere accolta: se le risultanze istruttorie consentono già in questa sede di escludere ragionevolmente un collegamento causale tra le morti e il difettoso funzionamento degli ascensori, ad analoga conclusione non potrebbe evidentemente non pervenirsi in un eventuale procedimento penale a carico dei soggetti ritenuti responsabili di tale anomalia, in considerazione della regola del *favor rei* che opererebbe a loro favore in quella sede. Sulla base degli elementi di prova disponibili, infatti, sarebbe assolutamente impossibile dimostrare che, se gli ascensori avessero regolarmente funzionato, anche una soltanto delle trentadue morti non si sarebbe verificata, per cui la responsabilità di tali soggetti non potrebbe mai essere processualmente affermata.

3.7. ACCERTAMENTO DEL NESSO CAUSALE TRA LA CONDOTTA COLPOSA DURANTE LA GESTIONE DELL'EMERGENZA (DI NATURA PRINCIPALMENTE OMISSIVA) E GLI EVENTI DELITTUOSI (MORTI-LESIONI PERSONALI). RAGIONAMENTO CONTRO-FATTUALE.

S'impone anzi tutto una precisazione. In questa sede ci si occuperà unicamente del requisito del nesso causale in relazione ai profili di colpa riguardanti la gestione dell'emergenza, dato che analoga indagine in relazione alle condotte anteriori all'impatto è stata già effettuata in precedenza. Tale ulteriore accertamento è doveroso perché i decessi delle trentadue persone e le lesioni personali contestate non si verificavano a

seguito dell'impatto con il bassofondale, bensì in un momento significativamente successivo: sicché è necessario verificare se una corretta gestione dell'emergenza avrebbe potuto scongiurare i decessi e le lesioni personali contestati. Sebbene tali aspetti saranno meglio esaminati più avanti, può sin d'ora precisarsi che questa ulteriore indagine sul nesso causale non è soltanto utile a determinare il grado della colpa (art. 133, comma 1, n. 3, c.p.), ma anche necessaria a risolvere le questioni concernenti, da un lato, il concorso formale tra il naufragio e l'omicidio colposo plurimo e, dall'altro, l'aggravante della colpa cosciente contestata anche in relazione a quest'ultimo delitto.

Prima di entrare nel vivo della presente indagine è però opportuna un'ulteriore precisazione. La difesa ha obiettato all'ufficio dell'accusa di non aver dimostrato controfattualmente che le trentadue morti non si sarebbero verificate qualora l'imputato avesse posto in essere la condotta doverosa. Più precisamente, si è contestato al Pm di aver concentrato la propria attenzione sui profili di colpa addebitati all'imputato durante la fase dell'emergenza, senza però aver fornito puntuale dimostrazione di ciò che sarebbe successo nel caso in cui le condotte doverose fossero state compiute.

Deve in effetti riconoscersi che la ricostruzione accusatoria – per il resto puntuale, rigorosa e dettagliata – ha sorvolato su questo specifico aspetto. L'accusa infatti, pur dando atto che la responsabilità di natura omissiva non può prescindere dal giudizio controfattuale, in concreto non si è poi confrontata con esso nel corso della discussione finale, come invece quella premessa lasciava intendere.

Se è vero, come sostenuto dall'ufficio dell'accusa, che l'imputato è chiamato a rispondere in questo processo di condotte sia attive sia omissive, non è men vero, alla luce di quanto sin qui osservato, che l'impianto accusatorio, per quanto riguarda almeno la gestione dell'emergenza, si fonda principalmente sulla omessa chiamata dell'emergenza generale quando la situazione di crisi in concreto lo avrebbe imposto. Tale conclusione trova d'altronde conferma nelle considerazioni formulate dall'accusa nella memoria scritta conclusiva, dove si legge tra l'altro: *"(..) a causa del colpevole e ingiustificato ritardo con il quale è stato impartito l'ordine di emergenza generale", è stata questa la più grave colpa di Schettino e solo di Schettino*" (memoria scritta depositata dal Pm all'esito della discussione finale, pag. 315).

Non è affatto inusuale, nelle imputazioni omicidiarie, che condotte commissive e omissive finiscano col coesistere, così che tra le rispettive forme di causalità quasi mai vi è un confine netto. La problematica specifica qui in esame, pertanto, rimanda a quella generale sui criteri con cui risolvere le situazioni di incerta collocazione.

Ebbene, già con la nota sentenza 10/07/2002, Franzese, le Sezioni Unite avevano messo in guardia dal pericolo di trattare in termini di causalità omissiva situazioni in realtà di causalità commissiva, e viceversa. Recentemente, nell'occuparsi dell'altrettanto noto caso Thyssen, le Sezioni Unite hanno voluto chiarire che il criterio fondamentale, per dirimere l'incertezza nei casi più dubbi, sta nel *"cogliere se nella spiegazione dell'evento abbia avuto un ruolo significativo e preponderante la condotta commissiva o quella omissiva"* (Cass. Pen., Sez. U, Sentenza n. 38343 del/24/04/2014).

Ciò detto, nel nostro caso il Collegio condivide l'affermazione dell'accusa secondo cui la condotta contestata all'imputato in ordine ai reati di omicidio colposo e di lesioni personali va scissa in due tronconi principali, separati dall'evento dell'impatto; osserva, tuttavia, che dev'essere adeguatamente valorizzata la differente natura dei due principali segmenti di condotta con le inevitabili implicazioni anche in ordine alle modalità di accertamento del nesso causale.

Per la precisione, se nei profili di colpa relativi alla fase precedente all'impatto la componente principale della imputazione è sicuramente di natura commissiva (come si è già visto ampiamente in precedenza), in quelli relativi alla gestione dell'emergenza tale ruolo preponderante spetta invece alla condotta omissiva, dato che la spiegazione causale degli eventi, secondo la stessa prospettazione accusatoria, va individuata nella omessa valorizzazione della reale situazione di crisi e nella conseguenziale mancata adozione delle decisioni doverose in relazione ad essa (chiamata dell'emergenza generale a partire quanto meno dalle ore 21:58). Ne consegue che, ai fini dell'accertamento del nesso causale, non si può fare a meno di ricostruire idealmente ciò che sarebbe successo se le decisioni doverose fossero state prese tempestivamente, attraverso quel ragionamento predittivo che lo stesso organo dell'accusa riconosce come necessario in caso di condotte omissive.

Pertanto, in linea con gli insegnamenti forniti dalle Sezioni Unite in entrambe le pronunce citate, si ripercorreranno i momenti più significativi dell'emergenza in modo tale da poter inserire nel complessivo contesto fattuale emerso dall'istruttoria i comportamenti *doverosi* già descritti (si confida esaurientemente) nel corso della disamina dei singoli profili di colpa, onde stabilire se i trentadue decessi si sarebbero verificati ugualmente oppure no. Soltanto nel caso in cui tale giudizio si concludesse con la "certezza processuale" circa l'efficacia salvifica della condotta doverosa potrebbe infatti ravvisarsi il nesso causale. Laddove al contrario risultasse, all'esito del medesimo giudizio predittivo, anche solo un ragionevole dubbio circa il verificarsi degli eventi di danno, non potrebbe che prendersi

atto della mancata prova di un sicuro collegamento causale tra i profili di colpa riguardanti la gestione dell'emergenza e gli eventi contestati (morti e lesioni personali).

Prima di effettuare tale accertamento, tuttavia, è necessario concentrare l'attenzione su alcune peculiarità del caso concreto, che hanno tra l'altro costituito oggetto di specifiche obiezioni da parte della difesa.

3.7.1. LE SPECIFICITA' DEL CASO CONCRETO.

3.7.1.1. Individuazione del tempo necessario a svolgere le attività di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio.

Come si è già più volte detto, con la chiamata dell'emergenza generale viene attivato il Ruolo di appello, per cui ogni membro dell'equipaggio è tenuto a svolgere gli specifici compiti in esso indicati per l'emergenza generale. Le attività prioritarie, in caso di chiamata dell'emergenza generale, sono indubbiamente quelle di raccolta delle persone alle muster stations e di approntamento dei mezzi di salvataggio. La funzione della chiamata dell'emergenza generale, pertanto, è quella di preparare i passeggeri e l'equipaggio a un'eventuale attività di abbandono per il caso in cui la situazione di crisi evolva in modo da rendere la nave un mezzo *non* più sicuro per le persone a bordo.

Ora, nel caso di specie il giudizio controfattuale non può non tener conto del fatto che le notizie che arrivavano in plancia in quei drammatici momenti si avvicendavano rapidamente, così che il quadro della situazione mutava nel giro di pochi minuti. In particolare, come si è già visto, alle 21:58 i dati pervenuti in plancia rendevano doverosa la chiamata dell'emergenza generale, visto che due compartimenti contigui risultavano già allagati; ma solo due minuti più tardi giungeva la notizia dell'allagamento anche di un terzo compartimento contiguo che dimostrava la perdita della riserva di galleggiabilità. Poiché si è detto che l'emergenza generale è in qualche modo propedeutica alla fase di abbandono, essendo la sua funzione principale quella di raccogliere le persone ai punti di riunione e di preparare i mezzi di salvataggio, è evidente che l'ordine di abbandono può essere dato solo al termine di queste ultime operazioni.

Nel nostro caso, poiché la notizia idonea a far desumere l'allagamento anche di un terzo compartimento contiguo giungeva a due minuti di distanza da quella precedente, è necessario stabilire quanto tempo richiedessero le attività di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio, trattandosi evidentemente di un dato necessario ai fini dell'accertamento controfattuale.

A differenza che per le operazioni di abbandono, non è previsto entro quanto tempo debbano completarsi le attività suddette. Il Collegio peritale ha infatti precisato che “secondo la Regola III/21.1.4. della SOLAS, tutti i mezzi collettivi di salvataggio richiesti per l’effettuazione dell’abbandono nave da parte di tutte le persone a bordo devono essere idonei ad essere messi a mare, al completo di dotazioni e persone, entro trenta minuti da quando viene dato il segnale di abbandono nave” (cfr, relazione dei periti – incidente probatorio – pag. 246).

In merito alla durata delle operazioni di raccolta delle persone alle muster stations, il c.t. del Pm, ing. Carannante, ha precisato che la stesse avrebbero potuto essere effettuate in quattro/cinque minuti (udienza dibattimentale dell’1/7/2014, trascrizioni III, pag. 22). Ritiene, tuttavia, il Collegio che tale previsione risulti troppo ottimistica, considerato il significativo numero delle persone a bordo della Concordia quella sera.

Nell’effettuarsi tale valutazione non si può non tener conto di alcune circostanze specifiche come l’orario in cui si verificava l’incidente e la percezione dell’impatto resa possibile dalle vibrazioni e dallo sbandamento della nave. Che molte persone si trovassero al momento dell’incidente a consumare la cena nelle sale ristorante rappresentava, sotto questo aspetto, un elemento favorevole, in quanto sarebbe stato molto più difficoltoso organizzare la raccolta delle persone se l’incidente fosse avvenuto di notte cogliendole nel sonno. Per le stesse ragioni si può affermare che costituiva un elemento di favore anche la percezione immediata dell’incidente da parte dei passeggeri. Molti testi hanno riferito che nei momenti successivi, dopo alcuni attimi di comprensibile smarrimento dovuto anche all’assenza di informazioni da parte dell’equipaggio, si erano spostati verso i ponti esterni. Tutto ciò porta dunque a ritenere che le attività di raccolta dei passeggeri potessero svolgersi in un contesto favorevole, sia perché la maggior parte di essi si trovava fuori dalle cabine, sia perché gli stessi si erano comunque resi conto che era accaduto qualcosa di insolito.

Vi sarebbero dunque validi elementi per potersi ritenere sufficiente un tempo di venti minuti (quadruplo rispetto a quello stimato dal c.t. del Pm); il Collegio, tuttavia, in un’ottica prudenziale e garantista stima in trenta minuti il tempo necessario a completare le operazioni di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio, rifacendosi alla durata massima prevista per le operazioni di abbandono. Tale previsione appare anche compatibile con quanto dichiarato da diversi testimoni, che hanno precisato che erano stati a lungo in attesa sui ponti prima di essere autorizzati a salire sulle scialuppe. Di particolare importanza, a tal proposito, sono le telefonate effettuate dal

passaggero Massimiliano Moroni ai carabinieri, con cui li sollecitava in tono drammatico di attivarsi, informandoli che le persone erano pronte sui ponti ma che i membri dell'equipaggio non le facevano salire. Ebbene, poiché tali telefonate erano effettuate qualche minuto prima delle 22:30, se ne ricava che i passeggeri avevano a quell'orario già occupato i ponti di riunione di propria iniziativa, visto che la chiamata dell'emergenza generale sarebbe stata data soltanto alle 22:33. Ora, se i passeggeri si erano di fatto già riuniti sui ponti di riunione alle 22:30 di loro iniziativa, può ragionevolmente concludersi che le attività di raccolta e di approntamento dei mezzi di salvataggio sarebbero state portate a termine entro le 22:28 se l'emergenza generale fosse stata chiamata alle 21:58, come deve ipotizzarsi nel nostro giudizio predittivo.

3.7.1.2. Durata delle attività di abbandono.

Si è già detto poc'anzi della previsione della durata massima delle operazioni di abbandono secondo la Regola III/21.1.4. della SOLAS.

In linea generale, non può non osservarsi come tale previsione sia stata evidentemente effettuata sulla base di dati tecnici e di esperienze pratiche. D'altra parte, l'istruttoria ha dimostrato che lo stesso Schettino aveva più volte guidato le esercitazioni previste per i membri dell'equipaggio, comprendenti naturalmente anche le attività di abbandono, senza mai annotare inconvenienti per quanto riguardava la durata delle stesse.

È dunque assolutamente legittimo ritenere congruo un lasso di tempo di trenta minuti per il completamento delle operazioni di abbandono in sintonia con quanto accade nei casi simili.

La difesa dell'imputato ha tuttavia obiettato che questo dato sulla durata delle operazioni di abbandono non potrebbe essere utilizzato ai fini del giudizio controfattuale, in quanto smentito dalla durata effettiva delle operazioni di abbandono la sera dei fatti, secondo la ricostruzione effettuata dagli stessi periti (cfr., relazione dei periti in incidente probatorio, pag. 246). In altre parole, sempre seguendo l'impostazione difensiva, il fatto che quella sera le suddette operazioni non si concludessero in trenta minuti dall'ordine ufficiale di abbandono dato da Bosio alle 22:54, non consentirebbe di utilizzare quel lasso di tempo nel ragionamento controfattuale.

L'obiezione non è tuttavia fondata.

Si può infatti agevolmente replicare che la effettiva durata delle operazioni di ammaino era oggettivamente condizionata dal ritardo con cui era dato l'ordine di abbandono, che impediva a tutte le imbarcazioni di salvataggio di poter essere ammainate a causa del

progressivo aumento dell'inclinazione della nave. Diversamente, se l'ordine di abbandono fosse stato dato con tempestività (alle ore 22:28, come si ipotizza nel ragionamento controfattuale), la inclinazione della nave sarebbe stata sensibilmente inferiore (sicuramente minore dei 20° fissati dalla normativa come limite per l'ammaino dei mezzi collettivi di salvataggio), a tutto vantaggio della speditezza delle relative operazioni di sbarco.

La Concordia, infatti, registrava a seguito dell'impatto dapprima un'inclinazione sul lato sinistro per poi raddrizzarsi e quindi iniziare a sbandare progressivamente sul lato destro, fino al momento in cui si incagliava, a velocità praticamente nulla, sulla scogliera (ore 23:04 circa – cfr, relazione peritale dell'incidente probatorio, pag. 108; ritiene il Collegio che in realtà l'orario di incaglio debba essere individuato alle 23:03, quale primo momento in cui la nave registrava una velocità pari a 0). I periti hanno chiarito, nel rispondere al quesito 23 formulato dal Gip in sede di incidente probatorio, che non era possibile ricostruire il progressivo sbandamento trasversale e longitudinale della nave sulla base della documentazione esistente, precisando tra l'altro che non sarebbe stata possibile neppure una ricostruzione via software di tale cinematica per difetto di attendibilità dei risultati ottenuti. (L'ufficio genovese della società NAPA-Italy, esperta in simulazioni di questo genere, contattato dal collegio peritale, gli riferiva che le simulazioni sino ad allora effettuate avevano sempre riguardato casi con piccole rientrate d'acqua, assolutamente non paragonabili a quello della Concordia).

Lo sbandamento della nave, tuttavia, può essere sommariamente ricostruito grazie alle registrazioni del VDR e ai chiarimenti offerti da alcuni membri dell'equipaggio durante le loro deposizioni testimoniali.

Di particolare utilità, ai fini della ricostruzione cronologica dello sbandamento, è stata la deposizione del teste laccarino. Egli infatti ha precisato che nel momento in cui riferiva alla plancia che la "zona sette era asciutta" la nave si stava raddrizzando, tanto che lui pensava ottimisticamente che la situazione si stesse stabilizzando (deposizione teste laccarino, udienza 7.10.2013, trascrizioni II, pag. 35). Ebbene, poiché le trascrizioni del VDR ci consentono di collocare temporalmente tale conversazione con la plancia alle ore 22:20, si può dunque affermare che la nave, dopo aver sbandato a sinistra successivamente all'impatto, iniziava a raddrizzarsi verso le ore 22:20, per poi sbandare progressivamente sul lato di dritta fino ad appoggiarsi definitivamente sulla scogliera. Le registrazioni del VDR ci forniscono importanti elementi per ricostruire anche la progressione del successivo sbandamento verso dritta: alle ore 22:30, su specifica

domanda di Schettino, una voce in plancia gli riferiva che l'inclinazione era all'incirca di dieci gradi; alle ore 22:46 Bosio la stimava sui dieci-quindici gradi mentre alle successive 23:11 lo stesso Bosio ipotizzava uno sbandamento di venticinque-trenta gradi (anche se Canessa lo correggeva in sottofondo, dicendo che a suo parere era persino superiore).

Si tratta evidentemente di previsioni fatte nella concitazione del momento, sia pure da soggetti esperti, a cui dunque non può attribuirsi una valenza scientifica. È però certamente lecito trarre dalle stesse la conclusione che la nave, dopo aver cominciato a sbandare a sinistra, iniziava a poco a poco a raddrizzarsi grazie all'abbattimento delle paratie deboli fino a raggiungere una parziale stabilizzazione verso le ore 22:20; da quel momento in poi, dopo aver dato per un attimo l'impressione di stabilizzarsi, la Concordia iniziava a sbandare progressivamente verso destra sotto la spinta del Grecale finché non si appoggiava sulla scogliera. Al momento del contatto con il basso fondale scoglioso lo sbandamento registrava un'accentuazione, tanto che alle 23:11 era stimato in plancia sui 25/30°, continuando ad aumentare sempre di più: alle 23:40 il Pattugliatore GF 104 segnalava che lo sbandamento della nave era aumentato a tal punto da scoprire lo squarcio sul lato sinistro; venti minuti più tardi, probabilmente per via dei movimenti di assestamento sul fondale, lo sbandamento si accentuava ulteriormente sul lato dritto (cfr, relazione peritale dell'incidente probatorio, pag. 108).

Alla luce di tali elementi, può dunque ragionevolmente affermarsi che lo sbandamento non superava i venti gradi prima del momento in cui la nave entrava in contatto con il basso fondale scoglioso. Ciò si deduce, in particolare, dalle due previsioni sul grado di inclinazione effettuate da Bosio (mentre si trovava ancora in plancia) alle 22.46 e alle 23:11 di uno sbandamento rispettivamente di 10/15° e di circa 25/30° (non condivisa da Canessa, secondo cui era pure superiore): l'accentuarsi improvviso di tale sbandamento non può che collegarsi all'impatto della nave con la scogliera, avvenuto alle 23:03 (come si desume dalla velocità 0 registrata in quel momento, cfr. Tabella dati AIS, allegato D della perizia in incidente probatorio).

In considerazione della particolare morfologia dei luoghi, si può ragionevolmente affermare che la Concordia, nell'impattare con il basso fondale scoglioso, sbandava in maniera repentina continuando a registrare movimenti anomali dovuti all'assestamento sul fondale anche nei momenti successivi (era a causa di uno di questi improvvisi movimenti di assestamento, verificatosi dopo la mezzanotte, che scivolavano in acqua diverse vittime, come si è già visto). Tale conclusione, d'altronde, trova anche riscontro nella perizia: "*N.B. – Il contatto con il fondale nel punto finale di incaglio ha sicuramente ingenerato una*

maggior inclinazione repentina della nave spinta dal vento verso costa' (perizia incidente probatorio, pag. 223).

Ora, i periti hanno anche più volte chiarito che secondo il Codice LSA (Life saving appliances), reg. 4.4.1, richiamato dalla SOLAS, le imbarcazioni di salvataggio debbono essere in grado di scendere in condizioni di sicurezza in tutte le condizioni di assetto (appruamento/appoppamento) fino a 10° e di sbandamento (lato destro/lato sinistro) fino a 20° - limiti, questi, che la Concordia non aveva ancora oltrepassato prima di toccare il basso fondale (23:03), per le ragioni appena indicate.

Alla luce di tali considerazioni, deve dunque concludersi che il lasso di tempo impiegato effettivamente quella sera per l'effettuazione delle operazioni di abbandono non può essere validamente utilizzato per contestare il tempo di trenta minuti come durata massima delle operazioni di abbandono in sede di giudizio controfattuale: la durata effettiva delle operazioni di abbandono, infatti, era seriamente condizionata dal grado di inclinazione della nave, che sarebbe stato invece sensibilmente inferiore laddove l'abbandono fosse stato ordinato alle 22:28, come si deve ipotizzare nel medesimo giudizio predittivo.

Giova ricordare che la seconda telefonata del passeggero Massimiliano Moroni era fatta alle 22:30: lo stesso supplicava i carabinieri di fare qualcosa perché la situazione di stallo non cambiava. Tale telefonata dimostra che i passeggeri, alle 22:30, nonostante fossero pronti a lasciare la nave, non venivano fatti salire sulle scialuppe perché mancava l'ordine di abbandono (per la precisione, alle 22:30 non era stato ancora dato nemmeno il segnale di emergenza generale). In quel momento la inclinazione della nave, ben al di sotto dei venti gradi, avrebbe consentito agevolmente la discesa delle scialuppe.

D'altra parte numerosissimi testi hanno raccontato durante il dibattimento che le maggiori difficoltà incontrate dai membri dell'equipaggio nell'ammalino delle scialuppe del lato di sinistra erano dovute alla inclinazione della nave che faceva sì che le lance si appoggiassero sulla fiancata anziché scendere a mare. Si è già detto come l'imputato scegliesse (erroneamente) di privilegiare l'ammalino delle scialuppe di dritta, autorizzando per la prima volta la discesa della lancia n. 26 (sul lato sinistro) dopo l'ordine di abbandono dato da Bosio alle 22:54. Ciò consente di affermare, visti anche i tempi tecnici necessari per effettuare le operazioni di amalino, che le scialuppe sul lato sinistro iniziavano a scendere sicuramente dopo le 23:00. Questa conclusione trova riscontro nelle deposizioni rese da Muscas e da Canessa. Il primo riferiva che, una volta constatata la impossibilità di mantenere in funzione il DGE, nel sentire per radio che il personale veniva autorizzato ad

allontanarsi dalla sala macchine, era sceso dal ponte 11 al ponte 4, lato di sinistra, per poi spostarsi sul lato di dritta dove si trovava la lancia n. 19 cui era destinato secondo il Ruolo di appello. Ebbene, lo stesso precisava che nel momento in cui si allontanava con la lancia non c'erano più passeggeri sul lato di dritta, mentre le operazioni di imbarco sulle scialuppe poste sul lato di sinistra non erano ancora iniziate (cfr., trascrizioni dibattimentali, udienza 18.11.2013, I, pag. 48). Si tratta dunque di una precisazione importante che conferma l'enorme ritardo con cui iniziavano le operazioni di ammaino sul lato di sinistra. Ulteriore conferma di tale ritardo si ricava dalla deposizione di Canessa, il quale riferiva che, dopo essere uscito insieme all'imputato dalla plancia di comando (ore 23:20), si recava a differenza di questi sul lato sinistro, dove notava subito che diverse scialuppe dovevano ancora essere ammainate. Si osserva che in quell'orario l'inclinazione della nave, secondo la stima fatta da Bosio dieci minuti prima, era almeno di 25/30 gradi. È evidente, allora, che queste stesse difficoltà non si sarebbero manifestate se le operazioni di abbandono si fossero concluse entro le ore 22:58 (trenta minuti dopo la chiamata dell'emergenza generale, secondo quanto deve ipotizzarsi nel nostro giudizio predittivo), quando la nave avrebbe avuto un'inclinazione inferiore a venti gradi.

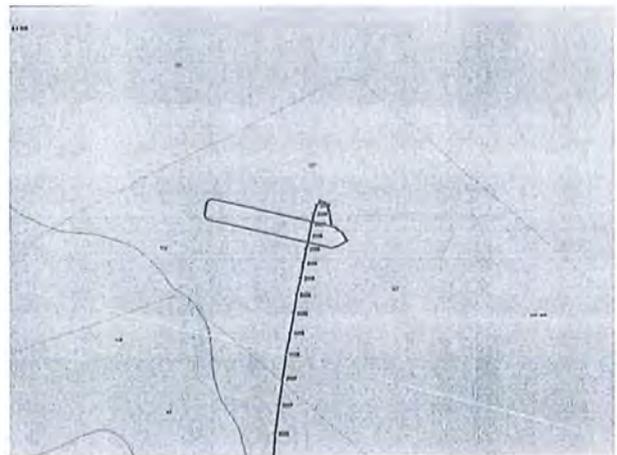
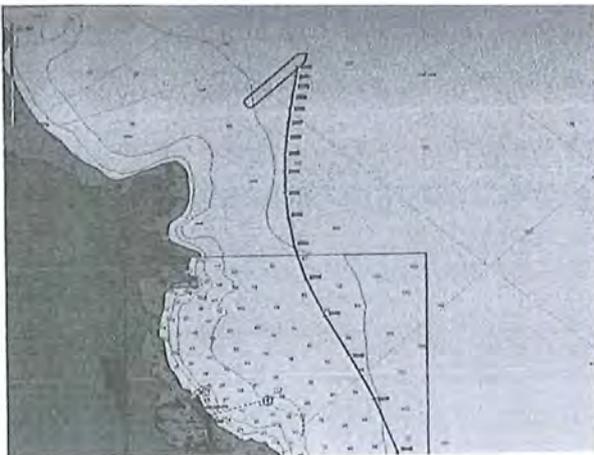
L'obiezione difensiva non è dunque fondata: la sera dei fatti le operazioni di abbandono non si concludevano entro trenta minuti dall'ordine ufficiale pronunciato via radio da Bosio a causa del ritardo con cui tale ordine era impartito, che faceva sì che l'ammaino delle scialuppe sul lato sinistro potesse iniziare solo quando l'inclinazione era ormai abbondantemente superiore ai venti gradi. Di conseguenza, il contesto fattuale non può essere messo a confronto con quello ipotizzabile nel ragionamento controfattuale, dato che, in quest'ultimo, lo svolgimento delle operazioni di abbandono deve idealmente collocarsi tra le 22:28 e le 22:58 (quando l'inclinazione era inferiore ai venti gradi), mentre la sera del 13 gennaio 2012 la prima lancia sul lato di sinistra (la n. 26) era autorizzata a scendere successivamente alle 22:54.

3.7.1.3. La possibilità di ammainare le lance in considerazione della velocità e dello scarrocciamento della nave.

Sempre nell'ottica del giudizio controfattuale, la difesa ha ulteriormente obiettato che l'ammaino delle lance non sarebbe stato possibile in considerazione della traiettoria seguita dalla nave subito dopo l'impatto. Più precisamente, secondo l'impostazione difensiva, lo scarrocciamento della Concordia sul lato di dritta avrebbe reso estremamente

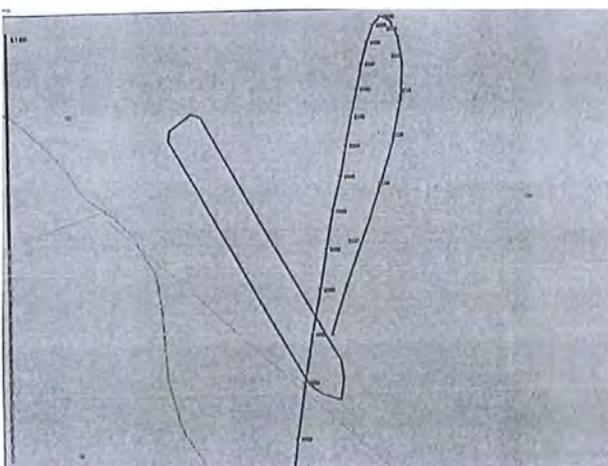
pericoloso l'ammaino delle lance, perché esposte al rischio di essere travolte dalla nave stessa.

La traiettoria registrata dalla nave subito dopo l'impatto, mai sostanzialmente contestata, può così riassumersi. A causa dell'avaria del sistema di governo verificatasi nei minuti successivi all'incidente (21:49), la nave proseguiva con il proprio abbrivio con progressiva diminuzione della velocità finché, per effetto del vento di nord-est, del timone a 35° gradi a destra e del proprio moto residuo, non compiva un *loop* con la prua che girava a destra.



Allegato F perizia incidente probatorio: rappresentazioni grafiche della traiettoria finale della nave rispettivamente alle ore 22:03 (figura a sx) e alle ore 22:14 (figura a dx)

Quindi la nave, passando nella rotta del vento (rotte 045° - 060°), si orientava a circa 90° dalla direzione del vento di Grecale, stabilizzandosi con questo orientamento e spostandosi parallelamente fino al punto di incaglio sui fondali (23:03).



Allegato F perizia incidente probatorio: rappresentazioni grafiche della traiettoria finale della nave rispettivamente alle ore 22:20 (figura a sx) e alle ore 23:36 (figura a dx)

Si è detto poc'anzi che nel giudizio controfattuale lo svolgimento delle operazioni di abbandono deve collocarsi idealmente tra le 22:28 e le 22:58.

Ciò premesso, si osserva che la velocità della nave in quell'arco temporale era tale da consentire agevolmente l'ammaino. Come si ricava infatti dalla tabella dati allegata alla perizia espletata in sede di incidente probatorio (cfr, Annesso B), la velocità si riduceva molto rapidamente, passando dai 14,2 nodi del momento dell'impatto già a un solo nodo alle 22:02 (sette minuti dopo), prima che la nave si incagliasse definitivamente sulla scogliera della Gabbianara alle 23:03. In particolare, quanto all'intervallo di tempo che maggiormente rileva ai fini del nostro giudizio predittivo, la velocità era di 0,7 nodi alle ore 22:28 con una progressiva diminuzione nei minuti successivi sino a risultare di 0,1 nodi alle 22:58 (cfr, Annesso B citato, pagg. 27-30).

Ed allora, considerato che i periti hanno chiarito che l'ammaino delle scialuppe poteva essere eseguito con sicurezza sino alla velocità di cinque nodi, può affermarsi senza tema di smentita che la velocità registrata dalla Concordia a partire già dalle 22:02 avrebbe consentito le operazioni di ammaino in assoluta sicurezza.

Tuttavia, la difesa ha obiettato che nel caso concreto dovrebbe anche tenersi conto della specificità dello scarrocciamento che subiva la nave dopo la fase di abbrivio fino all'impatto con il basso fondale. In particolare, sempre secondo la difesa, a causa di tale fenomeno sarebbe stato necessario gettare le ancore prima di iniziare l'ammaino delle scialuppe per evitare che le lance potessero essere travolte dalla nave in scarrocciamento (cfr, in particolare, le osservazioni formulate in sede di discussione finale dall'avv. Laino, udienza 6.2.2015, III, pagg. 28-34).

Ora, per quanto riguarda l'ancoraggio, sia i periti sia i consulenti tecnici del Pm hanno spiegato in maniera assolutamente condivisibile che in quel momento tale manovra sarebbe risultata assolutamente inutile, sicché l'obiezione in ordine a questo aspetto non risulta fondata.

Quanto invece al pericolo che sarebbe stato rappresentato dallo scarrocciamento della nave, si osserva che tale fenomeno, che iniziava una volta terminato l'abbrivio, avrebbe potuto al più coinvolgere soltanto le lance sul lato di dritta, le uniche a poter restare esposte, secondo l'ipotesi difensiva, al rischio di essere travolte dal movimento trasversale della nave. Ma è proprio la dinamica *reale* dei fatti a confutare tale obiezione, visto che tutte le lance posizionate sul lato destro della Concordia riuscivano in realtà quella sera a raggiungere l'acqua senza che nessuna di esse incappasse nell'inconveniente prospettato dalla difesa.

Lo stesso difensore dell'imputato ha contestato all'accusa di non aver riconosciuto che Schettino aveva autorizzato l'ammaino di alcune scialuppe sul lato destro prima dell'invio del segnale dell'emergenza generale. E in effetti tale circostanza trova conferma nelle registrazioni del VDR, in quanto alle 22:30 (tre minuti prima dei fischi dell'emergenza generale), l'imputato – su sollecitazione di Bosio che gli rappresentava che i passeggeri stavano salendo da soli sulle scialuppe – autorizzava (irritualmente, perché non era stata neppure chiamata l'emergenza generale) l'ammaino delle lance sul lato di dritta. Ora, anche volendosi concedere qualche minuto di tempo necessario perché le scialuppe fossero effettivamente calate in acqua dopo l'autorizzazione, dovrebbe comunque collocarsi l'inizio dell'ammaino sul lato di dritta alle 22:40/22:45. Da ciò si ricava, pertanto, che lance poste sul lato di dritta erano effettivamente calate in acqua a partire da tale orario senza che lo scarrocciamento rappresentasse un ostacolo all'ammaino. Ma poiché alle 22:28 la velocità della nave era sostanzialmente uguale a quella registrata alle 22:40/22:45 (cfr. tabella dati citata), se ne deduce che lo scarracciamento non avrebbe impedito la discesa delle scialuppe neanche se questa fosse iniziata alle 22:28, come si deve ipotizzare nel giudizio controfattuale.

Sotto altro profilo, non può neppure sottovalutarsi che, quella sera, le condizioni del mare erano assolutamente favorevoli, circostanza, questa, che rafforza ulteriormente la validità della precedente conclusione.

In definitiva, tenuto conto, da un lato, della velocità della nave e delle buone condizioni del mare e, dall'altro, del dato obiettivo rappresentato dalla effettiva riuscita dell'ammaino di tutte le scialuppe sul lato di dritta calate in acqua a partire dalle 22:45 circa, deve concludersi che il movimento trasversale della Concordia verso la scogliera non avrebbe assolutamente ostacolato la discesa in acqua delle lance poste sul medesimo lato della nave neppure se le operazioni fossero iniziate sin dalle 22:28, come deve ipotizzarsi nel nostro giudizio predittivo.

3.7.1.4. Il mancato sbraccio di tre lance sul lato sinistro.

Nell'ambito di quelle che possono definirsi le "specificità del caso concreto", va inserita l'altra obiezione difensiva fondata sul mancato ammaino di tre lance sul lato di sinistra, che non sarebbe imputabile, a giudizio della difesa, alla eccessiva inclinazione della nave. Ciò impedirebbe – sempre secondo l'impostazione difensiva – di poter concludere il giudizio controfattuale con la "certezza processuale" che le trentadue morti non si sarebbero verificate se l'imputato avesse compiuto la condotta doverosa.

Meno scopertamente pretestuosa sembrerebbe tale obiezione; ma in realtà non meno infondata nel merito per le ragioni che si vanno a indicare.

L'istruttoria dibattimentale ha effettivamente dimostrato che tre lance posizionate sul lato sinistro della nave non riuscivano ad essere ammainate (a restare sulla Concordia erano, precisamente, le lance nn° 6, 12 e 16).

Ora, quanto al mancato ammaino delle scialuppe nn. 12 e 16 vi sono validi elementi per potersi ritenere che lo stesso non riuscisse a causa della eccessiva inclinazione della nave.

Nell'esaminare lo specifico profilo di colpa, si è visto come il Comandante decidesse in un primo momento di far ammainare soltanto le lance sul lato di dritta, per poi dare l'autorizzazione alla discesa anche di quelle sul lato opposto in un momento certamente successivo all'annuncio in lingua inglese fatto da Bosio per radio alle 22:54. (Ciò si ricava, in particolare, dall'autorizzazione data dal Comandante a seguito della richiesta di Bosio sull'ammaino della lancia 26, posta sul lato di sinistra). La conoscenza di questo dato temporale è importante perché ci consente di affermare che le lance di sinistra iniziavano di fatto a scendere nei minuti successivi, allorché la inclinazione si era già fortemente accentuata (alle 23:11, come abbiamo già visto, Bosio la stimava in 25/30 gradi).

A tal riguardo, non appare assolutamente attendibile il dato relativo al grado di sbandamento della nave fornito dalla ricostruzione effettuata dal RONIV Carabinieri di Grosseto, pretestuosamente richiamato dalla parte civile CODACONS durante la discussione finale. Stando a tale ricostruzione, infatti, alle 23:43 la Concordia avrebbe registrato un grado di inclinazione del 17% assolutamente incompatibile con ogni altra risultanza istruttoria. Serve qui ricordare che alle 23:11 il comandante in seconda Bosio (soggetto qualificato, dotato di sicura esperienza di navigazione) parlava di uno sbandamento del 25/30%: e che non fosse, la sua, una stima per eccesso lo si ricava dal commento in sottofondo di Canessa, secondo cui il grado di inclinazione era anche superiore. D'altronde, lo stesso Schettino ha riferito nel corso dell'esame dibattimentale che nei momenti successivi alla sua uscita dalla plancia di comando era praticamente impossibile raggiungere il lato sinistro della nave a causa dello sbandamento: ora, poiché sappiamo che egli usciva dal ponte di comando intorno alle 23:20 circa, si deve concludere che il grado di sbandamento già a quell'orario era superiore a venti gradi, e comunque certamente superiore ai 17 gradi stimati dai carabinieri nella ricostruzione suddetta. Di tale dato, pertanto, non può assolutamente tenersi conto, essendo frutto con

tutta probabilità di un errore in sede di individuazione del parametro di riferimento per la misurazione.

Altra obiezione sollevata dalle difese è che se la causa del mancato ammaino delle tre scialuppe fosse stata l'eccessiva inclinazione, questa avrebbe dovuto impedire l'ammaino anche delle altre.

L'obiezione è certamente suggestiva, ma non dirimente.

In primo luogo, si osserva che le operazioni di ammaino di ogni singola scialuppa non avvenivano nello stesso preciso momento, per cui è ben possibile che alcune lance riuscissero (sia pure con estrema difficoltà a causa della inclinazione) a finire in acqua, a differenza di altre. È ragionevole supporre, ad esempio, che la scialuppa n. 26 sia riuscita a raggiungere l'acqua avvantaggiata dal fatto di essere stata la prima a ricevere l'autorizzazione all'ammaino.

Il difensore della parte civile CODACONS, in sede di discussione finale, ha richiamato la testimonianza del passeggero Paluani sostenendo che questi avrebbe confermato che, quando la sua scialuppa era scesa per ultima dal lato sinistro, altre tre lance erano rimaste incastrate da quella stessa parte. Leggendo l'intera deposizione del Paluani, tuttavia, si ricavano informazioni molto importanti che non confermano affatto l'ipotesi difensiva. A precisa domanda dell'avv. Pepe su quante scialuppe fossero già state ammainate in quel momento, egli rispondeva testualmente: "*Stimando a vista, da un terzo alla metà. Grosso modo. Ce ne erano diverse ancora attaccate. No, forse di più di un terzo, la metà. Anche quasi due terzi. Un terzo era ancora, grosso modo... Ce ne erano diverse insomma ancora attaccate. Quella prima e quella dopo sicuramente.*" Dunque, al contrario di quanto suggestivamente evidenziato dal difensore della CODACONS, il teste Paluani non confermava affatto che la sua scialuppa fosse stata l'ultima a scendere, visto che in un primo momento parlava addirittura di metà scialuppe ancora da ammainare (serve ricordare che sul lato sinistro vi erano complessivamente n. 12 imbarcazioni di salvataggio da 120 persone, più una imbarcazione da 60 persone). Inoltre, il testimone precisava che la sua scialuppa era la n. 26 e che le due scialuppe posizionate rispettivamente prima e dopo risultavano di fatto abbandonate: in ordine a tale aspetto, però, la stessa dichiarazione non trova conferma, in quanto le tre scialuppe rimaste sul lato sinistro (si ripete: 6, 12 e 16) non erano posizionate vicino alla 26.

Ma la deposizione del Paluani è importante anche per un altro aspetto. Il teste infatti ha precisato che la sua scialuppa era riuscita a scendere in acqua con enorme difficoltà, dopo essersi appoggiata sulla fiancata della nave ("*Si, si, direi grandissime, non grandi, perché*

bisogna tenere conto che la nave ormai, a questo punto, è già decisamente inclinata. Noi siamo sul lato esterno, quello diciamo alto, per usare un termine improprio... quello dove le scialuppe non penzolavano verso l'acqua, ma, semmai, si appoggiavano contro la murata della nave. Questo è stato determinante perchè, perchè le scialuppe avevano, almeno quelle che avevano noi, hanno sotto la chiglia una barra, che probabilmente è una barra paracolpi, non lo so, insomma io l'ho interpretata in questo modo, comunque una barra lungo tutta la lunghezza della scialuppa. Questa barra appoggiava, in questa fase, appoggiava direttamente sopra una seconda barra, penso paracolpi, lungo la murata della nave": teste Paluani, udienza 21.10.2014, I, pag. 14). Il teste dunque confermava che anche la sua scialuppa non riusciva a raggiungere l'acqua a causa dello sbandamento della nave: ciò confuta l'ipotesi difensiva secondo cui in quel momento il grado di sbandamento era tale da consentire l'ammaino delle scialuppe. In realtà, la riuscita dello sbraccio poteva dipendere da un semplice elemento fortuito, come si ricava proprio dalla testimonianza dello stesso Paluani, il quale precisava che, a causa della difficoltà dell'ammaino, i passeggeri erano lì lì per scendere dalla scialuppa, prima di decidere di riprovare con un ultimo, disperato tentativo a liberare la lancia dalla fiancata della nave. "E mi sono messo a gridare, ma non da panico, gridare perchè volevo che mi sentissero tutti, tutte le persone che erano lì vicino, e dire: no, non possiamo, dobbiamo impegnarci nel liberare questa scialuppa. Morale: l'azione, sono stati presi, nella scialuppa c'erano dei remi che servono, ma sono grandissimi, data la dimensione stessa della scialuppa, e sono stati usati come leva. Essenzialmente i passeggeri, passeggeri... E questi remi sono stati messi a mo' di leva sotto la scialuppa per allontanarla. Ne sono stati spezzati due, di questi remi. Bisogna pensare che non sono remi da barca, parliamo di un remo lungo cinque o sei metri, cioè una cosa veramente imponente. Con la forza delle persone, dell'unione di questi che si sono messi a far leva, due sono stati spezzati. Con il terzo, in qualche modo, si è riusciti ad allontanarla" (Paluani, udienza 21.10.2014, I, pag. 17).

Contrariamente a quanto sostenuto dalle difese suddette, pertanto, tale deposizione non dimostra affatto che in quel momento il grado di sbandamento consentiva alle lance di raggiungere l'acqua; anzi, dalla stessa si ricava che l'inclinazione era già tale che la fiancata della nave rappresentava un ostacolo per la discesa della lancia. D'altra parte, questa conclusione trova conferma anche in diverse altre dichiarazioni testimoniali rese in dibattimento da alcuni dei passeggeri più fortunati che erano riusciti alla fine a scendere con la propria scialuppa, i quali precisavano che l'ammaino era comunque avvenuto con grande difficoltà, tanto che in alcuni casi gli stessi passeggeri avevano dato ausilio

all'equipaggio spingendo con le mani o con altri mezzi di fortuna sulla fiancata sinistra della nave per far sì che la propria lancia riuscisse a raggiungere l'acqua.



I drammatici momenti durante l'ammaino delle lance sul lato sinistro – In fondo, una scialuppa rimasta incastrata sul ponte

Come emerge con chiarezza anche dalla foto precedente, le difficoltà nell'ammaino riguardavano tutte le lance poste sul lato sinistro, in quanto le stesse, per l'eccessiva inclinazione della nave, battevano contro la fiancata della Concordia.

Emblematica, a tal riguardo, la deposizione di Canessa (arrivato sul lato sinistro sicuramente dopo le 23.20, come già detto in precedenza), il quale spiegava come fosse stato necessario, per far scendere la lancia n° 10, rimasta praticamente sospesa all'altezza del ponte 3, far spostare le persone da un lato all'altro in maniera sincronizzata in modo che la lancia potesse scivolare sulla fiancata della nave ormai fortemente inclinata.

Ed allora, in una situazione del genere, in cui il successo dell'ammaino era sostanzialmente rimesso alla fortuna, è assolutamente plausibile che alcune scialuppe riuscissero a toccare l'acqua ed altre no. Se i passeggeri che si trovavano sulla lancia insieme al Paluani avessero rinunciato a quell'ultimo, disperato tentativo con i remi, di cui

si è detto, oggi dovremmo parlare di una quarta lancia rimasta sul lato sinistro e forse piangere qualche vittima in più.

Ma tutto ciò accadeva, giova ribadirlo, perché quelle operazioni si svolgevano troppo tardi, quando l'inclinazione della nave aveva già superato i venti gradi.

Per quanto riguarda la lancia n° 6, invece, di particolare importanza è la testimonianza resa da Panetti Floriana, la quale ha riferito in dibattimento che, quando le persone erano già salite sulla scialuppa di salvataggio, il marinaio addetto a calarla in acqua si era rifiutato di ammainarla poiché non aveva sentito l'ordine di abbandono. A quel punto, siccome lei aveva udito il K2 Bosio autorizzare la discesa di altre scialuppe, era scesa dalla lancia per andare a parlare con Christidis affinché convincesse il marinaio ad ammainare la sua lancia. Solo a quel punto il marinaio si era convinto a calarla, ma senza successo, visto che la stessa restava incagliata nel ponte 3 sottostante. Le persone erano state quindi fatte scendere dalla lancia e indirizzate verso altre scialuppe.

La teste, a domanda del pubblico ministero, ha precisato che probabilmente l'ammaino non era riuscito a causa dell'inclinazione. Vero è, però, che altri elementi portano a ritenere che l'ammaino non riuscisse *anche* per un errore del marinaio, il quale probabilmente iniziava la manovra di discesa quando ancora i bracci non erano completamente distesi.

A rafforzare questa ipotesi, infatti, vi sono le dichiarazioni di Rusli Bin Jacob, che riferiva che lui, salito sulla scialuppa n. 8 (lato sinistro), aveva avuto modo di vedere che la scialuppa accanto alla sua (n. 6) non era riuscita a scendere a mare perché il marinaio aveva azionato la leva di discesa prima della completa distesa dei paranchi (cfr, verbale s.i.t. di Rusli Bin Jacob del 12.4.2012, acquisito con il consenso delle parti).

Forte di tali dichiarazioni, la difesa ha obiettato che vi sarebbe dunque la prova che il mancato ammaino della scialuppa n. 6 non era dovuto alla inclinazione, bensì all'errore del marinaio, con la ulteriore conseguenza che non potrebbe escludersi, in sede di giudizio controfattuale, che alcune di quelle persone, costrette a scendere dalla scialuppa sul ponte 3, avrebbero comunque incontrato la morte nello spostarsi sull'altro lato della nave.

La tesi difensiva non è però condivisibile perché non tiene conto che l'errore del marinaio era certamente riconducibile alla pressione psicologica cui era sottoposto a causa della concitazione e dell'urgenza imputabili al ritardo con cui era stato autorizzato l'ammaino. Dalla testimonianza della Panetti emerge chiaramente lo stato di confusione in cui versava il marinaio in quei frangenti, da ricondurre anche all'assenza di precisi ordini da parte del Comandante. In precedenza, nell'esaminare i profili di colpa, si è tra l'altro fatto riferimento

in linea generale al comportamento doveroso del capo-lancia modello per rimarcare che lo stesso, in assenza dell'ordine di abbandono del comandante, non è autorizzato né a far salire le persone sulla scialuppa né tantomeno ad ammainarla. Nel nostro caso, pertanto, il marinaio addetto all'ammalino della lancia n. 6 aveva tutte le ragioni per rifiutarsi di sbracciare la scialuppa come gli chiedeva la Panetti, dato che non era stato diramato ufficialmente l'ordine di abbandono. Incidentalmente, si osserva che non sarebbe stato possibile muovergli alcuna accusa neppure se si fosse rifiutato di eseguire il comando di Christidis, in quanto l'ordine di abbandono è prerogativa esclusiva del comandante. È dunque comprensibile che in quei drammatici frangenti, diviso tra l'esigenza di rispettare ciò che prevedevano la SOLAS e le procedure aziendali (secondo quanto gli era stato insegnato durante le esercitazioni) e quella di ubbidire a un ufficiale che gli chiedeva di sbracciare la scialuppa pur in assenza di un ordine di abbandono della nave, quel marinaio entrasse letteralmente in palla, angosciato anche dal dubbio di non star facendo la cosa giusta.

È allora evidente che quel marinaio avrebbe potuto operare in condizioni psicologiche totalmente differenti, laddove l'emergenza fosse stata chiamata per tempo, già alle 21:58. Non deve dimenticarsi che la chiamata dell'emergenza serve principalmente alla raccolta dei passeggeri sui punti di riunione e *all'approntamento* dei mezzi di salvataggio. Quello stesso marinaio, dunque, ove il successivo ordine di abbandono fosse stato dato alle 22:28 per altoparlante dal Comandante (come deve ipotizzarsi nel nostro giudizio predittivo), non sarebbe stato costretto ad azzardare la manovra di ammalino in tutta fretta, ma avrebbe potuto effettuarla con molta più tranquillità quando l'inclinazione della nave era inferiore a venti gradi.

Tutto ciò porta alla conclusione che se la chiamata dell'emergenza generale fosse stata effettuata alle 21:58 e l'ordine di abbandono dato alle 22:28 anche le lance 6, 12 e 16 sarebbero riuscite a raggiungere l'acqua.

Ma quand'anche si volesse ritenere che l'ammalino di quelle tre scialuppe non sarebbe riuscito neppure se il Comandante avesse ordinato l'abbandono sin dalle ore 22:28, le morti non si sarebbero verificate ugualmente per le ragioni che si vanno a indicare (sulla ammissibilità delle motivazioni plurime, in rapporto di subordinazione tra di esse, cfr Cass. Civ., sentenze nn. 5503 del 1981; 3263 del 1985; 21490 del 2005; 6045 del 2010).

Ove, infatti, il Comandante avesse tenuto la condotta doverosa più volte indicata, gli eventuali errori dei capi-lancia durante la manovra di ammalino si sarebbero verificati comunque entro le 22:58, ancora in tempo utile per spostare le persone sul lato di dritta

per imbarcarle sulle scialuppe facenti la spola con la terraferma. L'inclinazione della nave era tale, in quel momento, da consentire lo spostamento delle persone dal lato sinistro a quello di dritta. Dalla deposizione del teste Canessa si ricava che, nel momento in cui lo stesso si portava sul lato sinistro una volta uscito dal ponte di comando insieme al Comandante, era ancora possibile raggiungere l'altro lato della nave, sia pure con difficoltà. Ora, poiché sappiamo che gli stessi abbandonavano la plancia di comando alle ore 23:20 ("Pigliate le carte e andiamo sul ponte esterno", la frase di Schettino registrata dal VDR alle 23:19:24), è ragionevole ipotizzare che il passaggio dal lato sinistro al lato di dritta sarebbe stato certamente molto più agevole diversi minuti prima.

D'altra parte, tale conclusione trova indiretta conferma dalla stessa dinamica dei singoli decessi. Serve qui ricordare, ad esempio, quanto dichiarato da Antonio Roselli in sede di sommarie informazioni in merito ai drammatici momenti in cui trovava la morte sua cognata D'Introno Maria (verbale s.i.t. del 7.12.2012, acquisito con il consenso delle parti). Egli precisava che, dopo essere scesi da una scialuppa rimasta bloccata sul ponte 3 del lato sinistro, erano rimasti per un po' sul ponte prima di essere invitati a spostarsi sul lato destro della nave; che avevano quindi formato un cordone umano per raggiungere l'altro lato della nave, ma che, una volta arrivati dall'altra parte, si erano accorti che l'acqua era ormai arrivata all'altezza del ponte, tanto che erano stati costretti a lasciarsi andare in mare. Poiché, come già visto, le lancette dell'orologio dello stesso Roselli si fermavano alle 00:40 a seguito del contatto con l'acqua, è possibile affermare senza tema di smentita che altro sarebbe stato il destino di quelle persone se avessero avuto modo di spostarsi da un lato all'altro della nave un'ora e mezza prima, quando, non essendo ancora l'acqua arrivata all'altezza del ponte, vi sarebbe stata la possibilità di imbarcarle sulle scialuppe facenti la spola con la terraferma.

Il racconto del Roselli (confermato dalle drammatiche dichiarazioni rese dal marito della D'Introno) dimostra che quelle persone riuscivano a passare dal lato destro a quello sinistro in un orario successivo alla mezzanotte. D'altronde, ciò si ricava anche dalla testimonianza di Barabba Lorenzo, il quale, dopo aver guidato le persone dal lato sinistro a quello di dritta, nel constatare che l'acqua era ormai salita al ponte 3, aveva deciso di riportarle sul lato più alto della nave, ritenendolo a quel punto più sicuro. Durante questo secondo spostamento si consumavano i decessi della piccola Dayana Arlotti e di suo padre, sicuramente dopo le 24:00: ciò si ricava dalle dichiarazioni rese dalla Maroncelli, compagna dell'Arlotti, la quale precisava che, quando aveva telefonato l'ultima volta ai suoi familiari alle 24:00, padre e figlia erano ancora vivi. Tutto ciò conferma che lo

spostamento dal lato sinistro a quello destro della nave era stato possibile in un orario prossimo alla mezzanotte.

Ma vi è di più. La chiamata dell'emergenza generale alle 21:58 e la diramazione dell'ordine di abbandono alle 22:28 avrebbero consentito anche a tutte le zattere di poter essere calate in acqua. Dall'istruttoria è infatti emerso che molte zattere restavano a bordo della Concordia perché l'acqua del mare, una volta arrivata al ponte in cui erano ubicate, ne impediva l'ammarraggio. Tutto ciò evidentemente non si sarebbe verificato se le attività di ammaino avessero avuto modo di svolgersi sin dalle 22:28, quando l'inclinazione della nave era sensibilmente inferiore e il livello dell'acqua del mare molto più basso.

Molti dei passeggeri costretti a scendere dalle scialuppe rimaste incastrate sul lato sinistro avrebbero potuto dunque essere imbarcati anche sulle zattere, visto che su quel lato della nave si trovavano n. 34 zattere capaci complessivamente di trasportare 1.180 persone.

Alla luce di tali circostanze, può dunque ragionevolmente concludersi che, quand'anche si volesse ritenere che le lance nn. 6, 12 e 16 non sarebbero riuscite ad ammainare neppure se l'ordine di abbandono fosse stato dato per altoparlante dal Comandante alle 22:28 (ipotesi questa non ritenuta dal Collegio, ma concessa solo ai fini della motivazione subordinata), tutte le persone destinate a servirsi di quelle stesse lance avrebbero ugualmente avuto modo di salvarsi, alcune spostandosi sul lato destro della nave per essere trasportate dalle scialuppe facenti la spola con la terraferma, altre salendo sulle zattere di salvataggio.

3.7.2. Accertamento controfattuale.

Risolte in tal senso le varie questioni concernenti le *specificità del caso concreto*, può dunque procedersi alla ricostruzione ideale dei fatti con la precisazione, per quanto riguarda le modalità espositive, che verrà usato il tempo presente malgrado si tratti di una ricostruzione ipotetica, con sottolineatura in corsivo delle condotte doverose omesse la sera dei fatti al fine di evidenziarle.

Ore 21:45: impatto.

Il violento impatto tra la carena della nave e il basso fondale scoglioso si verifica alle 21:45:07. Il Comandante continua nella manovra disperata posta in essere negli ultimi secondi prima dell'impatto al fine di scapolare lo scoglio, ma alle ore 21:46:52, allo scattare degli allarmi di avaria delle pompe timone 1, 3 e 4, si rende conto che i timoni non hanno più alimentazione. Quindi ordina di far andare il nostromo a prua in modo da avere

un uomo in grado di manovrare ancore e catene per andare alla fonda. La velocità della nave al momento dell'impatto, le forti vibrazioni avvertitesi anche in plancia, l'avvio dei segnali sonori di emergenza nonché il blackout verificatosi quasi immediatamente sono elementi tali da far sospettare seriamente l'esistenza di una via d'acqua. Forte di tale sospetto, il Comandante dà immediatamente l'ordine di chiusura delle porte stagne, comunicando al resto della plancia che la priorità in tali frangenti sta nel capire se ci sia una falla a bordo e, in caso positivo, la portata della stessa mediante individuazione dei compartimenti allagati. Alle 21:49:30 il Comandante si mette in contatto diretto con il direttore di macchina Pilon.

«Ci sta rientrata d'acqua?» gli chiede Schettino.

«Hai voglia, lato dritto, sto scendendo giù a controllare» lo informa Pilon.

«Ma lato dritto dove?» indaga il Comandante.

«In macchina» gli precisa l'altro.

«Ma assai acqua?» gli domanda ancora Schettino.

«C'è acqua, non si può scendere» gli spiega il direttore di macchina.

Ore 21:49: invio segnale falla.

All'esito di tale conversazione, il Comandante ordina l'invio del segnale falla chiedendo che sia accompagnato dal codice Delta X-ray, in conformità alla prassi seguita nel corso delle varie esercitazioni. Nell'ascoltare la conversazione tra Bosio e Iaccarino, il Comandante interviene dicendo a quest'ultimo che non può scendere ai ponti sottostanti, come richiestogli dal comandante in seconda, in quanto il suo compito è quello di restare in plancia per occuparsi della verifica della galleggiabilità della nave con l'ausilio del Damage Control Plan; ricorda al contempo a Bosio che è lui che deve recarsi nella zona sinistrata per verificare l'entità dei danni; per tale ragione, il Comandante attiva la Centrale operativa (COP), composta oltre che dal K2 Bosio, che la dirige, dal primo ufficiale di macchina e dal primo elettricista, affinché la stessa si diriga presso la zona sinistrata per verificare l'entità dei danni.

Il Comandante, consapevole della gravità della situazione alla luce delle informazioni appena ricevute da Pilon, sa che è assolutamente prioritario in questi istanti decisivi stabilire la portata dell'allagamento e individuare i compartimenti interessati dalla falla, per cui delega a un altro ufficiale in plancia (lo Ship Crisis Coordinator) il compito di curare le comunicazioni con l'FCC Ferrarini, onde scongiurare ogni possibile distrazione. Lo stesso, inoltre, al fine di evitare ogni rischio di dispersione e/o di sottovalutazione delle notizie

giungenti dai locali prossimi alla zona sinistrata, chiede a tutti gli altri ufficiali presenti in plancia di riportargli il contenuto di ogni conversazione e dispone che Iaccarino provveda a individuare sul Damage Control Plan i compartimenti allagati sulla base delle informazioni pervenute, chiedendogli di apporre un segno grafico in modo da conservarne una memoria documentale.

Ore 21:52: comunicazione alla Capitaneria di Porto di Livorno.

Alle 21:51:53 il Comandante ha una seconda conversazione con il direttore di macchina Pilon.

«Direttore, almeno un motore si può accendere?» s'informa Schettino.

«Non siamo ancora riusciti a scendere... c'è acqua sino all'officina!» gli spiega l'altro.

«Allora stiamo andando a fondo, non ho capito?!» commenta il Comandante.

«Eh... sta l'acqua fino all'officina, il quadro elettrico è allagato!» gli conferma Pilon.

«Io voglio sapere solo una cosa, se la nave può partire oppure no...» gli chiede Schettino.

«Non possiamo partire... abbiamo il quadro elettrico tutto allagato!» gli fa sapere l'altro.

Al termine della conversazione, per non commettere errori dovuti alla concitazione del momento, il Comandante si avvicina a Iaccarino per convenire subito dopo con lui, consultando il Damage Control Plan, che il quadro elettrico è posizionato su una specie di soppalco al ponte A, nel compartimento n° 6, dove si trovano ubicati anche i diesel generatori 4, 5 e 6: l'informazione appena pervenuta dal direttore di macchina dimostra dunque che il relativo compartimento è completamente allagato fino al ponte A, e che pertanto anche i motori suddetti sono sott'acqua. Il Comandante a questo punto riflette sul fatto che:

- a) la nave non ha più propulsione;
- b) non è più possibile utilizzare i timoni;
- c) il quadro elettrico principale e tre dei sei diesel generatori sono completamente allagati.

Non sarebbe avventato chiamare sin d'ora l'emergenza generale; tuttavia il Comandante decide di attendere ancora un po' per valutare come la situazione evolverà negli istanti immediatamente successivi: se l'allagamento, infatti, restasse limitato a un solo compartimento non vi sarebbe comunque alcun pericolo per la galleggiabilità della nave. Consapevole, però, di quanto prevede la Procedura P12.04 IO 02 SMS, si mette subito in contatto con la Direzione Marittima di Livorno informandola che a seguito dell'impatto con il fondale la nave ha riportato una falla di significativa importanza, tanto che a pochi minuti

dall'incidente hanno già un compartimento completamente allagato e perso la propulsione della nave; ordina per lo stesso motivo di inviare il segnale Pan-pan.

Ore 21:58: chiamata dell'emergenza generale.

Consapevole che sono momenti delicatissimi in cui è fondamentale evitare qualsiasi tipo di distrazione, il Comandante segue con estrema attenzione ogni comunicazione tra il ponte di comando e quelli sottostanti. Si raccomanda con i suoi uomini in plancia di riferirgli ogni dato ricevuto sull'entità dell'allagamento.

Ciò gli permette, alle 21:58, di sapere che anche i diesel generatori 1, 2 e 3 sono allagati. La conoscenza della compartimentazione della nave gli consente di dedurre con sicurezza l'allagamento anche del compartimento n. 7, in cui sono posizionati i motori suddetti. Il Comandante chiede a laccarino di apporre un segno anche sul compartimento n. 7. Nell'occasione, inoltre, il Comandante viene anche a sapere che le pompe di aspirazione sono sott'acqua, per cui è costretto a prendere atto della drammaticità della crisi, visto che ci sono:

- ◆ due compartimenti allagati;
- ◆ quadro elettrico e motori di propulsione allagati;
- ◆ pompe di aspirazione immerse nell'acqua.

Il Comandante sa, conoscendo bene la documentazione di bordo, che la nave è già al limite della riserva di galleggiabilità: con un altro compartimento contiguo allagato la stessa riserva non sarebbe più garantita. L'emergenza generale non può più essere rinviata: è necessario attivare il Ruolo di appello per dare inizio alle prioritarie attività di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio per il caso in cui fosse necessario l'abbandono. Il Comandante dispone che venga schiacciato il pulsante rosso dell'emergenza generale e si assicura al contempo che siano dati gli annunci in varie lingue ai passeggeri secondo il contenuto stabilito nella Procedura aziendale.

Con i fischi dell'emergenza generale, ciascun membro dell'equipaggio sa che deve dedicarsi allo svolgimento dei compiti previsti (per ciascuno di loro) dal Ruolo di appello. Le attività prioritarie, a questo punto, sono radunare i passeggeri alle muster stations e approntare i mezzi di salvataggio, in modo da farsi trovare pronti in caso di abbandono.

Molti dei passeggeri, in realtà, si trovano già nei pressi dei punti di riunione, visto che al momento dell'incidente, trovandosi nelle sale ristorante per la cena, hanno preferito non rientrare nelle cabine. Con la chiamata dell'emergenza generale, in ogni caso, anche i passeggeri rimasti in cabina o lungo i corridoi in attesa di ricevere indicazioni si spostano

verso i rispettivi punti di riunione, seguendo anche le indicazioni fornite dal personale allertato dalla chiamata dell'emergenza generale.

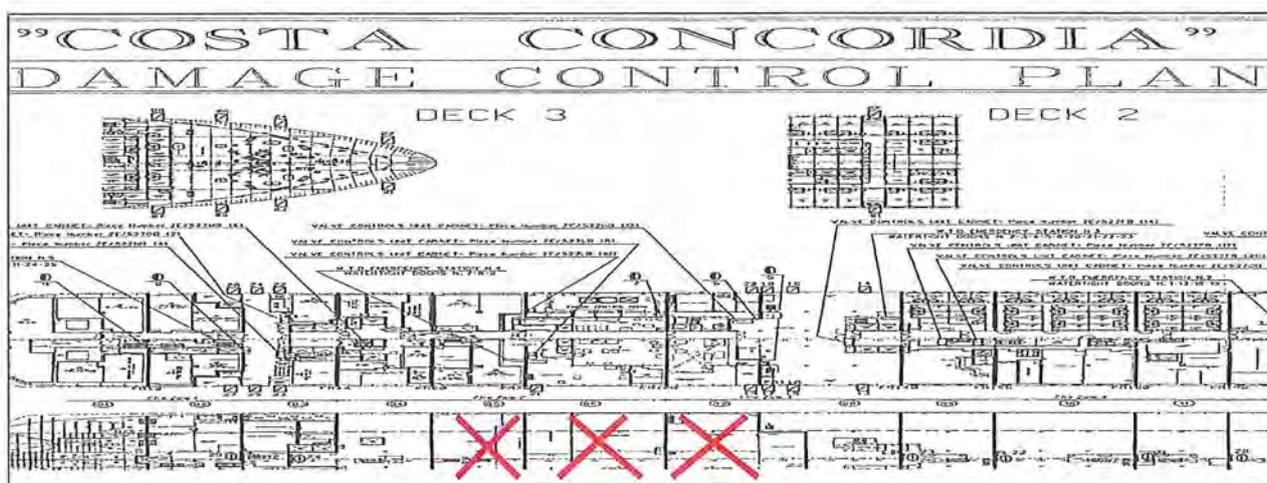
Il Comandante, inoltre, dispone che si aggiorni la Capitaneria sul peggioramento della situazione, visto che a questo punto l'abbandono della nave è una possibilità sempre più concreta; per lo stesso motivo ordina a Spadavecchia di inviare il segnale May-Day.

La Capitaneria, a seguito di tale comunicazione, dispone l'invio immediato di mezzi in soccorso alla nave Concordia.

Ore 22:00: notizia sul terzo compartimento contiguo allagato.

La peggiore delle ipotesi si concretizza: la situazione in effetti precipita nel giro di pochi minuti, appena dalla sala macchine giunge la notizia che anche i locali PEM sono allagati.

Il Comandante si rende subito conto che un terzo compartimento contiguo – il numero 5 – è allagato e ne trova immediata conferma dalla terza crocetta che Iaccarino ha appena apposto sul Damage Control Plan.



Particolare del Damage Control Plan: come sarebbe apparso se i compartimenti 5, 6 e 7 fossero stati segnati come allagati via via che le notizie sull'allagamento giungevano dai ponti sottostanti

Sono le ore 22:00 e in questo momento il Comandante ha la certezza, documentazione di bordo alla mano, che la nave non è più un mezzo sicuro per le persone trasportate: si confronta con Iaccarino per non incorrere in errori dovuti alla concitazione del momento, ma le crocette sui tre compartimenti contigui sono una sentenza senza prove di appello. Il Comandante sa che la documentazione di bordo garantisce la galleggiabilità della nave Concordia fino a due compartimenti contigui allagati. Formula ad alta voce queste considerazioni per portarle a conoscenza del personale in plancia. Li informa che la nave dovrà sicuramente essere abbandonata, in quanto hanno già perso la riserva di

galleggiabilità. È anche consapevole, però, di aver chiamato l'emergenza generale solo da qualche minuto (21:58) deducendone che le attività di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio non possono essersi concluse. Decide quindi di non dare immediatamente l'ordine di abbandono per evitare che lo stesso possa generare panico tra le persone e intralciare le attività (prioritarie in questo momento) di raccolta dei passeggeri e approntamento dei mezzi di salvataggio. Dispone che il personale in plancia si porti immediatamente presso i ponti di evacuazione per svolgere le attività previste dal Ruolo di appello. Si assicura inoltre, prima di farli allontanare, che abbiano la possibilità via radio di restare in contatto direttamente con lui in plancia, al fine di essere costantemente aggiornato sulle attività di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio.

Ore 22:28 (tutti i passeggeri sono pronti davanti ai cancelletti delle scialuppe: il Comandante dà l'ordine di abbandono).

Trascorsi trenta minuti dalla chiamata dell'emergenza generale, alla notizia che i passeggeri sono pronti per essere imbarcati, il comandante schiaccia il pulsante rosso con la scritta "abandon ship" e contestualmente dirama con l'altoparlante il relativo annuncio in lingua italiana (lingua ufficiale a bordo), ripetendolo anche in inglese.

Con l'ordine di abbandono, i passeggeri, sia sul lato di dritta che su quello opposto, vengono fatti salire il più rapidamente possibile sulle scialuppe di salvataggio che, una volta piene, sono subito ammainate. Tutte le scialuppe riescono a raggiungere l'acqua entro le 22:58, perché la nave, non avendo ancora impattato con il basso fondale, ha un'inclinazione non superiore ai venti gradi e l'equipaggio ha avuto tutto il tempo necessario ad approntare i mezzi di salvataggio. La tempestiva chiamata dell'emergenza ha inoltre consentito di preparare in tempo anche le zattere che riescono così a essere calate in acqua.

Grazie alla tempestività con cui è stata gestita l'intera fase d'emergenza tutte le persone a bordo riescono a mettersi in salvo sulle scialuppe e sulle zattere in dotazione alla Concordia prima che la nave registri dei repentini movimenti nell'assestarsi sul fondale.

Una volta assicuratosi della mancata presenza di altre persone a bordo, anche il Comandante può lasciare la nave.

3.7.2.1. Esito dell'accertamento controfattuale.

Alla luce di tale ricostruzione può dunque concludersi, con elevato grado di credibilità razionale, che, nonostante la gravità del danneggiamento riportato dalla nave a seguito dell'impatto con il basso fondale scoglioso (causato principalmente dalla condotta del Comandante in cooperazione colposa con altri soggetti giudicati separatamente), i trentadue decessi delle persone a bordo della Concordia *non* si sarebbero verificati se l'imputato avesse gestito l'emergenza con perizia e diligenza, attenendosi alla condotta che la normativa specifica, la SOLAS, le Procedure aziendali e il Ruolo di appello indicavano come *doverosa* nella situazione concreta in cui lo stesso si trovava ad operare. Risulta dunque dimostrato che la responsabilità dell'imputato in ordine al reato di omicidio colposo plurimo discende sia dalla condotta (principalmente commissiva) posta in essere, in cooperazione colposa con altri soggetti giudicati separatamente, nella fase precedente all'impatto, sia dalla condotta (principalmente omissiva) tenuta nel corso della gestione dell'emergenza. Può sin d'ora anticiparsi che proprio tale conclusione impedisce di ravvisare il concorso formale tra i reati di naufragio e di omicidio colposo, come meglio si spiegherà più avanti.

3.8. LE "CRITICITÀ" (DI NATURA TECNICA E NON) SOLLEVATE DAI DIFENSORI DELL'IMPUTATO E DI TALUNE PARTI CIVILI.

Come già anticipato, appare opportuno trattare in questa parte della sentenza le questioni (di natura tecnica e non) sollevate dai difensori dell'imputato e di talune parti civili concernenti la individuazione di eventuali concause degli eventi dei reati di omicidio e di lesioni personali non riconducibili alla condotta dell'imputato. Si precisa, a tal riguardo, che la questione riguardante il mancato funzionamento degli ascensori, pur essendo collocabile anch'essa nell'ambito delle "criticità" in esame, è stata già trattata in sede di accertamento del decorso causale reale delle trentadue morti in relazione alla contiguità delle problematiche coinvolte (v. paragrafo 3.6.1.).

3.8.1. L'irregolare funzionamento del Diesel Generatore d'Emergenza (DGE).

Preliminarmente si rinvia alla parte introduttiva di questa sentenza per quanto riguarda la descrizione generale e l'ubicazione del Diesel Generatore d'Emergenza (DGE). Giova solo ricordare che il DGE, come è evidente anche nella sua definizione, dovrebbe garantire la prosecuzione di alcune funzioni vitali della nave anche nel caso di un blackout

dell'impianto elettrico generale per cessazione del funzionamento dei generatori diesel principali del natante.

Per evidenti ragioni di sicurezza è situato al ponte 11, ben sopra quindi rispetto alla dislocazione degli altri DG (1, 2 e 3 situati al ponte 7; 4, 5 e 6 al ponte 6, dunque tutti sotto il ponte zero al fine di limitare il loro rumore durante un funzionamento che dovrebbe essere costante in fase di navigazione). È appena il caso di ricordare che il capo macchina Pilon nell'agitazione del momento drammatico per un chiaro errore nominava in un passaggio il DGE come se questo si trovasse in sala macchina, incorrendo evidentemente in un *lapsus linguae*.

In questa sede ci si deve invece occupare della regolarità o meno del funzionamento del DGE nei momenti successivi all'incidente, onde accertare se eventuali anomalie abbiano in qualche modo inciso sulla causazione degli eventi delittuosi.

Si precisa anzi tutto che i periti, già in sede di incidente probatorio, avevano rilevato un malfunzionamento della centrale elettrica di emergenza e osservato che la procedura automatica di chiusura dell'interruttore 901 – che collega l'alternatore di emergenza alle sbarre di potenza a 440 V del quadro elettrico di emergenza – non si era regolarmente avviata, tanto che Muscas (elettricista di bordo) era stato costretto a intervenire manualmente per chiudere lo stesso interruttore. In quella sede, i periti escludevano qualsiasi influenza del mancato funzionamento del DGE sulla causazione del sinistro e sulle conseguenze del naufragio.

Questo Collegio, come si è già visto nel descrivere lo svolgimento del processo, accoglieva la richiesta di alcune parti disponendo un approfondimento peritale all'inizio del dibattimento, al fine di contemperare l'esigenza istruttoria con quella (di natura extraprocessuale) di consentire lo spostamento del relitto dalla zona del naufragio il prima possibile. Non può tuttavia non rilevarsi come, al di là del paradosso giudiziale di una pressione da parte di soggetti processualmente disinteressati alla questione – come alcune delle parti civili (Codacons in testa, con accuse reiterate anche in sede di discussione) – rispetto alla richiesta di responsabilità nei confronti dell'unico imputato presente in questo processo, i rimproveri nei confronti del G.I.P. (pag 11, ultime righe, conclusioni avv. Leuzzi) – e di converso i complimenti nei confronti del Collegio del dibattimento – siano assolutamente fuor di luogo: il supplemento di perizia è stato disposto per completezza dell'istruttoria dibattimentale, ovviamente, solo quando lo stesso era possibile per elementari ragioni di sicurezza. Portare oltre cinquanta soggetti a bordo

bordo necessitava non solo attendere il raddrizzamento della nave, ma anche la bonifica delle parti della nave interessate dalle indagini.

L'appendice peritale ha fornito elementi importanti, anche se in merito a taluni aspetti il collegio peritale non è stato in grado di formulare conclusioni certe.

Giova ricordare che il DGE sarebbe dovuto entrare in funzione per alimentare le sbarre del quadro elettrico di emergenza. Più precisamente, i periti hanno spiegato che la procedura di emergenza può essere riassunta nelle seguenti fasi:

- 1) rilevazione della mancanza di tensione nei due collegamenti con il quadro elettrico principale;
- 2) avvio automatico del DGE;
- 3) collegamento del DGE al quadro elettrico d'emergenza;
- 4) attivazione della prestabilita sequenza di riavvio delle diverse utenze collegate al quadro elettrico d'emergenza.

Scrivono testualmente i periti:

"Subito dopo l'urto con gli scogli delle Scole si accendono una serie di allarmi registrati sui vari sistemi elettronici di bordo, provocati dal repentino allagamento del locale macchine. Dieci secondi dopo l'impatto si ha la prima evidenza del black out e alle 21:46:10, cioè un minuto e tre secondi dopo l'impatto, il DGE si mette in moto. Un minuto e mezzo circa dopo la ventola dell'impianto di ventilazione della plancia, che è una utenza SOLAS collegata al QEE, viene attivata e questo dimostra che il circuito di emergenza sta erogando corrente e quindi che l'interruttore 901 si è correttamente chiuso. In conclusione, a causa di un evento assolutamente straordinario, dopo una manciata di secondi dall'impatto si attiva la procedura di emergenza che si conclude correttamente intorno alle 21:46:00; da questo momento inizia la procedura di collegamento delle diverse utenze alla linea d'emergenza.

Da documenti Fincantieri risulta che le utenze collegate al QEE vengono alimentate con ritardi prestabiliti e gestiti dalla logica delle singole utenze. In pratica il quadro elettrico di emergenza, una volta che l'interruttore 901 si chiude, manda alimentazione a tutte le utenze di emergenza, che si attiveranno con i ritardi previsti dalla loro logica.

In particolare gli ascensori, ricevono immediatamente alimentazione e, secondo i tecnici della Schindler, iniziano a muoversi da subito 15 ascensori. L'assorbimento degli ascensori si va ad aggiungere a quello di tutte le altre utenze che vengono attivate con l'emergenza. Non è possibile fare un calcolo preciso dell'assorbimento totale, perché esso dipende dalla esatta sequenza di alimentazione implementata nelle diverse utenze che

non è nota: ad esempio, nel documento Fincantieri numero 006 122A6N280308 "Emergency after black out, Long black out electric load balance" (Allegato F) il calcolo del bilancio di potenza delle utenze ascensori viene calcolato con una sequenza di alimentazione che è diversa da quella comunicata dal produttore Schindler (Allegato G). È comunque realistico supporre che alla partenza degli ascensori il DGE venga sottoposto ad un sovraccarico, sicuramente non tale da far aprire l'interruttore 901, ma tale da far funzionare in condizioni non nominali il DGE. In condizioni di sovraccarico prolungato, il DGE genera corrente ad una frequenza diversa da quella nominale e con voltaggio inferiore. Se queste condizioni persistono, il motore relativo alla ventola di raffreddamento del DGE potrebbe bruciare gli avvolgimenti e quindi bloccare il funzionamento di tale ventola, e l'interruttore 901, ricevendo una corrente con tensione insufficiente, si aprirebbe.

In generale, si può affermare che in condizioni di sovraccarico il DGE non genera più la corrente nominale (tensione, intensità e frequenza diverse dalla specifica del DGE di una quantità imprevedibile). Tale corrente "sporca" agisce sulle centraline di controllo delle singole utenze in modo anomalo, non prevedibile, per cui non si può avere certezza del rispetto delle logiche implementate su tali centraline. In particolare, secondo il costruttore Schindler, i gruppi degli ascensori ricevono alimentazione, tutti contemporaneamente, non appena il DGE entra in linea. La reale movimentazione è però controllata da centraline locali attivate secondo una logica, che nel caso di sovraccarico del DGE non è più garantito venga rispettata.

In questa condizione anomala si sarebbe potuta verificare quindi la seguente sequenza di eventi:

- 1. A seguito del black out il DGE si avvia alle 21:46:10;*
- 2. Intorno alle 21:46:30 l'interruttore 901 si chiude, in quanto la tensione erogata dal DGE ha superato la soglia minima di avviamento della bobina che controlla la sua chiusura;*
- 3. Alle 21:46:57 la ventola di raffreddamento del radiatore del DGE si avvia e resta in moto fino alle 21:55:47;*
- 4. Subito dopo le 21:46:30 vengono alimentate le utenze di emergenza; il DGE va in sovraccarico principalmente a causa della alimentazione contemporanea di 15 ascensori che vanno a sommarsi a tutte le altre utenze attive sulla linea d'emergenza;*
- 5. La procedura di emergenza di riporto al ponte di evacuazione degli ascensori dovrebbe concludersi in un massimo di 6 minuti (timeout per il riporto al ponte di evacuazione di tutti gli ascensori del gruppo più numeroso, formato appunto da 6 ascensori); in conclusione,*

tutta la procedura di emergenza per il riporto al ponte di evacuazione degli ascensori dovrebbe essere conclusa entro le 21:52:30 o al massimo 21:53:00, ma per quanto sopra riportato questo non avviene a causa del malfunzionamento delle centraline di controllo;

6. In realtà tra le ore 22:02:54 e le ore 22:09:33 vi sono ancora ascensori in movimento;

7. Alle ore 22:15:37 il DGE si ferma probabilmente a causa di un surriscaldamento determinato dal sovraccarico e dalla mancanza di funzionamento della ventola di raffreddamento;

8. Nel frattempo, intorno alle 22:10:00 nel locale DGE è arrivato fra gli altri il capo elettricista Muscas, il quale dichiarerà poi di aver trovato il 901 aperto e in blocco; dichiara inoltre di aver forzato la chiusura del 901 agendo con un cacciavite sul meccanismo di chiusura, ma che dopo pochi minuti il DGE si arresta per surriscaldamento;

9. I tecnici presenti nel locale DGE pongono l'apposito selettore del DGE in modalità "override" (in questa modalità il motore non si ferma più in automatico, ma solo agendo manualmente) e dopo pochi minuti, necessari per il suo raffreddamento, lo fanno ripartire alle ore 22:20:16 e chiudono nuovamente il 901 agendo con il cacciavite;

10. Alle 22:28:01 il DGE risulta fermarsi, secondo le dichiarazioni per volontà dei tecnici che lo spengono per evitare un eccessivo surriscaldamento;

11. Ancora una volta, alle ore 22:30:04 il motore del DGE viene riavviato e viene nuovamente chiuso il 901 con il cacciavite;

12. Alle ore 22:33:24 inizia ad essere diramato l'avviso di EMERGENZA GENERALE e quindi il personale si allontana dal locale del DGE e assume il ruolo di emergenza;

13. Alle ore 22:36:46 il motore del DGE viene definitivamente spento e verosimilmente non si avvierà più.

La causa che ha portato allo spegnimento del ventilatore del radiatore potrebbe essere stata un forte calo della tensione di alimentazione del relativo motore elettrico asincrono, calo di tensione che a sua volta sarebbe stato causa di correnti più elevate che avrebbero potuto produrre un sovraccarico termico e anche una marcata riduzione della coppia motrice non più sufficiente a sostenere il moto.

L'ipotizzato calo di tensione in rete, come già detto, potrebbe essere stato provocato dall'avviamento simultaneo di molte utenze più o meno grandi collegate al QEE o da rilevanti dispersione di corrente a causa degli allagamenti in essere. Il fatto di aver trovato il selettore 6 del pannello 3E in posizione di Feed Back avvalorava l'ipotesi che sia stato fatto il tentativo di avviare le pompe di esaurimento grandi masse."

Il Collegio peritale è così pervenuto alla conclusione che il malfunzionamento del DGE (in particolare il suo rallentamento e l'abbassamento della tensione prodotta) sia stato determinato da un sovraccarico sopravvenuto appena il DGE entrava in funzione. Per quanto riguarda la causa (o le cause di tale sovraccarico), tuttavia, i periti non sono stati in grado di individuarla in maniera univoca, avendo potuto soltanto indicare le cause più probabili nella alimentazione contemporanea di un numero di utenze non previsto in fase di progetto e nell'uso improprio della modalità di contro-alimentazione (Feed Back) del QEP in presenza di locali completamente allagati.

Diverse sono invece le ipotesi formulate da alcune delle parti processuali.

La parte civile Codacons non ha indagato la causa ultima, prossima al naufragio, ma ha sostenuto che già da tempo il DGE non funzionasse o funzionasse male per qualche altro inconveniente non meglio identificato, cui nessuno aveva posto rimedio, o intenzionalmente o per colpevole ignoranza e trascuratezza.

La tesi è nata e poggia sul riscontro obiettivo di alcune anomalie.

Posto che il DGE per norme SOLAS deve essere soggetto a test periodici di funzionamento e che i dati relativi ai test devono essere conservati sia sulla nave che presso la compagnia armatrice, è certo (prima anomalia) che i dati relativi alle ultime settimane di navigazione si presentano poco attendibili, poiché riportano valori, in particolare per la non plausibile identica reiterazione della cifra 76, non riscontrabile nelle serie storiche precedenti.

Ed ancora, i dati conservati negli archivi della compagnia armatrice, c.d. dati frozen, erano stati registrati su fogli Excell, recanti tutti una data di memorizzazione successiva alla loro richiesta formale nell'ambito del nostro dibattimento.

La parte civile Codacons ha ritenuto queste anomalie frutto di intenzionali reati di falso, volti a nascondere, come detto, una responsabilità della Compagnia ed un tentativo di nascondere la mancata effettuazione dei test, ovvero un cattivo funzionamento nascosto per non incorrere in sospensioni forzate dell'abilitazione della Concordia alla navigazione.

Poneva altresì l'accento sulla sorte, per detta parte non convincente, dei registri di macchina, che il capo macchina sosteneva di aver lasciato sulla scialuppa n.16 (quella rimasta incastrata sul ponte di sinistra) e che non sarebbero stati recuperati nonostante si trovasse su una parte della nave rimasta in emersione.

La denuncia del falso ha fatto iniziare un separato procedimento, di cui la Procura della Repubblica ha richiesto l'archiviazione spiegando le incongruenze come un gesto di

pigrizia dell'operatore che, non avendo per tempo provveduto alla scrittura dei dati, li aveva regolarizzati a posteriori riportando l'ultimo dei dati rilevati.

E la data dei files frozen sarebbe stata quella reiterata di una memorizzazione all'atto della copiatura degli stessi a seguito della richiesta in questa sede.

Ovviamente questo Collegio non è deputato a valutare l'esito della richiesta di archiviazione.

Osserva peraltro che il fenomeno dei dati trascritti a posteriori non è così raro come ipotizzato dalla difesa Codacons per chiunque abbia dimestichezza con rilevazioni statistiche, monitoraggi o sondaggi.

Per di più, se veramente tutto ciò fosse frutto di un intento doloso, ben ingenui sarebbero stati sia l'operatore pigro (bastava riportasse la sequenza precedente, o digitasse numeri di poco differenti e non si limitasse a ribattere il numero 76), sia il memorizzatore dei dati frozen (bastava alterare la data di sistema dei files).

Ma decisivo appare un altro argomento: in questa sede i testimoni sentiti sul punto, gli elettricisti (dei quali nessuno ha mai revocato in dubbio l'attendibilità), hanno confermato che in precedenza i test furono periodicamente effettuati e non erano state rilevate anomalie di sorta.

Per completezza si riporta anche la tesi di altre parti civili, che, specie nella sede del sopralluogo e della perizia, hanno incentrato la loro attenzione sulla chiusura dello sportellone metallico di aerazione della sala del DGE, che avrebbe comportato l'alterazione dell'ossigenazione del locale, con conseguenti arresto della ventola, prima, e blocco del motore, poi.

Tale spiegazione non convince. Gli elettricisti hanno confermato nella sede del sopralluogo che quegli sportelli sono aperti solo in caso di funzionamento del motore, mentre rimangono chiusi di norma (evidente la ragione su una nave esposta agli eventi meteorici).

È da ritenersi quindi che il blocco della ventola sia stato l'effetto del blocco del motore e non la causa.

Infine, di nessun aiuto è stato l'accurato esame del famigerato interruttore 901, quello che gli elettricisti "forzavano" nei loro tentativi disperati: nessuna anomalia è stata rilevata, né assume rilievo la mancanza di bruciature (che a detta di taluni si sarebbero dovute trovare in caso di corto circuito) posto che come detto i testimoni hanno dato un resoconto esatto di detti tentativi disperati e non sono stati investiti da nessuna fiammata.

Tutto ciò posto, ritiene il Collegio che siano da condividere in toto le conclusioni formulate dai periti a seguito dei quesiti integrativi posti all'inizio del dibattimento, in quanto in linea con le regole che governano la disciplina di settore e non in contrasto con criteri logici e/o di diritto.

Occorre a questo punto accertare se il funzionamento anomalo del DGE abbia inciso in qualche modo sulla causazione degli eventi contestati all'imputato; in caso negativo, infatti, l'indagine perderebbe d'interesse in quanto inidonea ad apportare elementi utili alla decisione. Tale precisazione risulterebbe persino ultronea, se non fosse suggerita dalla speciale insistenza con cui i difensori dell'imputato e di talune parti civili hanno tentato più volte di reintrodurre la questione nel corso del dibattimento.

Sicuramente un buon funzionamento del DGE sarebbe stato di ovvio ausilio nel corso delle vicende legate all'emergenza, ma ritiene il Collegio che non abbia avuto alcuna rilevanza causale né sul naufragio, né sui decessi o sulle lesioni contestati per le ragioni che si spiegheranno tra poco.

Per stabilire se l'irregolare funzionamento del DGE abbia influenzato in qualche modo la dinamica degli eventi, è necessario focalizzare l'attenzione sui dispositivi alimentati dal quadro elettrico d'emergenza a sua volta alimentato dal DGE.

3.8.2. Mancata alimentazione dei timoni.

Il DGE era effettivamente deputato anche a garantire il funzionamento dei timoni in caso di emergenza, laddove fosse venuta meno la ordinaria alimentazione per via di un blackout del quadro elettrico principale. Come si è visto in altra parte della sentenza, i timoni si bloccavano a pochi secondi dall'incidente, quando l'ultimo ordine di barra a dritta risultava eseguito solo parzialmente (ciò si desume dall'attivazione degli allarmi di avaria delle pompe timone 1, 3 e 4 alle ore 21:46:52).

La difesa dell'imputato ha osservato che il corretto funzionamento del DGE avrebbe consentito l'utilizzo dei timoni con conseguente possibilità di incidere sulla manovra nelle fasi successive all'incidente.

L'obiezione difensiva, però, non è condivisibile.

Dall'istruttoria dibattimentale è emerso che l'utilizzo dei timoni sarebbe risultato del tutto inefficace, in quanto la nave aveva perso completamente la populsione a seguito dell'immediato allagamento del quadro elettrico principale. A tal riguardo, i periti hanno osservato, con argomentazione pienamente condivisibile, che il flusso d'acqua dovuto all'abbrivio della nave non poteva raggiungere i timoni per la presenza davanti agli stessi

delle eliche ferme, sicché il loro utilizzo non avrebbe potuto produrre alcun effetto sulla manovrabilità della nave (cfr, relazione peritale del 7.6.2014, pag. 41).

Di conseguenza il fatto che i timoni non potessero essere utilizzati a causa del mancato funzionamento del DGE non produceva in concreto alcuna conseguenza negativa sulla dinamica degli eventi, in quanto l'uso degli stessi sarebbe risultato totalmente inefficace.

Ma vi è di più. Retrospectivamente, infatti, non può contestarsi che la rotta migliore sia stata quella che Grecale e correnti hanno determinato da soli, portando la nave a incagliarsi sullo scoglio della Gabbianara, al punto che diverse parti nel corso del dibattimento hanno parlato di "miracolosa coincidenza di eventi". Qualsiasi manovra di allontanamento dalla Costa sarebbe risultata disastrosa, perché la Concordia, considerata la natura e le dimensioni della falla, era certamente destinata ad affondare.

In conclusione, la possibilità di utilizzare i timoni non avrebbe apportato alcuna utilità in concreto, per cui la questione appare totalmente irrilevante.

3.8.3. Impossibilità di far funzionare le pompe di aspirazione.

Per quanto riguarda il sistema di pompe in dotazione alla nave, si rinvia a quanto già osservato nella parte introduttiva di questa sentenza. Giova qui ricordare che il collegio peritale ha precisato che il sistema di prosciugamento di cui era dotata la Concordia risultava assolutamente conforme alla regola 21 del Cap.II-1 della SOLAS e che, in conformità alla Regola SOLAS II-1/42.2.4, una sola pompa era alimentata direttamente dal DGE, vale a dire la n. 4 (pompa centrifuga autoadescante sentina emergenza), posizionata nel compartimento n. 12 (non interessato dalla falla).

Viene dunque spontanea già una prima considerazione: poiché soltanto la pompa n. 4 era alimentata dal DGE, l'irregolare funzionamento di quest'ultimo non poteva evidentemente incidere sulla alimentazione delle altre pompe di cui era dotata la nave.

Quanto poi alla pompa n. 4, il Collegio peritale ha precisato che la stessa aveva una portata di 240 m³/h, talmente esigua rispetto alla quantità di acqua entrata nella nave in pochissimo tempo che, se anche fosse entrata in funzione, non sarebbe stata in grado di fronteggiare l'allagamento continuo (cfr, pagg. 90/91, perizia dell'incidente probatorio). A tal riguardo, i c.t. del Pm hanno quantificato la rientrata di acqua in circa dodicimila metri cubi al minuto, costantemente alimentata dalla enorme falla di oltre settemila metri cubi al minuto, sicché, viste le colossali sproporzioni tra le rispettive grandezze – 240 metri cubi l'ora e 7.000 metri cubi al minuto –, il solo ipotizzare un'incidenza causale del mancato

funzionamento di tale pompa sul decorso degli eventi costituisce un vero e proprio oltraggio alla logica.

In merito alle pompe di bilanciamento, i periti, dopo aver puntualizzato che non era previsto in linea di principio che le stesse dovessero intervenire in caso di allagamenti per falla, hanno chiarito che le quattro pompe di bilanciamento presenti sulla Concordia avevano la funzione di intervenire sullo sbandamento trasversale e sull'assetto longitudinale durante il normale esercizio della nave. Più precisamente, due di esse gestivano il travaso di acqua di mare tra casse dislocate nella zona di prua e casse sistemate a poppa, mentre le altre due gestivano il travaso di acqua dolce da apposite casse sistemate in posizione centrale. Stiamo parlando, nel dettaglio, delle pompe nn. 2, 5, 6 e 15 posizionate, rispettivamente, nei compartimenti 13, 12, 10 e 3 (questa la rispettiva portata di ciascuna: 200/250 m³/h; 480 m³/h; 480 m³/h; 200/250 m³/h).

Il difensore dell'imputato nel corso della discussione ha fatto riferimento alla pompa del compartimento n. 12 (dunque la pompa n. 4), sostenendo che la stessa avrebbe potuto essere utilizzata per aspirare acqua dai compartimenti 7 e 8 interessati in misura inferiore dall'allagamento. La questione era stata già affrontata in sede di incidente probatorio e in quella sede il perito aveva precisato che quella pompa, in relazione alla sua portata, non avrebbe potuto essere d'aiuto di fronte alla consistenza della rientrata d'acqua. La difesa ha contestato durante la discussione finale la tesi del perito, sostenendo che in realtà quella pompa avrebbe potuto essere d'aiuto, testualmente osservando: *"(...) in realtà io non voglio usare la pompa per, come dire, voler levare acqua dai compartimenti interessati, dalla falla, volevo utilizzare, avevo la possibilità di utilizzare almeno per due compartimenti, il 7 e l'8, che non erano interessati in maniera rilevante dalla falla, quindi la pompa avrebbe non risucchiato tutta l'acqua che stava in quei compartimenti, avrebbe contenuto il loro allagamento. Perchè qua anche un bicchiere d'acqua in più ha contribuito allo sbandamento di quella nave, una goccia d'acqua in più ha contribuito. Se io avessi avuto la possibilità di eliminare acqua, sia pure a bicchieri, certamente avrei avuto una condizione diversa"* (udienza 5.2.2015, III, pag. 18).

A parere del Collegio, però, queste considerazioni non colgono nel segno, in quanto la portata della pompa era tale che non avrebbe potuto apportare alcun miglioramento.

Quanto alle altre pompe diverse dalla 4, è bene ricordare che non erano collegate all'impianto elettrico di emergenza, sicché, dopo il blackout prodottosi a seguito del sinistro, le stesse non sarebbero mai potute entrare in funzione a prescindere dal funzionamento del DGE (cfr, relazione dei periti in sede di incidente probatorio, pag. 234).

Più precisamente, il Collegio peritale ha chiarito che le pompe di sentina e le pompe di esaurimento grandi masse non erano collegate alla linea di emergenza e che il tentativo di collegare le stesse tramite la modalità Feed-Back non aveva avuto alcun successo a causa delle protezioni di corto circuito intervenute in conseguenza dell'allagamento (cfr, pag. 41, relazione scritta peritale, depositata il 7.6.2014).

Il teste Fiorito, in effetti, ha riferito che avevano provato ad azionare le pompe di aspirazione grandi masse senza successo, in quanto le stesse si trovavano già sott'acqua, e che avevano comunicato tale circostanza anche al ponte di comando (22:18, comunicazione tra Fiorito e Canessa; trascrizioni dibattimentali udienza 19.11.2013, pag. 22). Incidentalmente, non può non osservarsi come il personale di macchina, in quel momento (22:18), non avrebbe dovuto trovarsi nella zona sinistrata, visto che già sin dalle 22:00, essendo pervenute in plancia notizie utili a far desumere l'allagamento di tre compartimenti contigui, il Comandante avrebbe dovuto ordinare immediatamente l'allontanamento di tutto il personale dalla sala macchine e dai ponti attigui alla zona sinistrata per non esporre a pericolo la incolumità dei lavoratori.

Non ha senso, pertanto, l'obiezione ostinatamente riproposta dalla difesa dell'imputato e (singolarità ricorrente in questo processo) anche da talune parti civili secondo cui l'impossibilità di azionare la pompa alimentata dal DGE avrebbe comunque inciso negativamente sulla dinamica degli eventi. Tale obiezione, infatti, ignora un dato oggettivo rappresentato dalla dimensione dello squarcio e dalla portata della falla: il danneggiamento riportato dalla nave Concordia a seguito dell'impatto era tale per cui nessun dispositivo in dotazione alla nave (ivi compreso il sistema delle pompe) avrebbe potuto incidere in qualsiasi modo sul decorso degli eventi. La Concordia – si può affermare senza tema di smentita sulla base dei dati oggettivi risultati a posteriori – era inevitabilmente destinata all'affondamento – evento, questo, che si verificava solo parzialmente per una miracolosa coincidenza di fattori (in primis, il vento di Grecale che la faceva scarrocciare verso l'Isola del Giglio); mentre avrebbero potuto essere evitate le morti delle trentadue vittime, se l'emergenza fosse stata gestita nel rispetto delle attività previste dalla normativa di riferimento e dalle Procedure aziendali, secondo quanto già osservato.

In definitiva, ritiene questo Collegio che il mancato funzionamento delle pompe di aspirazione dei liquidi non abbia avuto alcuna incidenza causale sul decorso degli eventi, in perfetta sintonia con quanto affermato dai periti sia nella fase dell'incidente probatorio sia in quella dibattimentale.

3.8.4. L'irregolare funzionamento degli ascensori.

In merito alla questione dell'incidenza causale dell'irregolare funzionamento degli ascensori sugli eventi delittuosi si rinvia interamente a quanto già osservato in precedenza sulla specifica questione (v. sopra 3.6.1.).

3.8.5. L'impossibilità di utilizzare i verricelli per l'issaggio delle scialuppe.

Più complesso appare il rilievo sulla mancata energia a servizio dei verricelli delle scialuppe di salvataggio.

Si ricorda che le scialuppe di salvataggio vengono calate a mare con una sequenza di operazioni: sbraccio dei bracci di ritenzione (con una carica gas), posa in verticale dell'imbarcazione in corrispondenza della fiancata, ammaino per forza di gravità. Il verricello di cui si tratta, alimentato ad energia elettrica, è una apparecchiatura di supporto (non obbligatoria per la SOLAS) che serve a sollevare l'imbarcazione e riportarla nella posizione di partenza.

Di per sé quindi il funzionamento del verricello parrebbe ininfluenza in ordine al tema dell'ammaino a mare delle scialuppe.

Osservano peraltro i difensori dell'imputato e della parte civile Codacons che non si era riuscito a calare tre delle scialuppe sul lato sinistro della nave (la 6, la 12 e la 16) rimaste incastrate sul fianco della nave e che di conseguenza circa 450 persone erano rimaste intrappolate a bordo. Ed assumono che i verricelli in questione sarebbero stati essenziali per un'operazione di disincastro, con uno spostamento in alto per poi riprendere la discesa verso il mare e la salvezza, aggiungendo che sarebbe stata ancora possibile la manovra in questione, perché le altre scialuppe nel contempo riuscivano a scendere e guadagnare la superficie del mare e la salvezza.

La tesi in teoria non sarebbe priva di influenza sul nesso causale, perché quei passeggeri erano avviati verso la parte di dritta della nave ed è tra loro che si registrava il numero maggiore di deceduti.

Ad avviso dell'accusa tale questione sarebbe palesemente infondata, in considerazione del fatto che la normativa vigente non prevedeva che i dispositivi di ammaino fossero alimentati dalla fonte di energia elettrica di emergenza della nave, essendo in realtà sufficiente che le imbarcazioni di salvataggio, in condizioni di emergenza, potessero essere calate mediante dispositivo meccanico.

L'osservazione dell'accusa è corretta, ma la stessa, a giudizio del Collegio, non risulta assorbente.

In effetti i verricelli, utilizzabili in condizioni normali per l'ammaino e il recupero delle scialuppe di salvataggio, non erano classificati come utenze SOLAS. In altre parole, la normativa vigente all'epoca dei fatti non prescriveva, in caso di emergenza, che fosse garantita la possibilità di issare nuovamente a bordo le imbarcazioni di salvataggio, ritenendosi sufficiente quella di ammainare le scialuppe mediante un sistema meccanico. Dagli accertamenti peritali è risultato che tutte le scialuppe e le zattere di salvataggio presenti sulla nave Concordia erano dotate di un sistema di ammaino non necessitante di alimentazione elettrica, per cui il requisito normativo doveva considerarsi pienamente soddisfatto. La questione in esame è stata però ugualmente proposta in quanto la nave Concordia, pur non essendo richiesto dalla normativa di settore, era comunque dotata di verricelli collegati alla linea d'emergenza, per cui gli stessi avrebbero potuto essere utilizzati anche in ipotesi di blackout prolungato.

Ritiene pertanto il Collegio che la questione relativa all'eventuale sussistenza di profili colposi per il mancato funzionamento di tali verricelli non possa essere risolta con l'argomento addotto dall'accusa, in quanto profili di responsabilità possono discendere anche dal mancato funzionamento di dispositivi di emergenza che, pur non obbligatori per legge, sono comunque in dotazione alla nave. La società armatrice, infatti, in virtù del contratto di trasporto instaurato con i passeggeri, è tenuta a garantire il corretto funzionamento di ogni dispositivo in dotazione alla nave (tanto più se siano previsti per il caso di emergenza), a prescindere che gli stessi siano obbligatori o meno per legge. D'altra parte la scelta del trasportatore, in caso di crociera o di viaggio aereo, è spesso influenzata dalla maggiore affidabilità in termini di sicurezza riconosciuta a una compagnia rispetto a un'altra: sicché la società trasportatrice è tenuta a garantire il funzionamento di ogni dispositivo in dotazione alla nave anche laddove lo stesso non sia obbligatorio per legge, poiché il trasportato ha fatto legittimamente affidamento sulla maggiore garanzia in termini di sicurezza offerta dal trasportatore. Ragionandosi diversamente, si dovrebbe arbitrariamente escludere, ad esempio, la responsabilità penale in capo al noleggiatore di un'auto munita del dispositivo air-bag (anch'esso non obbligatorio per legge) nella ipotesi in cui il noleggiante, a seguito di un incidente, riportasse una lesione verificatisi a causa di un difettoso funzionamento del dispositivo medesimo imputabile a difetto di manutenzione. Vero è, invece, che con il contratto di trasporto insorge una posizione di garanzia in virtù della quale il trasportatore è responsabile di ogni lesione riportata dal trasportato

riconducibile anche al difettoso funzionamento di dispositivi deputati alla sicurezza del mezzo di trasporto, a prescindere – si ripete – che gli stessi siano obbligatori o meno per legge.

Ciò chiarito, deve tuttavia osservarsi che anche in questo caso l'obiezione sollevata dalle difese non appare fondata nel merito.

Serve qui richiamare, anzi tutto, le considerazioni già formulate in merito al mancato sbraccio delle lance 6, 12 e 16 ubicate sul lato sinistro della nave, e in particolare la conclusione cui si perveniva (in via principale) circa il fatto che la causa del mancato ammaino, perlomeno per le ultime due lance, era da ricondurre all'eccessiva inclinazione della nave, superiore in quel momento ai venti gradi. Se così è, ne deriva che ogni ulteriore tentativo di ammainare le scialuppe, dopo averle sollevate mediante i verricelli, non avrebbe comunque avuto migliore sorte, visto che la fiancata della nave inclinata avrebbe rappresentato a quel punto un ostacolo insuperabile.

Per quanto riguarda, invece, la scialuppa n. 6, rispetto alla quale sussiste quanto meno il dubbio che l'inclinazione non fosse la causa unica del suo mancato ammaino, si osserva che la stessa, anche a seguito dell'erronea manovra effettuata dal capo-lancia, finiva incastrata nel ponte 3 sottostante, piegandosi in parte su un lato, come emerge dalla foto seguente.



Ora, a seguito della posizione assunta dalla scialuppa, sarebbe stato comunque necessario far scendere tutti gli occupanti al ponte 3 prima di tentare di sollevarla con il verricello, per non esporre a gravissimo rischio la incolumità delle persone a bordo di essa. Tentare infatti il sollevamento della scialuppa, già inclinata, con il rischio che le persone, prese dal panico, potessero spostarsi all'interno creando maggiore inclinazione, sarebbe stata una manovra temeraria, che avrebbe potuto esporre a serio pericolo di vita le decine di persone a bordo (150 all'incirca). Lo svolgimento di tali attività – discesa delle persone dalla scialuppa, tentativo di sollevamento con il verricello, risalita di tutte le persone, tentativo di estensione completa dei bracci e infine tentativo di discesa in acqua – avrebbe richiesto un apprezzabile lasso di tempo durante il quale l'inclinazione della nave sarebbe aumentata sempre di più condannando al sicuro fallimento il successivo ammaino. Vi è dunque la ragionevole certezza che la possibilità di utilizzare il verricello non avrebbe offerto alcuna chance di riuscita nell'ammaino delle tre scialuppe rimaste sul lato sinistro della nave.

Anche in questo caso, pertanto, la questione sollevata dai difensori dell'imputato e di alcune parti civili risulta assolutamente pretestuosa, visto che l'utilizzo dei verricelli non avrebbe potuto incidere in nessuna maniera sul decorso degli eventi.

3.8.6.L'illuminazione in caso di emergenza.

Ancor più evidente la pretestuosità della questione sollevata relativamente all'incidenza che il mancato funzionamento del DGE avrebbe avuto sull'illuminazione della nave. Di seguito si riporta testualmente quanto osservato dal difensore dell'imputato in sede di discussione: *“Abbiamo certamente un problema sull'illuminazione, i naufraghi hanno detto “noi stavamo al buio”, al di là di quei punti illuminati che chiaramente non sono illuminati né dal sistema principale, né dal sistema secondario e straordinari, in molte zone della nave questo sistema non dava la possibilità di usufruire dell'illuminazione esistente. E la luce, il riferimento avrebbe certamente contribuito ad una più efficiente efficace evacuazione degli ospiti (udienza 5.2.2015, II, pag. 11).*

È bene richiamare, a tal proposito, quanto osservato dai periti: “Per quanto riguarda l'illuminazione della nave, si può affermare che non vi era nessuna parte di essa collegata direttamente alla linea di alimentazione di emergenza dovendo essere in base alla SOLAS Cap. II-1, regola 42.4, alimentati tramite fonte temporanea di energia (UPS) e quindi il malfunzionamento del DGE non ha avuto nessuna conseguenza sul sistema di illuminazione nave” (cfr, relazione peritale del 7.6.2014, pag. 41).

Dalla istruttoria dibattimentale, d'altra parte, non è assolutamente emerso che anche una sola vittima fosse scivolata a seguito della mancanza di illuminazione, per cui la questione in esame non assume in concreto alcuna rilevanza ai fini della presente decisione.

Quanto poi alla richiesta di trasmissione degli atti al Pm, giova ripetere che nell'ipotetico procedimento penale a carico dei rappresentanti legali della società armatrice sarebbe necessario dimostrare, ai fini dell'affermazione della loro penale responsabilità, che almeno una morte sarebbe stata scongiurata se l'illuminazione avesse correttamente funzionato, mentre nessun elemento istruttorio consente di addivenire a una conclusione del genere.

3.8.7. L'impossibilità di utilizzare il sistema informatico NAPA On board.

Benché non si trattasse di un dispositivo obbligatorio per legge, la nave Concordia era dotata del sistema informatico NAPA On board, che era di supporto ai fini del calcolo della stabilità della nave in condizioni di carico. Tale software non va confuso con la versione più avanzata nella disponibilità del RINA: il consulente del PM, ing. Scamardella, ha precisato che esistono diverse versioni del programma e che quella nella disponibilità della nave Concordia consentiva di calcolare la stabilità alla partenza con nave integra, ma non anche di effettuare calcoli in caso di allagamento conseguente a falla; mentre il sistema più evoluto in dotazione al RINA era in grado di procedere al calcolo della stabilità in caso di allagamento, naturalmente previo inserimento dei dati necessari per effettuare il calcolo medesimo. Il consulente ha anche precisato che, nel corso di una prova fatta durante lo svolgimento del suo incarico, erano state necessarie ben due ore per inserire i dati sulle condizioni di carico alla partenza (udienza 1.7.2014, II, pagg. 37 e segg.). Incidentalmente, si osserva che la Costa Crociere aveva sottoscritto con RINA s.p.a. un contratto a titolo oneroso avente per oggetto la fornitura, da parte di quest'ultima società, dei servizi di *technical advisor*, comprendenti anche le attività di ausilio sui calcoli di stabilità della nave mediante il più evoluto software NAPA nella disponibilità della medesima Compagnia, e che all'imputato è stato tra l'altro contestato anche di aver omesso la comunicazione al technical advisor, com'era previsto dalla Procedura aziendale P12.04 IO 02 SMS.

Quanto invece al sistema informatico in dotazione alla nave Concordia, la difesa ha sostanzialmente obiettato:

a) che la possibilità di usare il NAPA avrebbe consentito di acquisire più rapidamente informazioni importanti sulla stabilità della nave;

b) che il Comandante aveva maturato la convinzione, sulla base di precedenti calcoli di stabilità forniti dal software in questione, che la Concordia potesse galleggiare anche con tre compartimenti contigui allagati.

Ora, quanto al primo profilo, secondo la difesa l'utilizzo del NAPA avrebbe consentito "di comprendere esattamente, con tempi certamente più rapidi, quello che stava accadendo ed avrebbe dato quel supporto al comandante che doveva prendere una decisione" (udienza 5.2.2015, avv. Laino, II, pagg. 4).

L'assunto tuttavia non è condivisibile.

Si osserva infatti, come si è più volte sottolineato, che a soli quindici minuti dall'impatto il Comandante avrebbe avuto la possibilità, se si fosse attenuto scrupolosamente alle regole di comportamento dettate dalla SOLAS e dalle Procedure aziendali, di sapere che già ben tre compartimenti contigui erano allagati e che dunque la nave, avendo superato la riserva di galleggiabilità, non era più un mezzo sicuro per i passeggeri. Una volta acquisito tale dato, interrogare il sistema NAPA per ottenere simulazioni sulla stabilità avrebbe comportato soltanto ulteriori perdite di tempo, visto che tale sistema informatico, come riconosciuto dallo stesso difensore nel corso della discussione, non avrebbe certo potuto incidere sul contenimento della falla.

Non può non sottolinearsi, a tal proposito, che l'uso del Damage Control Plan era doveroso secondo la SOLAS, le Procedure aziendali e il Ruolo di appello: come si è già dimostrato, *l'attivazione* dello stesso (secondo la terminologia usata dal Ruolo di appello) avrebbe consentito all'imputato di acquisire con certezza informazioni sull'allagamento di un compartimento già alle ore 21:52, di due compartimenti alle ore 21:58 e di ben tre compartimenti contigui alle ore 22:00. Schettino, pertanto, se avesse posto in essere la condotta doverosa, avrebbe acquisito in soli quindici minuti dall'incidente elementi sufficienti a trarre la conclusione che la nave non era più un mezzo sicuro per le persone a bordo.

Ma vi è di più. La pretestuosità della questione sollevata dalla difesa emerge scopertamente dalle registrazioni del VDR e dalle risultanze testimoniali. Per effettuare dei calcoli sulla stabilità il sistema NAPA On board avrebbe avuto bisogno ovviamente dell'inserimento dei dati sull'allagamento giungenti dai ponti sottostanti, mentre dalle testimonianze degli ufficiali che erano in plancia quella sera si ricava che Schettino, all'esito delle due conversazioni avute con Pilon rispettivamente alle 21:49 e alle 21:52, non aveva comunicato a nessun altro le informazioni ricevute, per cui il sistema informatico non avrebbe potuto comunque tener conto delle stesse. Dalle registrazioni del

VDR emerge in effetti che il Comandante si informava sul funzionamento del NAPA per la prima volta alle 22:10, mentre le informazioni idonee a far desumere l'allagamento di tre compartimenti contigui erano già pervenute in plancia sin dalle ore 22:00, sicché l'imputato avrebbe avuto la possibilità sin da quel momento di sapere che la nave aveva già tre compartimenti allagati.

Si tratta a questo punto di esaminare l'altro aspetto evidenziato dalla difesa, circa il fatto che l'imputato avesse maturato la convinzione, sulla base dei risultati di precedenti simulazioni fornite dal NAPA On board, che la Concordia potesse galleggiare anche con tre compartimenti contigui allagati.

Ora, a prescindere dalla veridicità o meno dell'allegazione sui precedenti risultati forniti dal medesimo sistema informatico, si osserva che l'imputato aveva l'obbligo di conoscere la riserva di galleggiabilità attestata dalla documentazione ufficiale di bordo e conseguentemente di far riferimento unicamente ad essa nell'adottare le decisioni durante l'emergenza. L'obiezione difensiva, pertanto, lungi dal poter escludere o anche solo attenuare la responsabilità dell'imputato, finisce in realtà col dimostrare ancora una volta l'atteggiamento di superficialità e di supponenza dello stesso, ritenendo egli di poter snobbare tanto le Procedure quanto le certificazioni ufficiali per affidarsi a convincimenti personali basati, come in questo caso, su dati risultanti da simulazioni del sistema informatico e – soprattutto – non riconosciuti né dalla normativa di riferimento né dalla società costruttrice della nave.

In conclusione, l'utilizzo del software NAPA On board non avrebbe offerto alcun ausilio, in quanto il Comandante avrebbe avuto la possibilità, se avesse tenuto la condotta doverosa indicata dalla SOLAS e dalle Procedure aziendali, di sapere già alle 22:00, a soli quindici minuti dall'incidente, che ben tre compartimenti contigui erano allagati, mentre il sistema informatico, fino a quel momento, non avrebbe potuto offrire alcuna indicazione dato che l'imputato aveva tenuto per sé le informazioni ricevute dal direttore di macchina. In altre parole, la dinamica dei fatti di quella sera dimostra, senza possibilità di confutazione, che l'utilizzo del Damage Control Plan (obbligatorio secondo la SOLAS, le Procedure aziendali e il Ruolo di appello) avrebbe consentito di capire che la nave aveva perso la riserva di galleggiabilità già alle ore 22:00, mentre il sistema informatico NAPA a bordo della Concordia, fino a quel momento, non avrebbe potuto effettuare calcoli attendibili, visto che Schettino aveva tenuto per sé i dati sull'allagamento fornitigli da Pilon nelle due conversazioni precedenti.

Di conseguenza, l'obiezione difensiva appare totalmente infondata.

3.8.8. La tenuta delle porte stagne.

Per quanto riguarda la descrizione delle porte stagne che dividevano i compartimenti da 1 a 19 si rinvia alla parte introduttiva della sentenza.

In questa sede, debbono essere affrontate alcune questioni sollevate dalla difesa dell'imputato e da talune parti civili in merito alla tenuta delle stesse nonché alla prassi autorizzata dalla società armatrice di tenere aperte alcune di esse durante la navigazione, in contrasto con la normativa di riferimento.

Ora, quanto alla seconda questione, dall'istruttoria è effettivamente emerso che la Costa Crociere, per facilitare lo svolgimento di alcune attività estranee alle esigenze della conduzione della nave, aveva stabilito con la Procedura SMS P12.05 I0 06 che il comandante potesse consentire, ravvisandone la necessità, che alcune porte stagne restassero aperte durante la navigazione, e precisamente le porte C7, C8, B12, B13 e A24. Il Collegio peritale ha osservato che tale prassi non era assolutamente conforme ai requisiti SOLAS, che vietano l'apertura delle porte stagne durante la navigazione (relazione peritale incidente probatorio, pagg. 58-59).

È tuttavia anche emerso che questa prassi, certamente irregolare, non ha avuto alcuna incidenza sulla verifica dell'incidente del 13.1.2012, dato che dalle registrazioni del VDR si evince che al momento dell'impatto le porte stagne erano tutte chiuse, ad eccezione delle porte B13 e B12, che venivano chiuse immediatamente dopo l'impatto (rispettivamente alle 21:46:44 e 21:47:11). In particolare, nel corso dell'esame durante l'incidente probatorio, il perito Cantelli Forti ha spiegato dettagliatamente che, ad eccezione delle due porte suddette, le altre porte stagne erano chiuse al momento dell'incidente, e che l'apertura parziale di altre porte nei momenti successivi era effettuata dal personale recatosi presso la zona sinistrata per verificare la entità dell'allagamento (Cantelli Forti, udienza 16.12.2012, pagg. 41 e segg.). Quanto alle porte B12 e B13 (le uniche risultate aperte al momento dell'impatto, si ripete), i periti hanno chiarito che non riguardavano i compartimenti interessati dall'allagamento, dato che le stesse erano situate a proravia sul ponte B mentre i compartimenti interessati dalla falla (4, 5, 6, 7 e 8) erano posizionati a poppavia, sicché il fatto che le stesse fossero aperte al momento dell'incidente non poteva produrre alcuna conseguenza sulla dinamica dell'allagamento. Soltanto l'apertura di due porte, tra quelle indicate nella Procedura aziendale citata, avrebbe potuto condizionare l'allagamento: la C7, collocata tra i compartimenti 6 e 7, e la C8, posizionata tra i compartimenti 5 e 6. Tuttavia, dagli accertamenti peritali è emerso che tali porte erano chiuse al momento dell'impatto.

La circostanza tra l'altro trova conferma anche nella testimonianza di Hugo Di Piazza, il quale riferiva che, al termine del giro di controllo effettuato prima dell'incidente, non aveva ravvisato alcuna anomalia, precisando che aveva trovato chiusa la porta tra i compartimenti 6 e 7 (Di Piazza, udienza 12.11.2013, II, pag. 12).

Si può dunque concludere che la prassi legittimata dalla Procedura aziendale sopra indicata, pur essendo contraria ai requisiti SOLAS nella parte in cui consentiva di mantenere aperte alcune porte stagne durante la navigazione, non comportava conseguenze negative in ordine alla produzione degli eventi che ci riguardano.

Quanto invece all'altra questione cui si accennava precedentemente, la difesa dell'imputato e i difensori di talune parti civili hanno sostenuto, nel corso del dibattimento, che la velocità di allagamento di alcuni compartimenti sarebbe stata agevolata anche dalla difettosa tenuta di alcune porte stagne.

In particolare, l'attenzione è stata focalizzata sulla porta n. 10, che divideva i compartimenti 3 e 4, essendo emerso dall'istruttoria che dalla stessa, subito dopo l'impatto, aveva iniziato a trafilare acqua. Di significativa utilità ancora una volta è la testimonianza di Hugo Di Piazza, il quale precisava che, dopo essersi richiuso alle spalle la porta stagna n. 10, si era accorto che dalla stessa trafileva acqua sia dall'alto che dal basso. Invitato esplicitamente dal Pm a quantificare l'entrata d'acqua, egli precisava che non gli era sembrata una pressione consistente, supponendo tuttavia che di lì a poco il compartimento si sarebbe completamente allagato (udienza 12.11.2013, II, pag. 20).

Sulla base di tali risultanze, a parere dei difensori suddetti vi sarebbe la prova del difettoso funzionamento della porta stagna.

La conclusione cui giungono le difese, però, non può essere condivisa.

Il c.t. del Pm, ing. Scamardella, ha fatto notare come fosse altamente probabile che la porta stagna n. 10, che divideva i compartimenti 3 e 4, fosse stata danneggiata dalla violenza dell'impatto sul basso fondale scoglioso.

Tale conclusione appare pienamente condivisibile: non deve infatti dimenticarsi che nel compartimento 4 restava addirittura conficcato un pezzo dello scoglio, a dimostrazione della violenza dell'urto registrata da quel compartimento. È dunque assolutamente ragionevole ritenere che la struttura stessa della paratia riportasse delle deformazioni, tali da incidere sulla sua tenuta.

Inoltre, lo stesso consulente ha messo in risalto come il battente d'acqua per cui la tenuta era garantita (11.2 metri) fosse stato sicuramente superato, per cui anche per questa

ragione la porta stagna non poteva più assicurare la tenuta (c.t. Scamardella, udienza 1.7.2014, II, pag. 29 e segg.).

Dunque, gli elementi istruttori offerti dal dibattimento consentono di affermare che la porta stagna n. 10 non trafileva per un vizio e/o difetto di costruzione, bensì sia per le deformazioni strutturali causate dalla violenza dell'impatto sia per la imponente pressione cui era sottoposta, superiore a quella per cui la tenuta doveva essere garantita.

In conclusione, l'ipotesi sollevata dalla difesa dell'imputato e dai difensori di alcune parti civili, secondo cui la velocità e l'estensione dell'allagamento sarebbero state influenzate anche dalla difettosa tenuta di alcune porte stagne, non trova adeguato sostegno nelle risultanze istruttorie.

3.9. IL REATO DI LESIONI PERSONALI PLURIME.

Quanto sin qui detto consente di ritenere dimostrata la responsabilità dell'imputato anche in ordine ai reati di lesione personale nei confronti delle centonovantatré persone indicate nel capo di imputazione. Si riportano di seguito i nominativi delle stesse con la natura delle lesioni rispettivamente subite:

1. Pino PANNESE (trauma rachide cervicale, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 15 giorni dal fatto lesivo);
2. Alessio PANNESE (lieve trauma psicologico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 5 giorni dal fatto lesivo)
3. Rossella SQUARCIO (trauma distorsivo, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 15 giorni dal fatto lesivo),
4. Nicla CIUTINI (politrauma, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
5. Antonella CIPRIANI (trauma distorsivo del rachide cervicale e contusivo del femore sinistro, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
6. Desiree GRASSO (turbe alimentari e stato ansioso ed emotivo, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
7. Irina FLOREA (trauma psicologico),
8. Noemi LAROCCA (ansia somatizzata e tachicardia),
9. Valentino SANNA (ansia somatizzata e tachicardia),
10. Maria Rosa CUCCU (ansia somatizzata e tachicardia),

11. Damiano COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
12. Maria MERCURIO(ansia somatizzata e tachicardia),
13. Giuseppe D'IPPOLITO (ansia somatizzata e tachicardia),
14. Tiziana BOLOGNA (ansia somatizzata e tachicardia),
15. Ilenia D'IPPOLITO (ansia somatizzata e tachicardia),
16. Maria Gloria D'IPPOLITO (ansia somatizzata e tachicardia),
17. Giacomo Giuseppe BRIGNONE (ansia somatizzata e tachicardia),
18. Rosalba COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
19. Marco Umberto BRIGNONE (ansia somatizzata e tachicardia),
20. Lina Elena BRIGNONE (ansia somatizzata e tachicardia),
21. Pietro COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
22. Concetta PARTINICO (ansia somatizzata e tachicardia),
23. Camilla COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
24. Valentino COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
25. Damiano COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
26. Caterina COSTANZA (ansia somatizzata e tachicardia),
27. Giada DI GIOIA (ansia somatizzata e tachicardia),
28. Pietro BOLOGNA (ansia somatizzata e tachicardia),
29. Vincenza Edia FORLANI (ansia somatizzata e tachicardia),
30. Enzo STEFANELLO(ansia somatizzata e tachicardia),
31. Svetlana KRSMANOVIC (ansia somatizzata e tachicardia),
32. Gesuino ARDU (ansia somatizzata e tachicardia),
33. Filomena GRUSSU (ansia somatizzata e tachicardia),
34. Francesca ARDU (ansia somatizzata e tachicardia),
35. Walter GALASSO (ansia somatizzata e tachicardia),
36. Maria Chiara ANGIONI (ansia somatizzata e tachicardia),
37. Matteo GALASSO (ansia somatizzata e tachicardia),
38. Laura ASTEGIANO (distrazione muscoli della spalla, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 4 giorni dal fatto lesivo),
39. Antonio GRANAIOLA (ansia somatizzata e tachicardia),
40. Renza CARENA (ansia somatizzata e tachicardia),
41. Antonella MARTEDDU (disturbo acuto da stress e gravi turbe del sonno, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 3 giorni dal fatto lesivo),

42. Daniela CADAU (trauma distorsivo rachide cervicale e trauma ginocchio sinistro, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
43. Angelo LA COGNATA (trauma contusivo regione sacrale, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
44. Ike SHULI (trauma distorsivo della colonna lombo-sacrale, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
45. Claudia POLIANI (stato d'ansia),
46. Maria Doloretta ATZEI (ansia somatizzata e tachicardia),
47. Patrizia PERILLI (disturbo da stress post-traumatico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 15 giorni dal fatto lesivo),
48. Luciano CASTRO (disturbo da stress post-traumatico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
49. Eliana PEREZ PRATO (stato d'ansia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 24 giorni dal fatto lesivo),
50. Ivana CODONI (stato d'ansia, capogiri, insonnia),
51. Miriana CAPOCCHIA (ansia somatizzata e tachicardia),
52. Marco BACCANI (ansia somatizzata e tachicardia),
53. Inga SINENKO (ansia somatizzata e tachicardia),
54. Vincenzo MARFELLA (agitazione psicomotoria conseguente a trauma psichico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 11 giorni dal fatto lesivo),
55. Antonio SCOTTI (sindrome ansiosa depressiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 4 giorni dal fatto lesivo),
56. Irina NAZAROVA (trauma cranio-faciale, ferita lacero-contusa regione frontale, frattura multipla scomposta ossa nasali, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
57. Olga Holly KOSLOVA (dolore toracico, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 5 giorni dal fatto lesivo),
58. Mathildeas Sebastian BARBA (gastroenterite, shock emotivo, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
59. Nicoletta DENOTTI (ansia somatizzata e tachicardia),
60. Andrea GAVIANO (ansia somatizzata e tachicardia),
61. Sabrina DENOTTI (ansia somatizzata e tachicardia),

62. Alessandra GRASSO (tracheite acuta, algia al collo e dorsale, grave disturbo d'ansia reattivo, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
63. Fabio Vincenzo TORRISI (algia post-contusiva regione parietale destra, contusione spalla, gomito e ginocchio e caviglia destra, grave disturbo d'ansia reattivo, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
64. Ettore BARONCINI (dolore toracico, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 33 giorni dal fatto lesivo),
65. Orietta BEGHELLI (contrattura antalgica e disturbo del sonno, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 12 giorni dal fatto lesivo),
66. Oscar VETRÒ (sindrome ansiosa depressiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
67. Sergio LEONARDI (cefalea e ipostenia, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
68. Antonina BOLOGNA (rachialgie, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 3 giorni dal fatto lesivo),
69. Samuele LEONARDI (sindrome post-traumatica da stress acuto, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
70. Emanuele LEONARDI (sindrome post-traumatica da stress acuto, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
71. Carlo Saverio Domenico LOMBARDO (lesione da trauma distorsivo al bicipite sinistro con strappo muscolare e disturbo dell'adattamento con sintomi d'ansia, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 32 giorni dal fatto lesivo),
72. Deborah RAMONDA (disturbo dell'adattamento con sintomi d'ansia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 30 giorni dal fatto lesivo),
73. Umberto TROTTI (vertigini in trauma della colonna cervicale e dorsale, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 15 giorni dal fatto lesivo),
74. Fjorda HAMZAI (trauma della spalla e cervicodorsalgia post-traumatica, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
75. Carlo TROTTI (pianto da n.d.d., da cui è derivata una malattia del corpo o della mente giudicata guaribile in 2 giorni dal fatto lesivo),
76. Valentina TROTTI (pianto da n.d.d., da cui è derivata una malattia del corpo o della mente giudicata guaribile in 2 giorni dal fatto lesivo),

77. Michele GRECO (disturbo acuto da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 14 giorni dal fatto lesivo),
78. Diego PAGLIARI (disturbo acuto da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 36 giorni dal fatto lesivo),
79. Denisa Ioana POTINTEU (disturbo d'ansia generalizzata, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
80. Lilieana DOBRA (stato d'ansia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
81. Fiorino DE SANTO (stato d'ansia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
82. Paola DE STEFANI (cervicolombalgia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
83. Nicole DI MARIO (algie vertebrali e sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 26 giorni dal fatto lesivo),
84. Denise DI MARIO (sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 26 giorni dal fatto lesivo),
85. Enis MAKSUDOVSKI (stato ansioso reattivo con somatizzazione, insonnia e atteggiamenti fobici, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
86. Rosa Anna ABBINANTE (trauma contusivo-distorsivo alla caviglia sinistra e alla caviglia destra, nonché disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
87. Luigi D'ELISO (reazione ansioso-depressiva con somatizzazioni d'ansa diffuse e spunti fobici, vertigini soggette, abulia, astenia, cefalea e insonnia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 30 giorni dal fatto lesivo),
88. Giovanni PATTI (disturbo acuto da stress, stato ansioso con attacchi di panico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 60 giorni dal fatto lesivo),
89. Giuseppa AIELLO (disturbo acuto da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 29 giorni dal fatto lesivo),
90. Mariarosaria PATTI (attacchi di panico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 33 giorni dal fatto lesivo),
91. Andrea PATTI (attacchi di panico e disturbi del sonno in pregresso evento traumatico, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),

92. Christina Assunta Lillina RENDE (trauma cranico, distorsione cervicale, escoriazioni diffuse, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
93. Walter COSENTINI (trauma cranico e massiccio facciale, contusione gamba sinistra, escoriazioni multiple, trauma arcata dentaria superiore e inferiore e disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
94. Antonio COSENTINI (disturbo acuto da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 6 giorni dal fatto lesivo),
95. Chiara COSENTINI (disturbo acuto da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 6 giorni dal fatto lesivo),
96. Domenico GARRITANO (stato ansioso, trauma distorsivo cervicale, trauma ginocchio destro e sinistro e trauma spalla destra, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
97. Simona RUSSO (stato ansioso, trauma cranico cervicale, distorsione I MF mano destra e contusione spalla sinistra, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
98. Emilia Rosi (sinusite e laringo-tracheite quali postumi di ipotermia, contusioni multiple, sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 20 giorni dal fatto lesivo),
99. Valentina MUCCIOLI (disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
100. Federica BROLLI (disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
101. Omar BROLLI (disturbo post-traumatico da stress e tono dell'umore di tipo depressivo, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
102. Arnaldo BROLLI (disturbo post-traumatico da stress con importante stato depressivo, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
103. Mandy Jane RODFORD (disturbo post-traumatico da stress),
104. John William RODFORD (disturbo post-traumatico da stress),
105. Simone GOBBI (sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 32 giorni dal fatto lesivo),

106. Sabrina SEGALA (sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 32 giorni dal fatto lesivo),
107. Mauro Antonio MASSAGRANDE (stato di agitazione psicomotoria con gravi turbe del sonno, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
108. Elena MAZZONI (flogosi acuta delle prime vie aeree, ematomi agli arti inferiori, stato d'ansia con gravi turbe del sonno, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
109. Francesco FORESTI (sindrome ansiosa depressiva e reattiva, cervicalgia, trauma cranico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
110. Laura DUSI (sindrome ansiosa depressiva, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
111. Vanessa BROLLI (disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
112. Roberta MASETTI (disturbo post traumatico da stress in fase acuta, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
113. Luca SELLERI (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
114. Annamaria FOTI (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
115. Cristiano PICCATO (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
116. Vanessa PICCATO (rottura incisivo mediano destro e scheggiatura incisivo laterale destro, disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 30 giorni dal fatto lesivo e che ha prodotto l'indebolimento permanente dell'organo deputato alla masticazione),
117. Maria Cristina MEDURI (disturbo post-traumatico da stress),
118. Fabio MOLINARI (disturbo post-traumatico da stress),
119. Waldemar KRIEG (disturbo post-traumatico da stress),
120. Angela BRAVATÀ (trauma distorsivo al rachide cervicale, trauma cranio-facciale, disturbo d'ansia post-traumatico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),

121. Deborah INCUTTI (cervico dorso lombalgia post traumatica ed ecchimosi coscia destra, sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
122. Vincenzo BARBIERI (dorsalgia post traumatica, sindrome ansiosa reattiva, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
123. Roberta BARBIERI (gastroenterite e stress post traumatico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
124. Martina BARBIERI (disidratazione e gastroenterite, stress post traumatico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 39 giorni dal fatto lesivo),
125. Tania NOVELLA (trauma cranico, cervicalgia, stato d'ansia e attacchi di panico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
126. Fabio FRACONTI (contusione piede destro, contusione caviglia destra, stato d'ansia e attacchi di panico, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 10 giorni dal fatto lesivo),
127. Monica GARAU (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
128. Cristina BORDINO (disturbo post-traumatico da stress),
129. Serena ASTEGIANO (disturbo post-traumatico da stress),
130. Nicoletta ATZENI (stato ansioso, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
131. Maurizio CAU (stato ansioso e insonnia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 7 giorni dal fatto lesivo),
132. Efisio ATZENI (disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 26 giorni dal fatto lesivo),
133. Loredana RANDINE (lesioni ossee traumatiche, disturbo post-traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 26 giorni dal fatto lesivo),
134. Chiara CASTELLO (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),

135. Giuseppe ROTUNDO (intensa dorsalgia e disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 18 giorni dal fatto lesivo),
136. Lucrezia DELL'ARMELLINA (tracheite acuta febbrile e disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 33 giorni dal fatto lesivo),
137. Maria Rosaria Sarah LIOTTA (disturbo post-traumatico da stress),
138. Ursula ZEHLES (disturbo post-traumatico da stress),
139. Simone PEDALÀ (disturbo post-traumatico da stress),
140. Asia PEDALÀ (disturbo post-traumatico da stress),
141. Antonino PEDALÀ (disturbo post-traumatico da stress),
142. Dominica Tanja LIOTTA (disturbo post-traumatico da stress),
143. Piero BAVA (stato ansioso permanente, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
144. Cristina GRIVET SER (stato ansioso permanente, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
145. Debora BAVA (disturbo post-traumatico da grave stress con ansia e depressione reattiva grave, insonnia, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in oltre 40 giorni dal fatto lesivo),
146. Daniela GAVIANO (ansia somatizzata e tachicardia),
147. Giada OLIVIERI (ansia somatizzata e tachicardia),
148. Antonio SPANO (ansia somatizzata e tachicardia),
149. Maria Vitalia SOI (ansia somatizzata e tachicardia),
150. Peter UHL (contusioni, raffreddore e disturbi psichici),
151. Katharina HACK (contusioni, assideramento, disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 8 giorni dal fatto lesivo),
152. Birgit SCHRETZMEIR (ematomi agli arti inferiori e disturbi post traumatici da stress, da cui è derivata una malattia del corpo e della mente giudicata guaribile in 12 giorni dal fatto lesivo),
153. Peter Jochen DENZEL (contusioni ed ematomi agli arti inferiori e dolori alla schiena, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 8 giorni dal fatto lesivo),

154. Rainer HACK (disturbo post traumatico da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 16 giorni dal fatto lesivo),
155. Alfred SEMELINK (disturbi psichici, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 8 giorni dal fatto lesivo),
156. Safaà SIKRI (depressione da stress, da cui è derivata una malattia della mente giudicata guaribile in 122 giorni dal fatto lesivo),
157. Antonella FOLCO (trauma emitorace destro, da cui è derivata una malattia del corpo giudicata guaribile in 35 giorni dal fatto lesivo).
158. Angela FAMILARI (politrauma contusivo e stato d'ansia post traumatico)
159. Yazid AL AMAD (politrauma contusivo e stato d'ansia post traumatico)
160. Asia AL AMAD (trauma facciale con frattura lussazione del 51 e stato d'ansia post traumatico)
161. Francesco CIARDO (disturbo ansioso reattivo con insonnia)
162. Elia CIARDO (disturbo acuto da stress)
163. Sabrina DE MATTEIS (disturbo acuto da stress)
164. Giulia Gabrielli (patologia psicologica post-traumatica)
165. Giorgia Gabrielli (patologia psicologica post-traumatica)
166. Gianluca Gabrielli (trauma distruttivo contusivo, disturbo post-traumatico)
167. Laura Avallone (stato d'ansia, ecchimosi, dorsalgia)
168. Ivana Codoni (stato ansioso depressivo)
169. Laura Moda (disturbo post-traumatico da stress)
170. Claudia Poliani (sindrome ansioso-depressiva)
171. Gavril Saatsoglou (danno stenotico alle arterie e disturbo depressivo maggiore)
172. Maria Saatsoglou (disturbo post-traumatico da stress)
173. Massimo Monnini (nevrosi da ansia acuta)
174. Giada Monnini (nevrosi da ansia acuta)
175. Daniela Bini (nevrosi da ansia acuta)
176. Kevin Costantino (disturbo post-traumatico da stress)
177. Ilaria Giampieri (disturbo post-traumatico da stress e aggravamento di patologia erniaria inguinale destra)
178. Carlo Ugolini (disturbo post-traumatico da stress e trauma distrattivo arto superiore sinistro)

179. Denisia Cavaliere (disturbo post-traumatico da stress, trauma contusivo-distorsivo alla caviglia sinistra)
180. Stefano Procida (trauma all'anca sinistra e alla caviglia destra e disturbo post-traumatico da stress)
181. Tommaso Napoli (disturbo post-traumatico da stress)
182. Giuseppe Lo Presti (disturbo post-traumatico da stress)
183. Cristina Galatanu (disturbo post-traumatico da stress)
184. Alessio Galatanu (disturbo post-traumatico da stress)
185. Milena Capitani (disturbo post-traumatico da stress e trauma contusivo dell'emicostato destro e del sacro-coccige)
186. Maria Vitali (BPCO riacutizzata e sindrome ansiosa reattiva)
187. Maria Violi (disturbo post-traumatico da stress e algia spalla destra)
188. Loris Violi (disturbo post-traumatico da stress)
189. Reginaldo Garonni (disturbo post-traumatico da stress)
190. Claudio Paluani (disturbo post-traumatico da stress)
191. Valentina Paluani (disturbo post-traumatico da stress)
192. Niccolò Paluani (disturbo post-traumatico da stress)
193. Ornella Sturz (disturbo post-traumatico da stress)

La sussistenza delle lesioni delle persone offese si desume non soltanto dalle dichiarazioni rese dalle stesse (cfr., verbali s.i.t. acquisiti al fascicolo dibattimentale con il consenso delle parti e, in limitati casi, deposizioni testimoniali), ma anche dalla documentazione medica prodotta, che attesta la presenza delle lesioni alla integrità fisica e/o psicologica dalle stesse lamentate. La particolare natura dell'incidente, il tempo trascorso a bordo della nave nelle drammatiche fasi successive dell'emergenza nonché, più in generale, la complessiva dinamica delle operazioni di abbandono portano a ritenere assolutamente attendibili le dichiarazioni delle persone offese in merito allo stato di ansia registrato nei giorni successivi al naufragio. Dalle medesime dichiarazioni si ricava che, in tutti i casi, le lesioni erano direttamente riconducibili all'incidente in questione.

Quanto all'elemento soggettivo, non possono che richiamarsi le precedenti considerazioni in merito alle condotte colpose ravvisabili in capo all'imputato: di natura principalmente commissiva, nella fase precedente all'impatto; di natura invece essenzialmente omissiva nel corso della gestione dell'emergenza.

Tali reati vanno naturalmente unificati a quelli di omicidio colposo, in considerazione della speciale figura di concorso formale prevista dall'art. 589, ultimo comma, c.p., come meglio si vedrà più avanti.

3.10. I REATI DI CUI AGLI ARTT. 17 E 25, D.LGV. N. 196 DEL 2005.

La configurabilità di tali violazioni contravvenzionali (capo B della imputazione) è in realtà già emersa nel corso della descrizione degli eventi più significativi verificatisi nella plancia di comando prima dell'abbandono della stessa da parte dell'imputato insieme agli altri ufficiali di guardia.

L'art. 17, comma primo, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, così recita: "*Il comandante di una nave che naviga all'interno della regione di interesse nazionale per la ricerca e il salvataggio in mare, come individuata con decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, rapporta immediatamente all'autorità marittima competente:*

a) qualsiasi incidente che pregiudica la sicurezza della nave, come collisioni, incagli, avarie, disfunzioni o guasti, allagamento o spostamento del carico, eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura;

b) qualsiasi incidente che compromette la sicurezza della navigazione, come guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi guasto o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o la macchina di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione;

c) qualsiasi situazione potenzialmente idonea a provocare un inquinamento delle acque o del litorale, quale lo scarico o il rischio di scarico di sostanze inquinanti in mare;

d) qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli alla deriva."

Il successivo art. 25, comma 4, prevede che, in caso di mancata osservanza dell'obbligo suddetto e salvo che il fatto costituisca più grave reato, il comandante della nave è punito con la pena dell'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da euro duemilacinquecentottantadue a euro quindicimilaquattrocentonovantatré.

Si è già detto ampiamente, nell'esaminare i profili di colpa relativi alla gestione dell'emergenza, dell'obbligo dell'imputato di riferire alla autorità marittima della esistenza di una falla a bordo a seguito della collisione con il basso fondale quanto meno a partire dalle ore 21:49 (quattro minuti dopo l'impatto), allorché il direttore di macchina Pilon comunicava in plancia l'allagamento della sala macchine.

Come sappiamo, nessuna comunicazione veniva invece data all'autorità marittima.

Alle ore 22:02, era la Capitaneria di Civitavecchia a mettersi in contatto con la plancia di comando e in tale occasione rispondeva Ambrosio, il quale, alla domanda su come fosse la situazione a bordo, si rivolgeva al Comandante per sapere che tipo di risposta dovesse fornire alla Capitaneria. «La situazione a bordo è che...», gli suggeriva Schettino, «è che al limite ci mandi un rimorchiatore... Aspetta, aspetta! La situazione a bordo è che abbiamo fatto un blackout.» Quindi Bosio ripeteva: «Abbiamo fatto un blackout e poi...» Dopodiché, Ambrosio eseguiva pedissequamente rispondendo alla Capitaneria: «Abbiamo fatto un blackout e stiamo vedendo...»

«Valutando», lo riprendeva Schettino.

«E stiamo valutando la situazione», si correggeva Ambrosio con la Capitaneria.

Si trattava dunque di una risposta di smarcata reticenza, dato che solo due minuti prima era arrivata in plancia la notizia sull'allagamento dei DG 1, 2 e 3 e dei locali PEM.

Non può dunque contestarsi la responsabilità dell'imputato in ordine a tale episodio, visto che era proprio lui a suggerire di nascondere la gravità della situazione di crisi alla autorità costiera.

Alle successive 22:08, la plancia di comando era contattata dalla Guardia costiera di Porto Santo Stefano. L'imputato, nell'occasione, suggeriva per ben due volte a Canessa di riferire che avevano un blackout e Canessa seguiva alla lettera il suo suggerimento, precisando anche che si trovavano davanti all'isola del Giglio.

Anche in questo caso, dunque, non può dubitarsi della responsabilità dell'imputato in ordine alla contravvenzione contestata.

Alle 22:13, era la Capitaneria di Livorno a contattare la plancia di comando: nell'occasione rispondeva Bongiovanni, il quale, sempre su suggerimento di Schettino - «Digli che abbiamo un blackout» -, rispondeva all'autorità marittima che avevano soltanto un blackout e che stavano verificando le condizioni. Serve ricordare che, in quel momento, era già arrivata in plancia, dalla voce di Pilon, la notizia dell'allagamento di tutti i diesel generatori, del quadro elettrico e dei locali PEM (cioè di tre compartimenti contigui).

Anche in questo caso, pertanto, è incontestabile la responsabilità dell'imputato per aver indotto il suo subordinato a non comunicare all'autorità marittima la grave situazione in cui versava la nave con tre compartimenti contigui allagati.

Alle 22:25, la plancia era chiamata nuovamente dalla Capitaneria di Livorno che chiedeva un aggiornamento. Come Ambrosio provava a dire la verità: «Tre compartimenti

allagati...», Schettino lo riprendeva prontamente: «No, no, no, stiamo, stiamo vedendo una via d'acqua.»

Quindi Ambrosio riferiva alla Capitaneria che stavano valutando la via d'acqua.

A quel punto, la Capitaneria chiedeva maggiori informazioni, probabilmente sospettando che le risposte precedenti fossero state elusive: «Ma... allora non si tratta solo di un blackout? Avete anche una falla?»

«Sì, abbiamo una falla» confermavano dalla plancia.

La Capitaneria chiedeva quindi maggiori delucidazioni sulle cause della via d'acqua, ma la risposta dalla plancia di comando era ancora una volta elusiva: «Non è ancora identificabile, non è ancora identificabile. Falla, squarcio lato sinistro.»

Anche in questa occasione, pertanto, le informazioni che venivano date alla Capitaneria erano parziali, passate sotto il filtro del Comandante, il quale chiedeva espressamente ad Ambrosio di non riferire dei tre compartimenti allagati. Pure in tal caso, dunque, risulta integrata la contravvenzione in questione.

La disamina dell'elemento soggettivo non necessita di molte parole: trattandosi di ipotesi contravvenzionali, sarebbe sufficiente l'omessa comunicazione imputabile a colpa; nel caso di specie, tuttavia, sono ravvisabili in concreto quattro condotte dolose, in quanto il Comandante, in concorso con gli altri ufficiali che si prestavano a eseguire l'ordine manifestamente illegittimo del loro superiore, forniva volontariamente informazioni parziali alle autorità marittime con l'evidente fine di nascondere la reale situazione di emergenza in cui versava la nave.

PARTE QUARTA

I REATI DI ABBANDONO

A red scribble mark consisting of several overlapping, diagonal lines.A black scribble mark consisting of several overlapping, vertical lines.

4.1. BREVE PREMESSA.

In questa parte della sentenza si procederà dapprima alla ricostruzione degli eventi più significativi dal momento dell'abbandono della plancia da parte dell'imputato sino alle prime ore della mattina del 14 gennaio. Tale ricostruzione sarà infatti necessaria per valutare la configurabilità dei reati di abbandono contestati sotto la lettera C) della imputazione. Si inizierà ad esaminare per primo il più grave delitto di cui all'art. 591 c.p. per poi passare a quello di "*abbandono della nave in pericolo da parte del comandante*", contemplato dall'art. 1097 del codice della navigazione. Appare sin d'ora utile precisare che alcuni aspetti attinenti all'elemento soggettivo, essendo sostanzialmente comuni ai due reati, saranno trattati una sola volta durante la disamina del delitto più grave.

Ci si concentrerà, infine, sulla questione della configurabilità della scriminante dello stato di necessità (art. 54 c.p.) a favore dell'imputato in ordine alla condotta di abbandono, a lungo dibattuta nel corso del dibattimento.

4.2. RICOSTRUZIONE DEGLI EVENTI PIÙ SIGNIFICATIVI DALL'ABBANDONO DELLA PLANCIA DI COMANDO IN POI (ORE 23:20 E SEGUENTI).

Dalle registrazioni del VDR emerge che il Comandante dava l'ordine di lasciare il ponte di comando intorno alle ore 23:20 ("*Andiamo... al limite possiamo andare a vedere sul ponte lance... Venite di qua, andiamo... andiamo di qua... giovani! Prendete le radio e venite con me, che state a fa' li!*"). In quel momento, oltre al K2 Bosio che sarebbe rimasto in plancia ancora per qualche minuto per coordinare le attività di sbarco sui ponti esterni e rispondere alle unità di soccorso recatesi sul posto in appoggio, c'erano Canessa, Nonnis, Giampedroni, la Coronica, la Cemortan e Ciro Onorato. Mentre gli altri membri dell'equipaggio raggiungevano le muster stations, Schettino saliva al ponte 11 insieme a Ciro Onorato e alla Cemortan. Ivi giunto, l'imputato si sporgeva dal parapetto della nave per cercare di capire dove si fosse appoggiata, mentre gli altri due restavano aggrappati alla parete timorosi di poter scivolare. Onorato a un certo punto, vedendo che la nave continuava a muoversi pericolosamente, diceva a Schettino che dovevano andarsene perché altrimenti avrebbero fatto la fine dei topi. Quindi tutt'e tre iniziavano a scendere; al ponte 10, trovando la porta elettrica bloccata, erano costretti a uscire sulla zona esterna delle piscine. In quel momento l'inclinazione della nave era tale che i lettini prendisole scivolano da sinistra verso destra. A quel punto Schettino suggeriva agli altri due di continuare a scendere per raggiungere le muster stations; lui invece si recava nella propria cabina dove prendeva un giubbotto più pesante, una radio e i documenti di bordo.

Successivamente l'imputato raggiungeva anche lui il ponte 3, lato di dritta, ricongiungendosi agli altri due.

In quei momenti, la situazione a bordo della nave cambiava radicalmente a seconda del lato in cui ci si trovava. I passeggeri sul lato destro, infatti, erano ormai riusciti a salire sulle scialuppe di salvataggio e a mettersi in salvo. Diversa la situazione sul lato sinistro, ove centinaia di passeggeri erano ancora bloccati sul ponte, in quanto alcune scialuppe di salvataggio non riuscivano a essere ammainate per via della inclinazione della nave, ormai superiore ai venti gradi. In quei drammatici frangenti dilagava tra di essi il panico per via della paura di non farcela. Alcuni ufficiali, in assenza di direttive da parte del comandante, decidevano di propria iniziativa di trasferire i passeggeri dal lato sinistro a quello opposto, al fine di poterli imbarcare sulle scialuppe di salvataggio che facevano la spola tra il porto del Giglio e il lato di dritta. Ma l'inclinazione era ormai così pronunciata che le persone, per non scivolare, dovevano procedere prendendosi per mano formando una lunga catena umana.

Il Comandante Schettino, una volta sceso al ponte 3 (lato destro), incrociando un marinaio di nazionalità bulgara, gli chiedeva di portarsi sul lato sinistro della nave per verificare a che punto fossero con l'ammaino delle lance; qualche istante dopo, tuttavia, l'altro gli faceva presente che non era più possibile arrivare dall'altra parte a causa dello sbandamento della nave. L'inclinazione continuava ad aumentare tanto che a un certo punto Schettino esortava Onorato e la Cemortan a salire su una delle ultime scialuppe per mettersi in salvo.

Anche l'imputato lasciava la Concordia qualche minuto dopo saltando sul tetto della scialuppa condotta dal secondo nostromo Pascual Rendy, allorché la nave registrava un forte sbandamento. Sul tetto della stessa lancia c'erano anche, tra gli altri, Borghero (direttore di macchina in seconda), Salvatore Ursino (secondo ufficiale in affiancamento) e Stefano Iannelli (allievo ufficiale). Poiché la scialuppa in un primo momento non riusciva ad allontanarsi essendo rimasta agganciata ai bracci delle gru, il Comandante insieme agli altri uomini dell'equipaggio cercava di dare indicazioni al pilota su come disincagliarla, mentre il K2 Bosio, aggrappandosi alla ringhiera del ponte per non scivolare, si adoperava per liberarla tagliando le cime che la tenevano legata alla nave. Quando finalmente la lancia riusciva a liberarsi, il pilota puntava rapidamente verso l'isola in preda al panico percorrendo in poco tempo una trentina di metri di tratto di mare prima che la lancia si fermasse sugli scogli della Gabbianara. Il K2 Bosio, non riuscendo a salire anche lui sul tetto della stessa lancia, si buttava in acqua percorrendo un breve tratto di mare a nuoto

tra la pioggia di oggetti che cadevano dai ponti della Concordia sempre più inclinata, prima di riuscire a mettersi in salvo salendo su una lancia abbandonata; con la radio trovata sulla scialuppa, alle ore 00:25 si metteva in contatto con la Capitaneria di Livorno, per informarla che si trovava su una lancia e che sentiva delle grida d'aiuto.

Schettino, a differenza del suo secondo, riusciva a mettersi in salvo sulla scogliera della Gabbianara senza bagnarsi scendendo dalla scialuppa che, una volta finita tra gli scogli, non sarebbe più stata riutilizzata.

In quel momento, centinaia di persone erano ancora a bordo della Concordia. Alcune di esse, come si è già visto, su suggerimento di alcuni ufficiali, si portavano con estrema difficoltà dal lato sinistro al lato destro della nave nella speranza di trovare da quella parte scialuppe ancora disponibili.

Il gruppo di persone capeggiato da Barabba Lorenzo, una volta raggiunto il lato destro, veniva fatto tornare indietro perché l'acqua aveva ormai sommerso il ponte e non consentiva più alle persone di salire sulle imbarcazioni. Durante tale percorso a ritroso diversi passeggeri scivolavano in acqua, annegando. Altre persone, invece, una volta raggiunto il ponte sul lato di dritta, aspettavano inutilmente nella speranza che qualche imbarcazione potesse trarle in salvo, finché a un certo punto, raggiunte dall'acqua, erano costrette a lasciarsi andare in mare. Anche in questo caso, come abbiamo già visto, si verificavano alcuni decessi per annegamento.

In quei drammatici momenti, mentre sulla Concordia si consumava la tragedia, l'imputato si trovava già sulla scogliera della Gabbianara, ove sarebbe rimasto all'incirca sino alle due, impegnato ogni tanto in qualche conversazione telefonica.

Per la precisione, alle 00:28 egli era contattato dalla Capitaneria di Livorno che gli chiedeva informazioni sul numero di persone ancora a bordo; Schettino, dopo una prima risposta dai toni rassicuranti, messo di fronte all'evidenza che almeno una cinquantina di persone era ancora a bordo, iniziava inspiegabilmente a improvvisare dicendo che in quel momento si trovava ancora sulla lancia a recuperare delle persone finite in mare. Ma le sue risposte erano così generiche ed evasive che a un certo punto il comandante De Falco s'inseriva nella conversazione facendosi passare il telefono dal sottocapo Tosi, chiedendo esplicitamente a Schettino: «Senta, quante persone ci sono ancora a bordo?» «Allora da... dalla stima che io posso avere sul lato sinistro nave credo una decina di persone credo...» gli rispondeva Schettino, smentendo la sua risposta iniziale con cui aveva rassicurato Tosi di averle sbarcate tutte.

I sospetti di De Falco non potevano a quel punto che rafforzarsi: «Allora, mi scusi lei ha... sta abbandonando... dove si trova lei?» chiedeva a Schettino.

«Io in questo momento mi trovo sulla scialuppa tra la terra e la nave» gli mentiva l'altro, già in salvo sulla scogliera della Gabbianara. «Stiamo recuperando le persone dall'acqua che si sono praticamente trovate sul ponte imbarcazioni.»

A causa dell'atteggiamento dell'imputato, la conversazione prendeva una piega a dir poco surreale: Schettino, incalzato dalle domande del comandante De Falco, sfornava risposte di fantasia estrapolando immagini da un film che scorreva unicamente nella sua immaginazione.

«Ci sono persone in acqua da quella parte?» gli chiedeva De Falco.

«Da questa parte qui sì, ci sono altre tre persone in acqua» gli rispondeva Schettino.

«Quante persone vede in acqua?» gli domandava allora De Falco.

«Ne vedo tre che stiamo recuperando» gli diceva Schettino.

«Tre persone in acqua, scrivi...» ripeteva De Falco dettando in sottofondo a uno dei suoi uomini, non potendo neppure immaginare che l'imputato stesse in realtà improvvisando.

«Sembrano persone anziane, giovani, come sono?» gli chiedeva De Falco.

«È buio, credo sono persone giovani» gli spiegava Schettino, attingendo al pozzo della propria fantasia.

«Persone giovani in grado di nuotare?» s'informava ancora De Falco.

«Sì» lo rassicurava il suo interlocutore.

«A bordo con la sua scialuppa, chi ci sta con lei?» gli domandava De Falco, ignaro delle bugie di Schettino.

«Adesso con la mia scialuppa li ho sbarcati tutti quanti sugli scogli, sulla mia scialuppa adesso ci sto io e il marinaio» gli mentiva per l'ennesima volta Schettino, visto che la scialuppa, dopo essere finita sugli scogli, non era stata più utilizzata.

«Lei dice che a bordo forse non c'è più nessuno?» gli chiedeva De Falco, tornando giustamente all'unica questione importante in quel momento.

«Forse a bordo ci possono essere una decina di persone che...» provava a rispondergli Schettino, prima che l'altro gli contestasse: «Ma che... fa una stima o non può verificare questo dato?»

Schettino allora si giustificava dicendogli che da dove si trovava lui non era possibile vedere il lato sinistro della nave; quindi provava ancora una volta a discolarsi spiegandogli i motivi per cui era stato costretto a scendere dalla Concordia, ma De Falco

lo interrompeva, come infastidito dalla solita spiegazione: «Non voglio una dinamica, voglio i dati.»

Schettino allora, messo alle strette, chiedeva “tre minuti” di tempo per informarsi meglio. Successivamente, però, egli lasciava trascorrere ben più di tre minuti senza richiamare la Capitaneria, tanto che era sempre De Falco a doverlo ricontattare alle 00.42.

Schettino spiegava a De Falco di aver parlato con la società armatrice e di poter stimare in un centinaio il numero di persone ancora a bordo. Durante la telefonata, il comandante De Falco gli chiedeva spiegazioni sul motivo per cui non si trovasse a bordo della Concordia e Schettino si giustificava che era stato “catapultato” fuori della nave, precisandogli che anche in quel momento stavano provando a risalire a bordo senza successo. A quel punto De Falco, non potendo sapere che Schettino si trovasse in realtà sugli scogli della Gabbianara, lo invitava a recarsi sotto la nave per seguire le attività di soccorso in modo da poter riferire a lui sulla evoluzione delle stesse. Schettino, anziché smetterla a quel punto con la farsa confessandogli dove si trovava realmente, chiudeva la telefonata lasciando così credere all'altro che si sarebbe portato effettivamente sotto la Concordia.

Una ventina di minuti dopo il comandante dei vigili urbani dell'Isola del Giglio, Roberto Galli, insieme a un suo collega, raggiungeva la scogliera della Gabbianara dove si trovavano Schettino e diversi altri naufraghi. Galli chiedeva del comandante della nave e, su indicazione di uno dei presenti, andava da Schettino per presentarsi. L'imputato per prima cosa domandava al comandante dei vigili urbani come mai quegli scogli non fossero segnalati sulla cartina, inducendo l'altro a questa risposta spontanea: «Ma come, c'è un albergo, c'è un via vai di barche durante l'estate, so per certo che da quando sono nato, che ci abito, che nessuno mai aveva preso gli scogli delle Scole!»

Dopodiché, il comandante Galli si offriva (per ben due volte) di accompagnarlo sino al porto dell'isola del Giglio, da dove l'imputato avrebbe potuto raggiungere la Concordia a bordo di una imbarcazione; Schettino rifiutava la sua offerta dicendogli che doveva restare sugli scogli a controllare la nave. Pur sorpreso di quella risposta, il comandante dei vigili urbani non poteva che prenderne atto; quindi lasciava l'imputato per accompagnare al porto gli altri naufraghi (ad eccezione di Christidis che sceglieva di restare insieme a Schettino, temendo che questi potesse compiere un gesto autolesionistico).

Più o meno in quegli stessi momenti, il comandante provinciale dei vigili del fuoco saliva sulla Concordia insieme ai suoi uomini servendosi della biscagliina di prua, ognuno portando in spalla la propria attrezzatura. Una volta a bordo, cercava a lungo il comandante della nave o un altro ufficiale per chiedere notizie sulla organizzazione dei

lavori di evacuazione, ma incontrava soltanto un graduato che, senza nemmeno presentarsi, gli faceva capire di essere rimasto da solo. I vigili del fuoco si accorgevano che centinaia di persone si trovavano ancora a bordo della nave, alcune rimaste bloccate al ponte 4 sul lato sinistro, altre intrappolate nella parte interna. Subito dopo i soccorritori decidevano di far scendere le persone dalla biscagliina di poppa. Tali attività si svolgevano con estrema difficoltà, stante il pericolo che le persone, in fila indiana e pressoché al buio, potessero scivolare di lato o cadere negli spazi vuoti presenti sulla fiancata della nave che faceva ormai da pavimento. Venivano fatte sbarcare in quel modo all'incirca settecento persone, mentre alcuni feriti erano prelevati con gli elicotteri.

Schettino, dopo il colloquio con il comandante dei vigili urbani, quando le operazioni di soccorso erano in pieno svolgimento, restava ancora per diverso tempo sugli scogli della Gabbianara insieme a Christidis.

Alle ore 01:46 il comandante De Falco lo chiamava nuovamente. Sin dalle prime battute il primo lasciava intendere di non fidarsi più delle risposte di Schettino e di volerlo richiamare ai suoi doveri di comandante: per questo gli intimava di portarsi sotto la nave e di risalire a bordo della Concordia passando per una biscagliina a prua, sul lato di dritta. Appena l'imputato provava a obiettargli che era impossibile risalire a seguito dell'inclinazione della nave, De Falco gli replicava che molte persone, in quegli stessi momenti, stavano scendendo dalla biscagliina, per cui gli ordinava di fare il percorso inverso.

Subito dopo De Falco, forse anche perché spiazzato dal contengo anomalo dell'imputato, gli chiedeva per l'ennesima volta cosa stesse facendo in quel momento e Schettino, fedele allo stesso copione, tornava a mentirgli che si trovava sulla lancia a coordinare i soccorsi. A quel punto De Falco, in qualche modo spazientito dalla solita tiritera, iniziava a intimargli ripetutamente, con toni sempre più accesi, di risalire sulla Concordia e di comunicargli, una volta sopra, il numero delle persone ancora a bordo, facendogli tra l'altro presente che vi era una vedetta di soccorso che lo avrebbe potuto aiutare nella risalita.

«Va bene, comandante, sto andando a bordo», lo rassicurava Schettino in chiusura di telefonata.

Successivamente, tuttavia, Schettino non teneva fede a quella promessa, visto che non si adoperava in nessun modo per risalire sulla nave.

Verso le 2:00, un gommone raggiungeva la scogliera della Gabbianara: i due occupanti, in tuta da immersione, senza qualificarsi, invitavano Schettino e Christidis a salire a bordo. L'imputato faceva notare come la risalita fosse pericolosa perché gli scogli erano scivolosi e che era forse più prudente spostarsi su una caletta a qualche metro di distanza. Una

volta a bordo del gommone, Schettino chiedeva di potersi portare sul lato sinistro della nave per vedere la natura e l'entità dello squarcio, ma il conducente del gommone si rifiutava puntando diretto verso il porto per non creare intralci alle operazioni di soccorso in pieno svolgimento da quella parte. Nell'occasione Schettino non spiegava al conducente del gommone che il comandante De Falco una ventina di minuti prima gli aveva intimato di risalire sulla Concordia, dimostrando in tal modo che la richiesta di poter andare su quel lato della nave era finalizzata unicamente a verificare la natura dello squarcio.

Neppure successivamente, d'altronde, una volta sceso al porto del Giglio, l'imputato parlava con qualcuno della sua necessità di risalire sulla Concordia per fornire alla Capitaneria le informazioni sul numero delle persone ancora a bordo.

Qualche minuto dopo le 4:00, Mattesi, il responsabile safety a terra della Costa Crociere, chiamava Schettino sul cellulare per informarlo che i soccorritori avevano bisogno a bordo della nave di un ufficiale che conoscesse bene gli ambienti interni della Concordia per agevolare la ricerca di eventuali persone rimaste intrappolate. In un primo momento Schettino si dichiarava disponibile, salvo poi aderire al suggerimento dell'altro di mandarci un'altra persona dell'equipaggio meno coinvolta emotivamente, tenendo per sé, anche in questa occasione, il contenuto dell'ultima telefonata che aveva avuto con De Falco.

Alla fine, Mattesi e Schettino si trovavano d'accordo che il safety Martino Pellegrini fosse la persona giusta da rimandare a bordo. L'eletto, nell'accettare diligentemente il compito, chiedeva di poter prima fare una telefonata a sua moglie, evidentemente consapevole del rischio cui si stava esponendo.

Anche Martino Pellegrini riusciva a risalire a bordo della Concordia passando per la biscaglina, così come vi erano riusciti, prima di lui, il comandante Aquilino insieme ai suoi uomini e Mario Pellegrini, vice-sindaco del Giglio, quale responsabile della protezione civile.

Le operazioni di soccorso si concludevano soltanto attorno alle 5:45, quando scendeva a terra anche Canessa Simone, rimasto a bordo della nave fino all'ultimo.

4.3. REATO DI ABBANDONO DI PERSONE INCAPACI (ART. 591 C.P.).

L'art. 591 del codice penale, inserito nel titolo dei "Delitti contro la persona", e in particolare fra quelli "contro la vita e l'incolumità individuale", contempla il reato di *abbandono di persone minori o incapaci*, che si sostanzia per l'appunto nella condotta di chi *"abbandona una persona minore degli anni quattordici ovvero una persona incapace,*

per malattia di mente o di corpo, per vecchiaia o per altra causa, di provvedere a se stessa e della quale abbia la custodia o debba avere cura”.

Lo scopo della previsione di tale reato è evidentemente quello di tutelare specificatamente l'osservanza di particolari obblighi di assistenza che altrimenti potrebbero rilevare soltanto sotto il profilo morale.

Benché il soggetto attivo di tale delitto possa essere “chiunque”, è ugualmente necessario, ai fini della sua configurabilità, che sussista un rapporto tra l'agente e il soggetto passivo da cui scaturisca in capo al primo un dovere di custodia o di cura.

La norma in realtà distingue, rispettivamente, la ipotesi del minore di anni quattordici da quella della persona incapace di provvedere a sé stessa. Soltanto nel secondo caso è richiesta la incapacità della persona di provvedere a sé stessa (a causa della malattia, della vecchiaia o di un'altra causa), mentre nell'ipotesi dell'infraquattordicenne la stessa è presunta per legge. Per mero scrupolo di completezza, deve pure darsi conto del fatto che in ambito dottrinale si sono registrati dei contrasti in merito alla necessità o meno, nel caso del minore di anni quattordici, dell'esistenza di un particolare obbligo giuridico di custodia o di cura in capo al soggetto attivo. Secondo alcuni, infatti, nel caso dell'infraquattordicenne, sarebbe sufficiente la preesistenza di una situazione, anche di mero fatto, a seguito della quale il minore possa considerarsi nella sfera di sorveglianza del soggetto agente (cfr, in tal senso, anche Cass. 12 gennaio 1968; più di recente, anche Cass. Pen., Sez. 5, Sentenza n. 6885 del 09/04/1999, sembrerebbe condividere la tesi della presunzione di incapacità in caso di minore di anni quattordici).

Nel caso di specie, tuttavia, tale questione assume scarso rilievo, in quanto appaiono indiscutibili, per le ragioni che si vanno ad indicare, sia la oggettiva incapacità di provvedere a sé stesse delle persone rimaste a bordo della nave al momento dell'abbandono da parte del comandante Schettino, sia la sussistenza in capo a questi di un obbligo di cura delle medesime.

Riguardo al primo aspetto, è stato condivisibilmente osservato che l'incapacità di cui parla l'art. 591 c.p. non va intesa in senso assoluto, bensì come l'incapacità di provvedere a sé stessi conseguenziale anche a una mera situazione di fatto in cui il soggetto passivo venga a trovarsi. Per tale ragione, è stata criticata in dottrina la scelta normativa del termine “incapacità”, riferentesi normalmente a uno stato o qualità personale del soggetto. In effetti, che il legislatore abbia voluto ricomprendere nella incriminazione qualsiasi ipotesi in cui il soggetto venga a trovarsi in una situazione, anche di mero fatto, che gli renda impossibile, o estremamente difficile, uscire da una situazione pericolosa, si ricava in

maniera chiara e non smentibile dalla introduzione dell'inciso "o per altra causa". Ecco quanto si legge nella relazione ministeriale a tal proposito: *"La commissione parlamentare ritiene che fosse da comprendere anche il caso dell'abbandono di persona incapace di provvedere a se stessa per cause diverse dall'età o dalla malattia, come nell'ipotesi della guida che abbandona l'alpinista che si era a lei affidato. Ho trovato opportuna la proposta e conseguentemente ho aggiunto nell'art. 591 del codice la frase: o per altra causa. Una persona, invero, anche se sana e di età valida, può venire a trovarsi, per semplici circostanze, nelle stesse condizioni del minore di quattordici anni, del malato o del vecchio"* (Relazione al Re sul codice penale, n. 196).

Ciò chiarito, non può assolutamente contestarsi che, nel momento in cui l'imputato lasciava definitivamente la Concordia, la situazione in cui versava la nave era tale da rendere pressoché impossibile o comunque estremamente difficile per le centinaia di persone ancora a bordo trovare la salvezza. Pensiamo alla deposizione del teste Barabba, che ha raccontato che era stato costretto con una corda a tirare su le persone rimaste intrappolate nella parte più bassa della nave, fino a farsi sanguinare le mani. Quelle persone, evidentemente, non erano assolutamente in grado di poter trovare la via della salvezza da sole. Ma pensiamo anche alla testimonianza del comandante provinciale dei vigili del fuoco Aquilino, che saliva sulla Concordia verso l'una/l'una e dieci, quando l'imputato si trovava già sulla scogliera della Gabbianara almeno da mezz'ora: ebbene, lo stesso ha riferito che, una volta salito sulla Concordia, aveva cercato a lungo il comandante della nave o comunque un ufficiale per chiedere informazioni sul programma di evacuazione, incontrando soltanto un graduato che, senza nemmeno presentarsi, gli aveva spiegato di essere rimasto da solo. Lo stesso testimone ha inoltre riferito che molte persone si trovavano sul lato rialzato del ponte 4, mentre altre erano rimaste intrappolate nella pancia della nave, precisando che dal momento del loro intervento sino alle prime ore dell'alba erano state fatte scendere all'incirca settecento persone attraverso la biscagliana di poppa.

Altra testimonianza importante, tra le tante dei passeggeri rimasti bloccati a lungo sul lato di sinistra, è stata quella di Gabrielli Gianluca, che si trovava sulla Concordia con la moglie e le loro due bambine; egli ha così descritto i drammatici momenti prima di scendere dalla biscagliana di poppa: *"E mentre noi camminavamo, in pratica, era come se si era girato il mondo, quindi camminavamo sulle finestrone che portano sui balconi delle navi, dove c'erano le scialuppe, che sono balconi assurdi, quindi ogni buca era una trappola"* (udienza 26.5.2014, trascrizioni dibattimentali, pag. 28).

L'ufficiale Simone Canessa, uscito dalla plancia di comando insieme a Schettino, a differenza di questi restava a bordo della Concordia sino alle cinque e mezza del mattino, adempiendo sino in fondo ai suoi doveri. Appare utile riportare uno stralcio della sua deposizione: *“All'inizio queste persone erano intrappolate nei recessi della nave, al ponte 3 e al ponte 4, quindi stiamo parlando di circa dieci-dodici metri sotto quel livello in verticale. In qualità di ufficiale, assunsi la direzione delle operazioni, trovammo una scala, la tagliammo la metà per coprire i due spazi dal ponte 4 al ponte 3 e dal ponte 3 alla murata e insieme ad altre persone, tra cui il vice Sindaco Pellegrini che era salito a bordo, riuscimmo a portare una ad una queste persone dai recessi della nave, fino a questo punto dove c'è anche una zattera, quella che si vede là all'infrarosso un po' più chiara rispetto alle altre, quello era il centro dedicato all'assistenza delle persone ferite in ipotermia, le persone le feci attendere sopra, dove le vedete raccolte e una per una, con la massima calma, le feci andare via nella biscaggina. Quando evacuammo il ponte 3 e il ponte 4, dopo un paio di ore, formai una squadra di volontari, quattro persone, tra cui il sottoscritto, andammo nel ponte 4, quindi giù di sotto proprio... Le dico solo che dalle porte si vedeva l'acqua a un metro, con megafono e torce a cercare feriti dentro tutte le aperture possibili, chiedendo se c'era qualcuno bisognoso di aiuto. Abbiamo fatto per scrupolo di coscienza questa operazione due volte, per accertarci che non c'erano persone intrappolate. Dopodiché si erano fatte le cinque di mattina, cominciarono ad arrivare i primi soccorsi dall'esterno. l'ultima persona che abbiamo trovato era una ragazza dell'equipaggio con la gamba rotta a metà nave, al ponte 3, abbiamo dato assistenza a lei con il dottore e poi l'abbiamo dovuta asportare su una barella fino... Lì poi sempre con la barella l'abbiamo trasportata su questa scala, si erano fatte le cinque e mezza, ho mandato via il dottore, poi sono rimasto a bordo con i pompieri, arrivò il primo ufficiale di coperta Pellegrini, non Pellegrini il vice Sindaco, ma Pellegrini, il primo ufficiale di coperta [ndr: Pellegrini Martino, il safety fatto risalire a bordo da Mattesi con il beneplacito di Schettino] e poi, stante... Sia dal fatto che non c'erano più persone da salvare, sia dal fatto che comunque essendo vestito solo di una camicia comincio a dare i primi segni di ipotermia, intorno alle 5:45 ho lasciato la nave”* (udienza 8.10.2013, II, pag. 61).

Alla luce di tali risultanze, appare francamente superfluo spendere ulteriori parole per dimostrare che, nel momento in cui Schettino saltava sul tetto della lancia per lasciare definitivamente la nave, la situazione di fatto in cui versava la Concordia era tale per cui le persone ancora a bordo erano assolutamente impossibilitate a provvedere a sé stesse.

Per quanto riguarda, invece, l'altro aspetto concernente l'obbligo di cura o di custodia, è condivisibile, in via generale, l'affermazione dottrinale secondo cui la custodia si riferisce a un dovere di sorveglianza, mentre la cura comprende tutte le prestazioni e cautele protettive di cui abbia bisogno una persona incapace di provvedere a sé stessa.

Ed allora, alla luce di quanto si è già più volte osservato circa il dovere del comandante della nave di salvaguardare la sicurezza di tutte le persone trasportate, non è contestabile la sussistenza in capo all'imputato dell'obbligo di cura delle persone che si trovavano a bordo della Concordia quella sera, a seguito del pericolo cui le stesse erano esposte per via del naufragio.

Quanto alla individuazione della fonte di tale obbligo, il Collegio condivide l'orientamento giurisprudenziale secondo cui *"la norma dell'art. 591 cod. pen. tutela il valore etico-sociale della sicurezza della persona fisica contro determinate situazioni di pericolo. In questa prospettiva, nessun limite si pone nella individuazione delle fonti da cui derivano gli obblighi di custodia e di assistenza che realizzano la protezione di quel bene e che si desumono dalle norme giuridiche di qualsivoglia natura, da convenzioni di natura pubblica o privata, da regolamenti o legittimi ordini di servizio, rivolti alla tutela della persona umana, in ogni condizione ed in ogni segmento del percorso che va dalla nascita alla morte"* (Cass. Pen., Sez. 5, Sentenza n. 290 del 30/11/1993).

Ebbene, nel corso della presente motivazione è stato più volte richiamato il principio della *"sicurezza prima di tutto"*, evincibile dalle norme SOLAS, dalle Procedure aziendali e dal Ruolo di appello – principio evidentemente di cui il comandante della nave è il primo garante.

Anche la Corte costituzionale – sia pure nell'affrontare una diversa questione concernente il diritto di sciopero del marittimo – con la sentenza n. 124 del 1962 ha avuto modo di rilevare come la componente pubblicistica, di cui si connota il rapporto di lavoro nautico, si giustifichi con la finalità *"della conservazione del patrimonio navigante e, più ancora, della integrità fisica e della incolumità delle persone imbarcate"*, precisando che *"garante della soddisfazione di tale fine è il comandante della nave"*.

D'altra parte, se tutti i membri dell'equipaggio sono tenuti a cooperare alla salvezza delle persone imbarcate in virtù dell'obbligo specifico stabilito dall'art. 190 cod. nav., non potrebbe evidentemente non esservi obbligato il comandante, considerato il suo ruolo apicale.

Per quanto attiene all'elemento oggettivo del reato in questione, la norma richiede che il soggetto agente abbandoni la persona necessitante di cura lasciandola in balia di sé

stessa, violando in tal modo il proprio obbligo di assistenza (è stato rilevato, in dottrina, come il concetto che si contrappone sul piano lessicale a quello di *abbandono* sia proprio *l'assistere*).

Diventa allora necessario esaminare il comportamento tenuto dall'imputato dagli istanti immediatamente precedenti alla sua uscita dalla plancia di comando fino a quelli successivi, con la precisazione che la disamina di questo specifico aspetto comporta inevitabilmente anche la trattazione di un profilo riguardante l'elemento soggettivo, dato che la condotta di abbandono postula necessariamente la consapevolezza della necessità di assistenza a favore del soggetto nei cui confronti vige l'obbligo di cura.

Alle 23:14, come emerge dalle registrazioni del VDR, Schettino si informava con Canessa sul numero delle persone a bordo e sul numero di quelle evacuate: nell'occasione l'altro gli spiegava che non avevano un quadro preciso della situazione. Tre minuti più tardi, il Comandante chiedeva la stessa cosa a Bosio, il quale gli spiegava che erano state mandate via tutte le lance di dritta, anche se non completamente piene. Schettino, a quella risposta, osservava che era necessario verificare cosa ci fosse dall'altra parte, riferendosi evidentemente al lato sinistro. A quel punto il K2 azzardava un rapido calcolo ad alta voce: "Tra i centocinquanta per sedici, sarà... più di duemila persone... un mille e cinquecento persone saranno andate via...".

Alcuni secondi dopo Schettino precisava alla Capitaneria di Porto Santo Stefano che stavano evacuando tutti i passeggeri, malgrado non avesse precise informazioni sull'andamento delle operazioni di sbarco sul lato sinistro.

Alle ore 23:20, l'imputato si allontanava definitivamente dalla plancia di comando insieme ad altri ufficiali, a Ciro Onorato e alla Cemortan. È doveroso chiedersi a questo punto se uscisse dalla plancia portando con sé una radio per poter comunicare con gli altri ufficiali. Nel corso dell'esame dibattimentale, l'imputato ha riferito che aveva preso la radio in cabina dopo essere sceso dal ponte 11. Dalla intercettazione ambientale del 14.1.2014 (rit 37-12, p. 28) risulterebbe in realtà che aveva preso la radio prima di salire al ponte 11, per cui non è affatto peregrina l'ipotesi avanzata dall'accusa, secondo cui l'imputato avrebbe *ritoccato* la versione dibattimentale al fine di poter dimostrare che non aveva avuto più informazioni sulle attività di sbarco sul lato sinistro. In ogni caso, il fatto stesso che l'imputato lasciasse definitivamente la plancia di comando senza munirsi di una radio con cui comunicare con il resto dell'equipaggio è una colossale conferma della sua *latitanza* gestionale in quei drammatici e decisivi frangenti. L'imputato, in altre parole, ci ha confermato in dibattimento che durante quegli spostamenti (prima al ponte 11 e poi alla

zona piscine del ponte 10), nonostante fosse già stato dato l'ordine di abbandono della nave, non era rimasto in contatto con gli ufficiali impegnati nelle operazioni di ammaino delle lance di salvataggio: è francamente difficile immaginare un'ammissione di *colpa omissiva* più chiara di questa. Giova ricordare che in quei frangenti, mentre il comandante si spostava senza restare in contatto con il resto dell'equipaggio, la situazione sul lato di sinistra era drammatica, perché centinaia di persone non riuscivano a essere sbarcate. In quei momenti decisivi sarebbe stato dunque necessario adottare decisioni cruciali da cui dipendeva la sopravvivenza di decine di passeggeri – decisioni che avrebbero dovuto essere prese dal comandante, primo responsabile della sicurezza delle persone a bordo. Diversi testimoni hanno riferito che, una volta fatti scendere dalle scialuppe rimaste incagliate sul lato di sinistra, erano rimasti a lungo in attesa, addossati alle pareti del ponte della nave per non scivolare, prima di essere indirizzati verso il lato di dritta. Ebbene, quelle decisioni che tardavano ad arrivare avrebbero dovuto essere adottate dal comandante della nave, primo responsabile del coordinamento delle attività di evacuazione. La scelta di trasferire tutte le persone dal lato di sinistra a quello di dritta in modo da poterle imbarcare sulle lance che facevano la spola con la terraferma non era presa da Schettino, bensì dagli ufficiali presenti su quel lato della nave che, nella impossibilità di comunicare con il loro comandante, decidevano giustamente di propria iniziativa, visto che la situazione non ammetteva tentennamenti. L'imputato nel corso del suo esame dibattimentale ha tenuto a precisare che quella scelta non era stata fatta da lui, quasi si trattasse di un'iniziativa improvvida da cui prendere le distanze, benché durante l'interrogatorio davanti al Gip avesse lasciato intendere di aver partecipato a quella decisione. Nel corso dell'esame dibattimentale si è giustificato spiegando che si era assunto la responsabilità di quella scelta perché era abituato, come comandante, a prendersi la responsabilità di tutto ciò che accadeva sulla nave. In ogni caso, osserva il Collegio che la sua eventuale estraneità rispetto a quella decisione finirebbe coll'aggravare la responsabilità del comandante, anziché escluderla o attenuarla come vorrebbe la difesa, giacché dimostrerebbe che l'imputato ometteva colposamente di occuparsi del destino delle persone rimaste bloccate sul lato sinistro.

L'imputato ha riferito in dibattimento che aveva preso la radio dalla sua cabina, dopo essere sceso dal ponte 11. Ebbene, dall'istruttoria non è emerso in alcun modo che egli se ne servisse per comunicare con gli altri ufficiali, in particolar modo con quelli che si trovavano sul lato sinistro della nave. A un certo punto, sempre secondo la versione dibattimentale resa dall'imputato, egli avrebbe chiesto a un marinaio bulgaro di portarsi sul

lato sinistro per capire come fosse la situazione da quella parte. Perché Schettino non provasse a contattare gli altri ufficiali servendosi della propria radio, è un mistero che forse non potrà mai risolversi. E destinata a restare avvolta nel mistero è anche la risposta che il marinaio bulgaro avrebbe dato all'imputato qualche minuto dopo, visto che le versioni fornite da Schettino sul punto non coincidono.

In sede amministrativa, infatti, nell'ambito del procedimento instaurato secondo la normativa dello Statuto dei lavoratori, Schettino dichiarava: "*In quel momento verso la poppa della nave, lato dritto, non vi era più nessuno, come sulla sinistra, circostanza che mi fu confermata da un marinaio bulgaro che avevo invitato a verificare la situazione (preciso che avevamo dato corso a un'operazione di trasferimento delle persone da sinistra a dritta in modo da consentire l'evacuazione con le scialuppe)*". Tale versione, però, cambiava radicalmente nel corso dell'esame dibattimentale, in quanto l'imputato riferiva che lo stesso marinaio era tornato indietro allargando le mani e commentando: "Comanda', non si può fare più niente, siamo arrivati a un punto di non ritorno."

Le differenti versioni dell'imputato non possono che giustificarsi in un'ottica di strategia difensiva, avendo la difesa interesse a dimostrare che l'inclinazione della nave era tale da non consentire di andare dall'altra parte.

Ma a prescindere da quale sia la verità (non è neppure certo, d'altronde, che vi sia stato questo dialogo con l'anonimo marinaio, visto che l'imputato non ha saputo fornire indicazioni per identificarlo), resta il fatto che il Comandante non cercasse in nessun modo di mettersi in contatto via radio con gli altri ufficiali, accettando così inspiegabilmente di restare all'oscuro del destino di quelle duemila persone che, secondo l'informazione passatagli dal K2, si trovavano ancora sul lato sinistro prima che l'imputato uscisse dalla plancia di comando. Stando alla versione *dibattimentale* dell'imputato, dopo aver ricevuto la notizia dal marinaio bulgaro, egli era rimasto sul ponte 3, lato di dritta, a coordinare la salita sulle lance delle persone presenti da quella parte. Da alcune testimonianze, in realtà, è emerso che più che un'attività di *coordinamento* quella di Schettino era stata un'attività materiale di mero supporto (v. deposizione di Ciro Onorato, che ha riferito che il Comandante aiutava gli altri a far salire i passeggeri sulle lance: udienza 29.10.2013, trascrizioni dibattimentali, pag. 24).

Nei minuti successivi, dopo aver esortato caldamente Ciro Onorato e la Cemortan a salire su una scialuppa per mettersi in salvo, anche l'imputato saltava sul tetto dell'ultima lancia presente sul lato di dritta lasciando definitivamente la Concordia. Più avanti si tornerà su questo specifico momento; in questa sede è sufficiente rilevare come anche in quel

frangente Schettino non adottasse nessuna decisione in termini di coordinamento dei soccorsi. E anche successivamente, una volta sbarcato sugli scogli della Gabbianara, egli non adottava alcuna decisione idonea a incidere in qualche modo sulle operazioni di soccorso.

L'imputato non utilizzava mai la radio che aveva con sé per cercare di capire se vi fossero altri ufficiali sul lato sinistro della nave o comunque se qualcuno di loro fosse in grado di riferire sulla reale situazione da quella parte. Schettino non lo faceva neppure quando, alle ore 00:28, era informato dal sottocapo Tosi della Capiteneria di Livorno che almeno cinquanta persone si trovavano ancora a bordo della Concordia. La telefonata si chiudeva, come sappiamo, con la richiesta di Schettino al comandante De Falco di "tre minuti" di tempo per informarsi meglio. Successivamente però l'imputato, anziché cercare di mettersi in contatto con alcuni dei suoi ufficiali, chiamava per telefono la società armatrice per sapere il numero delle persone ancora a bordo. Sappiamo che dopo aver passato al comandante De Falco l'informazione ricevuta da Genova su un centinaio di persone ancora a bordo (informazione, in realtà, inesatta perché vi erano ancora varie centinaia di persone a bordo, secondo quanto emerge dalla testimonianza del comandante provinciale dei Vigili del fuoco), Schettino mentiva al suo interlocutore, dicendogli che stava su una lancia a coordinare le attività di soccorso. L'istruttoria ha dimostrato che la lancia su cui era salito l'imputato impiegava poco tempo a raggiungere la scogliera della Gabbianara, finendo contro gli scogli e restando inutilizzata per tutto il resto della notte. Nessuna attività di coordinamento dei soccorsi, pertanto, era posta in essere dall'imputato a bordo di quella lancia, come da lui falsamente riferito alla Capiteneria. Dopo essere sceso da quella stessa scialuppa, l'imputato restava in realtà per tutto il tempo sugli scogli della Gabbianara, da dove si sarebbe allontanato solo verso le due, a bordo di un gommone.

L'istruttoria non ha in realtà offerto un solo elemento da cui potersi desumere il compimento di qualsivoglia attività di coordinamento dei soccorsi da parte dell'imputato mentre si trovava sugli scogli della Gabbianara. È invece emerso in maniera incontestabile che il comandante De Falco gli ordinava a più riprese, in tono perentorio, di risalire sulla nave per riferire ai soccorritori quale fosse la situazione a bordo. Ciononostante, nei minuti successivi Schettino rifiutava l'offerta del comandante dei vigili urbani di accompagnarlo in porto, da dove avrebbe potuto raggiungere la Concordia con una imbarcazione.

Risulta dunque incontrovertibile che le persone ancora a bordo della Concordia erano di fatto lasciate dall'imputato in balia di sé stesse.

Ma la ricostruzione degli eventi testé effettuata dimostra altresì che Schettino, nel momento in cui saltava sul tetto della scialuppa, era consapevole della presenza di persone sul lato sinistro della nave o comunque che, nonostante nutrisse un serio dubbio in tal senso, si allontanava ugualmente in modo definitivo dalla Concordia accettando in tal modo il rischio di lasciarle in balia di sé stesse.

Vi sono plurimi elementi, precisi e concordanti, che depongono in tal senso.

Sappiamo anzi tutto che l'imputato usciva dalla plancia di comando (alle ore 23:20) con l'ultima informazione datagli da Bosio, secondo cui più di duemila persone si trovavano ancora sul lato di sinistra. D'altra parte, era lo stesso Schettino, in sede di interrogatorio davanti al Gip, ad ammettere che il problema, in quel momento, era rappresentato dai passeggeri che si trovavano sul lato sinistro, tanto che, a suo dire, prima di uscire dalla plancia ne aveva parlato con Bosio ("Adesso qua non ci possiamo stare più, dobbiamo andare al ponte 3 perché dobbiamo pensare ai passeggeri che stanno a sinistra"; verbale di interrogatorio, pag. 113). Alle 23:37, Schettino era chiamato dal sottocapo Tosi della Capitaneria di Livorno, il quale gli domandava quante persone vi fossero ancora a bordo; Schettino gli rispondeva che stavano ancora verificando "gli ultimi conti", ma che credeva comunque di averli "evacuati" quasi tutti. A quel punto Tosi insisteva, chiedendogli informazioni più precise sul numero di persone ancora a bordo e Schettino gli rispondeva che erano più o meno due/trecento persone. Che l'imputato stesse improvvisando per difetto può dedursi dalla circostanza che non aveva avuto altri aggiornamenti, dopo l'informazione di Bosio. Durante il suo esame in dibattimento, l'imputato ha dichiarato di essersi affacciato dal ponte 11 sul lato di sinistra e di non aver visto passeggeri né sentito voci o rumori riconducibili alla presenza di persone. Per la verità, il teste Ciro Onorato, che era presente con lui in quel momento sul ponte 11 insieme alla Cemortan, ha dichiarato in dibattimento che si erano affacciati sul lato di dritta ("ci siamo affacciati dal lato che poi è affondato"), precisando che l'imputato si era poi arrampicato sul parapetto in plexiglass per cercare di vedere dove si fosse appoggiata la nave (udienza 29.10.2013, trascrizioni dibattimentali, pag. 63). Da tale testimonianza, pertanto, si ricava che la preoccupazione di Schettino, in quel momento, non era di capire quante persone vi fossero ancora sul lato sinistro, bensì se la nave si fosse appoggiata definitivamente o no. È dunque ragionevole supporre che anche in questo caso la versione dibattimentale dell'imputato non sia credibile.

Dopodiché, già sappiamo che tutt'e tre scendevano al ponte 10, portandosi nella zona delle piscine e che, dopo essersi separati per alcuni minuti, durante i quali l'imputato raggiungeva la propria cabina, si ritrovavano di nuovo al ponte 3, lato di dritta.

Nell'interrogatorio davanti al Gip, Schettino spiegava che in quel momento la sua "preoccupazione erano le persone che stavano sulle lance di sinistra che non riuscivano a essere espulse" (verbale interrogatorio, pag. 36).

L'imputato, dunque, in quella sede ammetteva che, nel momento in cui scendeva dal ponte 11 al ponte 3, sapeva che molte persone sul lato sinistro non riuscivano a scendere con le scialuppe. Deve rilevarsi, tra l'altro, come l'imputato facesse riferimento, in quell'interrogatorio, a più lance in difficoltà, lasciando quindi intendere che le persone ancora a bordo della nave fossero ben più delle due/trecento secondo la ottimistica stima che aveva fatto per telefono al sottocapo Tosi, data la capienza di ciascuna lancia.

Ma vi è di più. Il teste Ciro Onorato ha riferito che dalla porta del ponte 3 (lo stesso ponte su cui si trovava Schettino), vicino all'ufficio informazioni, si vedevano le persone sull'altro lato della nave attraverso le vetrate (pagg. 25, 62-63 trascrizioni dibattimentali, udienza 29.10.2013). Non appare dunque credibile quanto riferito dall'imputato durante l'esame dibattimentale in merito al fatto che, nel momento in cui era saltato sul tetto della lancia, non si fosse reso conto che alcune persone erano ancora a bordo, sul lato sinistro.

Gli elementi sopra evidenziati consentono al contrario di affermare che, in quel preciso momento, Schettino era consapevole che diverse persone si trovavano ancora a bordo, sul lato sinistro della nave.

Tale conclusione trova definitiva conferma nel comportamento tenuto dall'imputato dopo l'allontanamento dalla Concordia. Di ben altro tipo, infatti, sarebbe stata la sua reazione nello scoprire la presenza di persone ancora a bordo della nave, se egli l'avesse abbandonata nella convinzione di essere l'ultimo ad andarsene. Emblematica a tal proposito la conversazione telefonica che Schettino aveva con il sottocapo Tosi della Capitaneria di Livorno pochi minuti dopo l'arrivo dell'imputato sulla scogliera della Gabbianara (ore 00:28). Tosi gli chiedeva quante persone fossero ancora a bordo e Schettino gli rispondeva: "Allora, io *credo* di averle sbarcate praticamente tutte, poi, onestamente, in questo momento qua, *credo* che siano tutti a terra." Già questa risposta denota un'assoluta mancanza di certezza sul fatto che tutte le persone fossero scese dalla Concordia, e quindi conferma che, quanto meno, l'imputato aveva un concreto dubbio che potessero esservi ancora persone a bordo. Tosi lo correggeva immediatamente: "No, non credo, perché mi dicevano le vedette... c'è una cinquantina... perché la nave è talmente

sbandata che non ce la fanno più a... a calare le scialuppe e alcuni si sono addirittura tuffati in mare.”

Un comandante in buona fede, sceso dalla nave convinto di essere l'ultimo, di fronte a una notizia del genere non avrebbe certo reagito come invece reagiva Schettino in quel momento: *“Sì, ma come infatti noi li stiamo recuperando, io sono qua, sulla lancia, li stiamo pigliando a uno a uno perché la nave di colpo...”*

No, un comandante in buona fede *non* avrebbe mai reagito *mentendo*. L'imputato, invece, di fronte alla obiezione che diverse persone erano ancora a bordo, cominciava a mentire spudoratamente dicendo all'altro che dalla scialuppa stava recuperando diversi naufraghi caduti in acqua, mentre in realtà era all'asciutto sulla scogliera.

Dunque, la verità è che Schettino sapeva, al momento di lasciare la Concordia, che le duemila persone e più di cui gli aveva parlato Bosio pochi attimi prima di uscire dalla plancia di comando non potevano essere riuscite a sbarcare tutte dalla nave, perché lo sbandamento era tale da non consentire l'ammaino delle scialuppe. Questo spiega la sua scelta di mentire, cercando in tal modo di nascondere la propria responsabilità, anziché reagire con stupore offrendosi immediatamente di risalire a bordo della nave, come avrebbe fatto un comandante in buona fede consapevole dei suoi doveri.

Schettino, al contrario, continuava con la farsa anche nei minuti successivi. Quando De Falco gli chiedeva quanti ufficiali fossero ancora a bordo, l'imputato gli spiegava che erano stati costretti a scendere perché la nave di colpo si era ribaltata sul lato di dritta. De Falco allora gli domandava dove lui si trovasse e Schettino continuava a mentire, dicendogli che si trovava sulla scialuppa tra la nave e gli scogli. Poi iniziava quello scambio di battute sulle persone in acqua – “giovani, anziani...” – che, col senno di poi, assume connotati surrealistici.

Schettino improvvisava, raccontando per telefono un film che scorreva solo nella sua immaginazione, trattando il comandante dell'autorità marittima, che aveva in quel momento la responsabilità di gestire i soccorsi, alla stregua di un duellante nell'*Imprò*. Retrospectivamente, quelle menzogne risultano oltraggiose nei confronti delle centinaia di persone rimaste intrappolate sul lato sinistro della Concordia, e vieppiù nei riguardi di quelle che purtroppo non ce l'avrebbero fatta.

Serve qui ricordare che quelle menzogne erano pronunciate dall'imputato più o meno in quel lasso di tempo (00:28-00:42) in cui sulla Concordia si consumava la tragedia: sappiamo con certezza, ad esempio, che alle 00:30 le acque fredde del Tirreno

bloccavano il respiro di Inghe Schall insieme alle lancette dell'orologio al polso del suo compagno che non riusciva a trarla in salvo.

«A bordo, con la sua scialuppa, chi ci sta con lei?» domandava De Falco all'imputato, proprio in quei drammatici frangenti in cui alcuni passeggeri stavano andando incontro alla morte.

«Adesso con la mia scialuppa li ho sbarcati tutti quanti sugli scogli, sulla mia scialuppa adesso ci sto io e il marinaio», continuava a mentire Schettino, già in salvo sulla scogliera da diversi minuti. (Sono state le dichiarazioni di Pascual Randy Galvez, il marinaio che aveva condotto la lancia fino agli scogli, a smentire l'imputato, dimostrando che quella scialuppa, dopo l'incaglio, non era stata più riutilizzata.)

«Lei dice a bordo forse non c'è più nessuno?» gli chiedeva De Falco.

«Forse a bordo ci possono essere una decina di persone...» gli rispondeva Schettino.

Improvvisamente, dunque, l'imputato abbandonava ogni certezza sullo sbarco di tutti i passeggeri, stimando la presenza di una decina di persone ancora a bordo.

Ebbene, un simile comportamento appare assolutamente incompatibile con la tesi difensiva sulla buona fede di Schettino. Denota, al contrario, il penoso tentativo dello stesso imputato di nascondere, attraverso quelle bugie, la gravità della propria condotta, consapevole evidentemente di aver violato l'obbligo di restare sulla nave fino all'ultimo per prestare assistenza alle persone ancora a bordo.

Alla luce di queste ulteriori considerazioni, può dunque affermarsi con ragionevole certezza che l'imputato lasciava la Concordia attraverso quella scialuppa di salvataggio sapendo che c'erano ancora persone sul lato sinistro della nave, accettando in tal modo di abbandonarle al proprio destino.

4.3.1. Consapevolezza della presenza di altre persone sotto forma di dolo eventuale.

Ma quand'anche si volesse ritenere – diversamente da quanto ritiene questo Collegio – che gli elementi istruttori non siano sufficienti a provare la conclusione appena formulata, la condotta dolosa di abbandono sarebbe comunque configurabile sotto la forma del c.d. dolo eventuale.

Appare necessario, anzi tutto, osservare che l'elemento psicologico del reato di cui all'art. 591 c.p. consiste nella coscienza di abbandonare il soggetto passivo che non ha la capacità di provvedere a sé stesso, in una situazione di pericolo per la sua integrità fisica, senza che occorra un particolare malanimo (v., in tal senso, Cass. Pen., Sez. 2, Sentenza n. 10994 del 06/12/2012). La volontà di abbandonare presuppone evidentemente la

consapevolezza, nel soggetto agente, che la persona sottoposta alla sua cura è incapace di provvedere a sé stessa per una causa qualunque. La domanda a cui bisogna rispondere, al fine di stabilire se il delitto sia configurabile anche nella forma del dolo eventuale, è se il soggetto attivo debba necessariamente avere la certezza che la persona incapace soggetta alla sua cura versa in pericolo ovvero se sia sufficiente che lo stesso, dopo essersi rappresentato tale concreta possibilità, si allontani nondimeno dal luogo del pericolo accettando in tal modo il rischio di abbandonarla a sé stessa.

Il delitto in questione non è un reato di evento, in quanto ai fini della consumazione non è richiesto che il soggetto passivo riporti un danno (come si desume dalla previsione dell'aggravante di cui al terzo comma) essendo sufficiente che, a causa dell'abbandono, si verifichi una situazione di pericolo per la sua incolumità. Lo stesso pertanto va ricondotto nella categoria dei reati omissivi propri dove la situazione di pericolo in cui versa il soggetto bisognoso di cure rappresenta il presupposto da cui scaturisce l'obbligo di assistenza. Si pone di conseguenza la problematica riguardante l'oggetto del dolo eventuale e, in particolare, la possibilità che tale forma dolosa possa riferirsi anche ai presupposti del reato, oltre che al suo evento.

Debbono richiamarsi, a tal riguardo, le autorevoli e condivisibili argomentazioni che le Sezioni Unite della Cassazione hanno indicato nell'affrontare la questione specifica della compatibilità del dolo eventuale con il delitto di ricettazione. La Corte, in quel caso, ha avuto modo di precisare che, essendo la figura del dolo eventuale di costruzione giurisprudenziale e dottrinale, *“non c'è ragione di ritenere che essa possa riferirsi al solo evento del reato e che l'atteggiamento psicologico nel quale la si fa consistere non possa riguardare anche i presupposti. L'elemento psicologico del reato è costituito, prima che da una componente volitiva, da una componente rappresentativa, che investe il fatto nel suo complesso, e dunque non solo gli effetti della condotta ma anche gli altri elementi della fattispecie, e dà piena ragione della colpevolezza dell'agente. Perciò se si ritiene che il dolo sia costituito dalla rappresentazione e volizione del fatto antigiuridico o anche, nel caso di dubbio, dalla sua accettazione, alla quale si collega secondo la giurisprudenza il dolo eventuale, non c'è ragione di distinguere il caso in cui il dubbio cade sulla verifica dell'evento, che viene accettato, da quello in cui cade su un presupposto. In un caso e nell'altro l'agente si rappresenta la possibilità di commettere un delitto e ne accetta la realizzazione: egli non si astiene dal tenere una condotta ben sapendo che può dar luogo a un illecito, anche se questo non viene direttamente voluto. L'agente, come è stato affermato in dottrina, deve rappresentarsi l'esistenza dei presupposti 'come certa o*

come possibile, accettando l'eventualità della loro esistenza', sicché può dirsi che ci si trova in presenza di un dolo eventuale quando chi agisce 'si rappresenta come seriamente possibile (non come certa) l'esistenza di presupposti della condotta ovvero il verificarsi dell'evento come conseguenza dell'azione e, pur di non rinunciare all'azione e ai vantaggi che se ne ripromette, accetta che il fatto possa verificarsi: il soggetto decide di agire 'costi quel che costi', mettendo cioè in conto la realizzazione del fatto'. Deve quindi convenirsi che l'atteggiamento psicologico nel quale si fa consistere il dolo eventuale ben può riguardare i presupposti del reato, anche se si tratta di un atteggiamento che in questo caso si riferisce a una situazione già esistente al momento dell'azione mentre quando ha ad oggetto l'evento si riferisce a una situazione futura, che potrà derivare dalla condotta dell'agente" (Cass. Pen., sez. un., sent. n. 12433 del 2010).

Ora, poiché tali considerazioni sono estensibili anche alla figura delittuosa in esame, si deve affermare che il reato di abbandono ex art. 591 c.p. è configurabile sia nel caso in cui l'agente abbia ommesso la condotta di assistenza sapendo con certezza della condizione di incapacità in cui versava la persona soggetta alla sua cura, sia nel caso in cui abbia posto in essere quella medesima condotta nonostante si fosse prospettato la seria possibilità che quella persona abbisognasse di cure, finendo in tal modo coll'accettare il rischio di abbandonarla a sé stessa. Ciò che si deve evitare, naturalmente, è confondere il profilo del dolo eventuale con quello colposo (anche eventualmente di colpa cosciente): il delitto *de quo*, pertanto, non sarà mai configurabile laddove il soggetto attivo abbia erroneamente ignorato (anche per colpa grave) la necessità di assistenza da parte della persona soggetta alle sue cure; per la configurabilità del dolo eventuale, infatti, è necessario che egli si sia concretamente rappresentato quella possibilità – situazione, questa, inconciliabile con quella della totale inconsapevolezza.

Ebbene, contrariamente a quanto avviene di norma, in cui le maggiori difficoltà si registrano in sede di accertamento del dolo eventuale, nel caso di specie sussistono plurimi e concordanti elementi rivelatori di questo specifico atteggiamento psicologico da parte dell'imputato. In particolare, l'ultima informazione portata a conoscenza dell'imputato pochi istanti prima che uscisse dalla plancia di comando (circa duemila persone ancora sul lato di sinistra), l'assenza di ulteriori aggiornamenti su quello specifico dato nei momenti successivi, la richiesta fatta dallo stesso Schettino, quando si trovava già sul ponte 3, lato di dritta, a un marinaio bulgaro di andare a verificare sull'altro lato della nave se vi fossero ancora persone a bordo e, ultimo ma non postremo, lo stato di fatto in cui versava la nave con un'inclinazione almeno di 25°, tale da rendere impossibile l'ammaino delle scialuppe,

consentono di ritenere che l'imputato, nel momento in cui lasciava la Concordia, si fosse quanto meno seriamente prospettato la possibilità che vi fossero ancora persone a bordo della nave. Inoltre, dal complessivo atteggiamento tenuto dall'imputato nelle ore successive all'abbandono della nave (false dichiarazioni alla Capitaneria in merito alla sua posizione e alle attività che stava svolgendo, rifiuto dell'offerta di recarsi in porto da dove avrebbe potuto portarsi sotto la nave), nonostante la notizia fornitagli direttamente dalla Capitaneria della presenza di decine di persone ancora a bordo, consentono di ritenere con ragionevole certezza che egli si sarebbe ugualmente allontanato in via definitiva dalla Concordia se anche avesse avuto, in quel momento, la certezza della presenza di persone ancora a bordo. Tale conclusione, pertanto, suffragata da elementi oggettivi e concordanti, dimostra che l'imputato, pur di mettersi in salvo, era intenzionato a lasciare la nave "a tutti i costi", ivi compreso quello di abbandonare a sé stesse le persone ancora a bordo.

In entrambe le ipotesi (dolo diretto o eventuale), il delitto di cui all'art. 591 c.p. si consumava al momento del definitivo allontanamento dalla nave.

In via ulteriormente subordinata, laddove si ritenesse – a differenza di quanto qui si ritiene – la non configurabilità del delitto de quo sotto la forma del dolo eventuale, il reato di abbandono ex art. 591 c.p. si sarebbe comunque consumato in un momento successivo. Dalla precedente ricostruzione degli eventi, infatti, è emerso che l'imputato veniva informato della presenza di almeno una cinquantina di persone dal sottocapo Tosi, nel corso della telefonata delle ore 00:28. A partire da quel momento, pertanto, egli aveva la certezza che sulla nave c'erano ancora decine di persone in pericolo soggette al suo dovere di cura. A quel punto, l'imputato aveva l'obbligo di fare quanto possibile per tornare a bordo della nave, al fine di assisterle.

Si confida, giunti a questo punto della motivazione, di aver sufficientemente dimostrato che l'imputato, dopo essere sceso sugli scogli della Gabbianara, non si adoperava in nessun modo per risalire a bordo della Concordia.

Ciò si ricava, anzi tutto, dalle menzogne rifilate sia al sottocapo Tosi sia al comandante De Falco nelle telefonate delle 00:28, delle 00:42 e dell'1:46: Schettino mentiva loro dicendo di trovarsi a bordo di una lancia intento a coordinare i soccorsi, mentre in realtà era all'asciutto sulla scogliera della Gabbianara, occupato a fare qualche telefonata ogni tanto all'FCC o alla società armatrice. Se fosse voluto risalire sulla Concordia, anziché mentire, avrebbe detto alla Capitaneria di mandare una motovedetta a prenderlo per condurlo sotto la nave. In realtà l'imputato mentiva perché non aveva alcuna intenzione di risalire a bordo della Concordia, rendendosi evidentemente conto del pericolo insito in tale azione. E

questa conclusione trova ulteriore conferma nel rifiuto dell'offerta fattagli dal comandante dei vigili urbani di accompagnarlo in porto, da dove avrebbe potuto raggiungere la Concordia con una imbarcazione.

Non deve dimenticarsi come il comandante De Falco, nel corso della telefonata dell'1:46, indicasse a Schettino le modalità con cui avrebbe potuto (e dovuto) risalire a bordo della nave, passando per una biscaglina. Anche in quella occasione, di fronte al tono perentorio dell'ordine impartitogli da De Falco, l'imputato sceglieva di mentire dicendogli di trovarsi a bordo di una scialuppa, salvo poi giustificarsi, nel finire della telefonata, col fatto che la lancia si fosse bloccata e che stesse aspettando l'arrivo dei soccorritori. Un simile atteggiamento può spiegarsi unicamente con il duplice intento dell'imputato di nascondere le proprie responsabilità, da un lato, e di evitare la risalita sulla Concordia, dall'altro.

Né d'altra parte a diversa conclusione potrebbe condurre la circostanza che molto più tardi, verso le ore 4:10-4:30 circa, l'imputato si dimostrava in un primo momento disponibile a risalire a bordo parlando al telefono con Mattesi: in primo luogo, la condotta di abbandono ex art. 591 c.p. si era a quel punto già consumata, quanto meno al momento del rifiuto dell'offerta fattagli dal comandante dei vigili urbani; inoltre, si osserva che Schettino non avrebbe dovuto accogliere il suggerimento del Mattesi di farsi da parte, in quanto il comandante della nave non può rimettere a terze persone la decisione in merito all'adempimento o meno di doveri giuridici scaturenti dal suo ruolo. Accettando che fosse un altro membro dell'equipaggio a sostituirlo nello svolgimento di un suo preciso dovere, l'imputato finiva col persistere nella condotta di abbandono senza porre fine, come avrebbe dovuto, alla permanenza del medesimo delitto (per la natura permanente del reato di cui all'art. 591 c.p., v. Cass. Pen., Sez. 6, Sentenza n. 12238 del 27/01/2004).

Appare dunque evidente che l'imputato, una volta venuto a conoscenza dalla Capitaneria che erano ancora presenti molte persone sulla nave, sceglieva volontariamente di non risalire a bordo, ponendo in essere in tal modo una condotta omissiva idonea a integrare la fattispecie delittuosa in esame. Egli infatti, anziché riferire al sottocapo Tosi, prima, e al comandante De Falco, poi, che si trovava sugli scogli della Gabbianara, mentiva loro dicendo che era su una scialuppa a coordinare le operazioni di soccorso, impedendo in tal modo alla Capitaneria di inviare presso di lui una imbarcazione per riportarlo sotto la Concordia. Inoltre, alcuni minuti più tardi, nel rifiutare l'offerta del comandante dei vigili urbani di accompagnarlo in porto, l'imputato dimostrava ancora una volta di non voler adempiere al suo obbligo di assistenza nei confronti delle persone rimaste sulla Concordia. Giova ricordare, a tal proposito, che nel momento in cui l'imputato rifiutava

l'offerta del comandante Galli centinaia di persone si trovavano ancora sulla nave in balia del proprio destino. Ciò si ricava dalla deposizione del comandante provinciale dei vigili del fuoco, Aquilino, il quale ha raccontato che, una volta salito a bordo della nave (più o meno nello stesso orario in cui Schettino rifiutava l'offerta del Galli), non era riuscito a trovare un ufficiale cui poter chiedere informazioni utili a capire se vi fosse un piano di evacuazione. Lo stesso teste ha precisato che *successivamente* erano riusciti a far scendere dal lato sinistro della nave circa *settecento* persone.

Risulta dunque dimostrato che tutte quelle persone erano di fatto abbandonate a sé stesse.

Lo stesso Canessa, che restava eroicamente sulla nave fino alle 5:45 del mattino, non agiva secondo una linea dettata dal comandante, ma affidandosi coraggiosamente al proprio istinto.

D'altronde, che la presenza dell'imputato sarebbe stata utile in quei momenti si ricava dalla stessa richiesta, fatta dai soccorritori al responsabile della sicurezza di Costa Crociere qualche minuto dopo le 4:00, di poter avere a bordo un ufficiale in grado di illustrare com'era fatta la nave per agevolare le operazioni di soccorso e di ricerca di eventuali persone scomparse.

Sempre sotto il profilo soggettivo, si osserva che l'imputato non poteva non rendersi conto del grave pericolo in cui versavano le persone rimaste sulla Concordia, visto che lo stesso ha dichiarato che, se non avesse abbandonato la nave saltando sul tetto di quella lancia, sarebbe morto.

Né, sotto altro profilo, potrebbe obiettarsi che sarebbe stato comunque impossibile per l'imputato risalire a bordo della nave, in quanto le risultanze istruttorie hanno dimostrato il contrario. Come già detto in precedenza, il teste Aquilino, comandante provinciale dei vigili del fuoco di Grosseto, saliva insieme ad altri vigili del fuoco sulla Concordia verso l'una/l'una e dieci servendosi della biscagliina di prua, con la difficoltà oltre tutto della attrezzatura che portavano in spalla, confermando in definitiva che la risalita a bordo era possibile (*"Però, sì, diciamo l'operazione fattibile. Non sono né un atleta, né Superman, ci sono riuscito pure io insomma"*; trascrizioni dibattimentali udienza 27.1.2014, teste Aquilino, pag. 16).

Il teste ha spiegato che era salito a bordo convinto di trovare un'attività di soccorso con una linea di comando e che invece aveva incontrato un solo ufficiale, verso le due, che stava aiutando le persone a scendere dalla biscagliina (cfr, trascrizioni dibattimentali, udienza 27.1.2014).

D'altronde, anche il safety Martino Pellegrini risaliva a bordo (al posto di Schettino, come si è già detto) verso le ore 4:30 passando per la biscaglina, e ciò dimostra senza possibilità di smentite che anche l'imputato, se avesse voluto, avrebbe potuto farlo.

Tirando dunque le somme, deve affermarsi che le risultanze istruttorie hanno ampiamente dimostrato la configurabilità, a carico dell'imputato, del delitto di cui all'art. 591 c.p., con la precisazione, quanto alla consumazione del reato, che la stessa va individuata nel momento in cui Schettino si allontanava definitivamente dalla Concordia a bordo della scialuppa ovvero – in via subordinata, nella ipotesi in cui non si ritenesse adeguatamente dimostrata la consapevolezza dell'imputato, in quel preciso momento, della presenza di altre persone a bordo – nei momenti successivi in cui l'imputato mentiva alla Capitaneria dopo aver appreso la notizia delle persone ancora a bordo, quanto meno all'atto del rifiuto dell'offerta del comandante dei vigili urbani di accompagnarlo al porto, da dove Schettino avrebbe potuto raggiungere la Concordia con una imbarcazione.

4.4. ABBANDONO DI NAVE IN PERICOLO DA PARTE DEL COMANDANTE.

Così recita, al primo comma, l'art. 1097 codice della navigazione: *"Il comandante, che, in caso di abbandono della nave, del galleggiante o dell'aeromobile in pericolo, non scende per ultimo da bordo, è punito con la reclusione fino a due anni."*

Il reato è previsto nella sezione dedicata ai "delitti contro la polizia di bordo", nozione quest'ultima che altro non è se non un aspetto particolare del concetto più ampio di polizia della navigazione.

Il fondamento razionale della incriminazione è persino intuitivo: esso è rappresentato dall'esigenza che il comandante della nave, cui spetta la responsabilità della spedizione, resti a bordo della stessa sino a quando l'ultimo dei passeggeri non sia ancora sceso, in modo da poter coordinare le attività di salvataggio delle persone ed eventualmente della nave e delle cose trasportate. In sintonia con questa conclusione, si pone un passo della Relazione al re (n. 704), sia pure riguardante l'aggravante del secondo comma dell'articolo in esame: *"Contro la norma del 2° comma è stato osservato essere strano che il comandante dopo aver dato l'ordine di abbandonare la nave o l'aeromobile possa impedirne il sommergimento o la caduta. L'osservazione non può essere accettata perché non tiene conto del fatto che il comandante, pur avendo dato l'ordine di abbandonare la nave o l'aeromobile, ha l'obbligo di continuare la manovra, di dirigere le operazioni di salvataggio, insomma di fare quanto appaia necessario per impedire o ridurre al minimo il danno alle persone e alle cose. Se, invece di attendere a questo suo essenziale dovere, il*

comandante pensa di mettersi in salvo prima dei passeggeri o dell'equipaggio, può cagionare la perdita della nave o dell'aeromobile." D'altra parte, non può non sottolinearsi come, in considerazione della particolare natura del lavoro nautico e delle esigenze della spedizione marittima, sia prevista a bordo una precisa gerarchia (artt. 321, 899 cod.nav.) con il conseguente riconoscimento, in capo al comandante, di rilevanti poteri disciplinari sia sui membri dell'equipaggio sia sui passeggeri, che sono comunque soggetti alla sua autorità durante il viaggio (artt. 186, 809 cod. nav.). Tutto ciò, evidentemente, fa del comandante il principale responsabile, nel caso in cui la nave versi in una situazione di pericolo comunque verificatasi, del salvataggio di tutte le persone a bordo ed eventualmente della nave e delle cose trasportate. Ed appare altresì evidente che, se il comandante lasciasse la nave prima delle altre persone a bordo, la gestione delle attività di salvataggio verrebbe immediatamente interrompersi o comunque si espleterebbe con minore efficacia in assenza delle attività di coordinamento da parte del responsabile della spedizione.

Talmente lapalissiano il fondamento logico di questo delitto, che, in sede di introduzione del codice della navigazione, i sostenitori della norma incriminatrice erano costretti a replicare in questo modo a chi ne obiettava addirittura la inutilità: *"L'osservazione che l'abbandono della nave da parte del comandante prima degli altri sia inconcepibile, se rispecchia una nobile tradizione della marina e dell'aviazione italiana, non può indurre ad abolire la norma che su tale tradizione poggia. Le norme penali sono dettate, di regola, per casi di eccezionale deviazione dal normale modo di agire e, perciò, la considerazione di un costante comportamento uniforme al precetto non può farne decretare la soppressione"* (Relazione al re, n. 704).

Il dovere morale del comandante di lasciare per ultimo la nave, discendente da una nobile tradizione marinara, è stato quindi dalla legge fatto assurgere a dovere giuridico.

Il reato in questione appartiene alla categoria dei reati propri, ma nessuna questione si pone nel presente processo, non essendo contestata la qualifica di comandante della Concordia in capo all'imputato.

Per la configurabilità di tale delitto, inoltre, è necessario che la nave versi in una situazione di pericolo comunque realizzatasi. Anche in ordine a questo specifico aspetto non si pongono problematiche degne di rilievo, essendo assolutamente incontestabile che nel momento in cui l'imputato scendeva dalla Concordia per salire sul tetto di una lancia di salvataggio la nave era già fortemente inclinata e in completa balia degli eventi. Né, d'altra

parte, può trovare applicazione il disposto di cui all'art. 1087 cod.nav. che riguarda unicamente la navigazione interna e non anche quella marittima, come nel caso di specie. Per quanto riguarda l'elemento materiale, non può non rilevarsi come il legislatore, pur avendo rubricato in ugual modo i delitti di abbandono commessi, rispettivamente, dal comandante e da un membro dell'equipaggio (artt. 1097 e 1098 cod.nav.), solo nel secondo caso abbia utilizzato il verbo "abbandonare" per descrivere la condotta integrativa, mentre nell'altro abbia preferito individuarla nel gesto della discesa da bordo prima degli altri. La scelta normativa non può ritenersi casuale: essa evidentemente risponde all'esigenza di impedire che il comandante possa considerarsi legittimato a scendere dalla nave prima dell'ultimo passeggero anche soltanto per dirigere da una scialuppa le operazioni di salvataggio. Il legislatore, consapevole che in un caso simile a quello portato a mo' di esempio, risulterebbe difficile poter sostenere "l'abbandono" della nave, ha preferito strutturare la condotta tipica in modo diverso, con l'evidente fine di punire qualsiasi allontanamento dalla nave da parte del comandante prima degli altri. Questa scelta d'altronde ha una sua logica: la permanenza a bordo del comandante non assolve soltanto a una funzione pratica (di coordinamento delle attività di salvataggio), ma anche di sostegno psicologico. La discesa del capo della spedizione su una lancia, sia pure per finalità di coordinamento delle attività di salvataggio, produrrebbe comunque un effetto psicologico negativo sulle persone rimaste a bordo, rinfocolando in tal modo insicurezza e timor panico tra di loro.

Questo non significa, naturalmente, che dovrebbe rispondere di tale reato il comandante che scendesse solo momentaneamente (ad esempio per aiutare una lancia in difficoltà o che si buttasse a mare per salvare un naufrago), risalendo subito dopo a bordo e rimanendovi finché l'ultima delle persone non sia scesa dalla nave. Quel che vuole punirsi, infatti, è la scelta *definitiva* del comandante di allontanarsi dalla nave prima degli altri.

Ciò detto in linea generale in ordine all'elemento materiale, si tratta di verificare a questo punto se l'imputato Schettino, quale comandante della Concordia, scendesse per ultimo o no. L'interrogativo, in realtà, è di facile soluzione, in quanto l'istruttoria ha ampiamente dimostrato che l'imputato saliva sul tetto di una lancia di salvataggio, per poi raggiungere la scogliera della Gabbianara, quando a bordo della Concordia vi erano ancora centinaia di persone. D'altronde, neppure la difesa ha contestato questa circostanza, almeno sotto il profilo dell'elemento oggettivo, essendo inconfutabile – si ripete – che le ultime persone scendevano dalla Concordia all'alba del 14.1.2012, mentre l'imputato si allontanava dalla nave poco dopo le ore 24:00.

I contrasti tra le reciproche parti processuali si sono in effetti registrati unicamente sul versante dell'elemento soggettivo e su quello – di incerto inquadramento, anche in sede dottrinale – attinente alla scriminante dello stato di necessità (art. 54 c.p.).

Più precisamente, a giudizio dell'accusa, l'imputato scendeva volontariamente dalla Concordia, saltando sul tetto della lancia, non solo con la consapevolezza che altre persone erano ancora a bordo sul lato sinistro della nave, ma addirittura prima di alcuni ufficiali (Bosio, Ursino, Iannelli, Borghero). Né d'altra parte vi sarebbero, sempre a giudizio dell'accusa, gli estremi per potersi ravvisare lo stato di necessità ex art. 54 c.p., sia perché non ne ricorrerebbero le condizioni in punto di fatto, sia perché la specifica disposizione di cui al comma secondo ne impedirebbe l'applicabilità nei confronti del comandante della nave.

A giudizio della difesa, invece, il reato in questione non sarebbe configurabile perché l'imputato era stato costretto a gettarsi sul tetto della lancia a seguito dell'improvviso e repentino spostamento della nave, che aveva reso di fatto impossibile la permanenza sul ponte 3 in cui lo stesso si trovava insieme a poche altre persone. Nel corso del suo esame dibattimentale, l'imputato ha riferito che, in quel momento, aveva solo queste alternative: buttarsi a mare, salire sul tetto della scialuppa oppure morire restando sulla nave; ha precisato di essere salito sulla scialuppa per aiutare il pilota a disincagliarla, prima che restasse schiacciata sotto il peso della nave.

Ebbene, le argomentazioni addotte dalle parti postulano la disamina di aspetti attinenti tanto all'elemento della c.d. colpevolezza quanto alla scriminante dello stato di necessità. S'impongono, tuttavia, alcune precisazioni con il fine di assicurare alla trattazione una consequenzialità logica.

Spesso, infatti, nel corso del processo (e in particolar modo durante la discussione finale), la difesa ha fatto riferimento alla impossibilità per l'imputato, nel preciso momento dell'abbandono della nave, di agire diversamente, senza però specificare se tale impedimento discendesse da una ragione oggettiva non superabile neppure con uno sforzo di volontà ovvero se si trattasse di un'azione imposta dalla necessità di salvare la propria vita. Si tratta, a ben vedere, di questioni differenti, attenendo l'una alla c.d. *suitas* della condotta, l'altra invece alla scriminante dello stato di necessità di cui all'art. 54 c.p.

La prima questione si pone come preliminare, in quanto può disquisirsi in merito alla sussistenza o meno di una scriminante solo se la condotta possa ricondursi alla coscienza e volontà del soggetto attivo.

Occorre allora chiedersi se l'imputato, nel momento in cui saltava sul tetto della scialuppa, agisse con coscienza e volontà, secondo la dizione offerta dall'art. 42, comma 1, c.p., ovvero se lo stesso venisse "catapultato" fuori dal ponte 3 direttamente sul tetto della lancia a seguito dell'improvviso sbandamento, senza che potesse opporvi resistenza. La scelta dello specifico *participio* non è causale, visto che era lo stesso Schettino a servirsene nel corso della telefonata delle 00:42 con il comandante De Falco per spiegargli che erano stati (lui e altri ufficiali) "*catapultati* in acqua".

In sede di esame dibattimentale, in realtà, l'imputato non ha più sostenuto di essere stato scaraventato sulla scialuppa, bensì di essere "saltato" sul tetto della lancia. In particolare, come già anticipato precedentemente, egli ha spiegato che in quel momento avrebbe potuto soltanto scegliere tra buttarsi a mare, saltare sulla lancia o morire restando sulla Concordia. Già sulla base di questa versione offerta dall'imputato, pertanto, si deve escludere la sussistenza di un evento di forza maggiore, tale da impedire all'imputato di agire diversamente. La scelta di saltare sul tetto della scialuppa era giustappunto una *scelta* tra più alternative possibili, e non già l'unica azione praticabile in quel momento a seguito dell'improvviso spostamento della nave. Si trattava, in altre parole, di una condotta impulsiva, dettata dalla drammaticità del momento, ma pur sempre volontaria. Questa conclusione, oltre a essere suggerita dalle stesse dichiarazioni dell'imputato, trova anche conferma negli altri elementi di prova.

L'allievo ufficiale Iannelli Stefano ha riferito in dibattimento che, dopo essersi occupato del trasferimento di diversi passeggeri dal lato di sinistra al lato di dritta, nel dirigersi con il secondo direttore di macchina Borghero al ponte 4, lato destro, aveva sentito a un certo punto un forte rumore, dovuto a vetri che si infrangevano, accompagnato da un movimento brusco della nave, per cui erano saltati sul tetto della lancia su cui poco prima era salito anche il comandante Schettino (cfr. trascrizioni dibattimentali, udienza 11.11.2013).

Anche Ursino lasciava la nave a bordo della stessa scialuppa di salvataggio. In dibattimento ha spiegato gli ultimi drammatici momenti, precisando tra l'altro che mentre il comandante Schettino si trovava già sul tetto della lancia intento a dare indicazioni al pilota per liberare la scialuppa, il K2 Bosio era rimasto aggrappato alla ringhiera del ponte per tentare di sganciare con le mani la lancia.

Non possono tuttavia non formularsi alcune riserve in merito alle dichiarazioni dell'Ursino. A seguito di contestazioni sollevate dall'avv. Pinna, difensore di alcune parti civili,

all'udienza del 28.10.2013 è emerso che il teste, sentito a sommarie informazioni, aveva dichiarato di non sapere con quale lancia Schettino avesse lasciato la Concordia.

Le spiegazioni date dal testimone in dibattimento in ordine a tale contrasto non convincono affatto, in quanto egli non poteva non aver notato il Comandante, considerato che sul tetto di quella lancia erano soltanto in nove persone. A suffragare questi dubbi, vi sono anche le risultanze della intercettazione della conversazione avvenuta tra lo stesso Ursino e il direttore di macchina Pilon, presso la caserma carabinieri di Orbetello a poche ore dall'accaduto, in cui il primo, nel raccontare all'altro ciò che era successo al momento dell'abbandono della Concordia, non mostrava alcuna incertezza sul fatto che Schettino fosse salito prima di lui sul tetto della lancia che li avrebbe poi portati in salvo. Ma è bene riportare alcuni stralci di quella conversazione: *"E tutti quanti a un certo punto quando l'hanno vista brutta se ne sono andati! Io sono rimasto ancora... e proprio Canessa proprio all'esagerazione. Sono rimasto fino a quando ho detto: mamma mia sono morto! E mi sono buttato sulla lancia. (...) No sulla lancia, sul tetto della lancia! Dove c'era il Comandante e... il capo macchina... che se ne stavano andando... Bosio era dietro di me e non è riuscito a tuffarsi è rimasto così! La lancia si allontanava e lui era in mare e ha cominciato a nuotare. Scene assurde, direttore, scene bruttissime. (...) Altra cosa che sicuramente gli contesteranno (inc) quello è il codice di navigazione! Se ne è andato, se ne è andato! Mi dispiace perché non è male come persona! (...) Sulla lancia era asciutto! Io come mi sono girato di là dissi: minchia il Comandante se ne va! (...) gli è venuto d'istinto e se n'è andato! Pure questo c'è! Va bene, questo non lo so se lo vedono, come fanno a vederlo, potrà dire: io me ne sono andato per ultimo, visto che non c'era più nessuno. Quindi non è che era registrato."*

Tali dichiarazioni confermano dunque che l'imputato saliva sul tetto della lancia prima degli altri ufficiali, mentre il K2 Bosio, dopo aver tentato di liberare la scialuppa restando aggrappato alla ringhiera del ponte, era costretto a buttarsi in mare non riuscendo a salire sulla stessa lancia.

Bosio ha descritto in dibattimento quegli ultimi momenti, spiegando che aveva tagliato le cime per liberare la scialuppa rimasta incagliata con i bracci delle gru e che poi l'acqua era salita rapidamente al ponte 3 tanto che lui si era ritrovato in mare; era stato quindi costretto a nuotare guardando verso l'alto per paura che potesse essere colpito dagli oggetti che cadevano dai ponti della nave, finché non era riuscito a salire sul tender condotto da Iaccarino. Quindi, avevano fatto un giro di perlustrazione per vedere se vi fossero naufraghi in acqua, sia sul lato di dritta, sia su quello opposto.

Sulla base di questi racconti, pertanto, non possono esservi dubbi né sul fatto che il comandante Schettino lasciava materialmente la Concordia salendo sul tetto della scialuppa prima di alcuni membri dell'equipaggio (Iannelli, Borghero, Ursino e Bosio), né sulla circostanza che la sua scelta era volontaria e non già determinata da forza maggiore. Può dunque affermarsi senza tema di smentita che il gesto dell'abbandono della nave era compiuto dall'imputato con coscienza e volontà, sicché non può mettersi in dubbio la sussistenza del requisito di cui all'art. 42, comma 1, c.p.

Tale conclusione, tuttavia, non è sufficiente ai fini della configurabilità del delitto in esame, essendo necessario approfondire due ulteriori aspetti riguardanti l'elemento soggettivo: il primo, relativo alla consapevolezza dell'imputato, nel momento in cui lasciava la Concordia, della presenza di altre persone a bordo; il secondo, invece, riguardante l'accertamento sull'effettiva intenzione con cui l'imputato si allontanava dalla nave, onde stabilire se si trattasse di un abbandono definitivo o soltanto di un'azione transitoria dettata da un'esigenza contingente.

In ordine al primo tema d'indagine, deve preliminarmente osservarsi, in linea generale, che il delitto di cui all'art. 1097 cod. nav. è punibile a titolo di dolo, consistente nella coscienza e volontà di scendere (in via definitiva) dalla nave sapendo della presenza di altre persone a bordo. Anche in questo caso, pertanto, trattandosi di un reato di mera condotta riconducibile alla categoria dei reami omissivi propri, non possono che richiamarsi le argomentazioni sostenute dalle sezioni unite della Cassazione in ordine alla possibilità che l'oggetto del dolo eventuale ricada sui presupposti del reato (cfr. 4.3.1.). Si può quindi tranquillamente affermare che il reato di abbandono ex art. 1097 cod.nav. non richiede necessariamente che il comandante abbia la certezza, nel momento in cui lascia la nave, che non ci sono altre persone a bordo, potendo l'elemento soggettivo restare integrato anche nella ipotesi in cui lo stesso, pur essendosi seriamente rappresentato la possibilità di tale presenza, decida nondimeno di scendere definitivamente dalla nave.

Ciò chiarito, non possono che ripetersi anche in questa sede le conclusioni già formulate in punto di elemento soggettivo durante la disamina dell'altro delitto di abbandono, vale a dire che:

- a) in via principale, sussistono sufficienti elementi per potersi affermare che l'imputato sapeva, nel momento in cui lasciava la Concordia, che altre persone erano ancora a bordo della nave;
- b) in via subordinata, gli stessi elementi consentono di affermare che l'imputato si fosse perlomeno rappresentato, in quel momento, la seria possibilità che altre persone fossero a

bordo; inoltre, il comportamento tenuto dopo la notizia, fornitagli dalla Capitaneria, della presenza certa di decine di persone ancora a bordo dimostra che lo stesso non si sarebbe comportato diversamente se avesse avuto, all'atto dello scendere, la certezza di tale presenza.

Si tratta allora di esaminare l'altro profilo riguardante l'elemento soggettivo, riassumibile nella seguente domanda: l'imputato, nel saltare sul tetto della scialuppa, voleva lasciare la nave *definitivamente* oppure no?

Nel trattare l'elemento materiale del delitto in esame si è tra l'altro osservato che non potrebbe parlarsi di abbandono della nave nella ipotesi in cui il comandante, dopo essere sceso per una esigenza meramente transitoria, risalisse immediatamente a bordo per ridiscenderne solo per ultimo.

Nel nostro caso, pertanto, la responsabilità dell'imputato non si fonda tanto sulla sua scelta di saltare sul tetto della lancia, a seguito del movimento repentino della Concordia, prima degli altri membri dell'equipaggio, quanto di aver posto in essere tale azione con la volontà di abbandonare *definitivamente* la nave. Il saltare sul tetto della lancia come reazione istintiva al movimento improvviso della Concordia non sarebbe stato sufficiente per la configurabilità del delitto in esame, se l'imputato fosse poi risalito a bordo dimostrando in tal modo che quel gesto non era compiuto con l'intenzione di allontanarsi definitivamente dalla nave, bensì soltanto per far fronte a una necessità contingente.

Vero è, però, che il complessivo comportamento tenuto dall'imputato dopo l'allontanamento dalla nave consente di dedurre che, nel momento in cui si allontanava dalla Concordia, egli aveva l'intenzione di non farvi più ritorno. In questa sede, naturalmente, è sufficiente rinviare a quanto si è già detto sul punto nell'esaminare l'altra fattispecie di abbandono. Basta qui ricordare, a conferma della conclusione suddetta, il rifiuto da parte dell'imputato dell'offerta del comandante Galli di accompagnarlo in porto, da dove il primo avrebbe potuto raggiungere la Concordia a bordo di una imbarcazione. Da tale condotta e dal complessivo comportamento tenuto nelle ore successive all'abbandono si ricava che l'imputato scendeva dalla Concordia per mettersi in salvo con la precisa intenzione di non risalirvi, per cui era in quel momento che si consumava anche il reato di abbandono di cui all'art. 1097 cod. nav.

4.5. LO STATO DI NECESSITÀ EX ART. 54 C.P. (INSUSSISTENZA IN ORDINE AI DELITTI DI ABBANDONO).

Rimane dunque la questione relativa alla scriminante dello stato di necessità. Questione, tuttavia, facilmente risolvibile, in quanto la specifica disposizione di cui all'art. 54, comma 2, c.p., esclude l'applicabilità della stessa causa di giustificazione nei confronti di chi abbia un particolare dovere giuridico di esporsi al pericolo. Giunti a questo punto, è sufficiente ricordare che la situazione di pericolo è presupposta da entrambi i reati di abbandono, per cui non può mai essere invocata come causa di giustificazione dal comandante della nave tenuto per legge, al verificarsi di quella situazione di pericolo, a curarsi di tutte le persone a bordo senza mai scendere prima degli altri.



PARTE QUINTA

IL TRATTAMENTO SANZIONATORIO



5.1 SULLE AGGRAVANTI CONTESTATE IN RELAZIONE AL NAUFRAGIO

In relazione al delitto di naufragio sono state contestate due aggravanti, rispettivamente quella prevista dall'art. 1122 codice della navigazione e la colpa cosciente di cui all'art. 61 n. 3 c.p.

5.1.1. L'aggravante di cui all'art. 1122 codice navigazione (non fondatezza).

All'imputato è stata anche contestata l'aggravante prevista dall'art. 1122 codice navigazione, per essere stato – il reato di naufragio colposo – commesso dal comandante avvalendosi delle sue funzioni, sebbene l'accusa abbia riconosciuto al momento della formulazione delle conclusioni l'erroneità di tale contestazione.

Il ripensamento del Pm è pienamente condivisibile.

Come emerge chiaramente dal tenore letterale del comma primo dell'art. 1122 cod.nav. l'aggravante in esame riguarda i delitti "previsti negli artt. 425 n. 3 e 428 del codice penale", sicché non è ammissibile l'estensione anche al delitto di naufragio colposo previsto nel successivo art. 449.

Si osserva, infatti, che il reato di naufragio colposo è fattispecie distinta dall'analoga figura di natura dolosa disciplinata nel capo precedente dello stesso titolo del codice, poiché l'art. 449 c.p., nel rimandare ai concetti di incendio o di altro disastro previsti dalle precedenti norme, non intende assolutamente escludere l'assoluta autonomia delle fattispecie. Di conseguenza, il mancato richiamo dell'art. 449 c.p. nel comma primo dell'art. 1122 cod. nav. impedisce di estendere l'applicabilità dell'aggravante anche al reato di naufragio colposo, in ossequio al principio di tassatività vigente nel diritto penale. A conferma di tale conclusione, d'altronde, si osserva che l'art. 1125 cod. nav., nel disciplinare alcune pene accessorie, richiama espressamente l'art. 449 c.p., da cui si desume, con ragionamento contrario, che il mancato riferimento a quest'ultimo nel comma primo dell'art. 1122 citato dimostra la volontà del legislatore di limitare l'aggravante *de qua* alle sole fattispecie dolose.

5.1.2. L'aggravante della colpa cosciente ex art.61 nr.3 c.p. (fondatezza).

In estrema sintesi si ricorda come la colpa - sia essa generica (violazione di regole cautelari di prudenza, diligenza e perizia non formalizzate in norme scritte) che specifica (inosservanza di leggi, ordini e discipline che costituiscono la fonte scritta di quelle medesime regole) - può assumere una diversa graduazione a seconda del legame

psichico tra autore della condotta e fatto accaduto. Per quello che interessa in questa sede viene in rilievo il legame con il fatto naturalisticamente considerato, allorquando l'agente, pur non volendo la realizzazione dell'evento, se lo è tuttavia rappresentato come possibile o addirittura probabile (ovviamente il grado di consapevolezza non può raggiungere la soglia della certezza, perché altrimenti in tal caso vi sarebbe un dolo diretto). Si tratta della c.d. colpa cosciente alla quale allude l'art. 43 c.p. con l'inciso "anche se preveduto" dopo la parola "evento", che costituisce una forma aggravata della colpa, ritenendo il legislatore che l'imprudenza, imperizia, negligenza, insite nella valutazione normativa della colpa, siano meritevoli di un aumento di pena, allorquando l'agente abbia posto in essere la condotta ovvero si sia astenuto da quella doverosa, malgrado la previsione del risultato.

Nel caso della colpa cosciente o con previsione, la natura normativa della colpa - pur sempre presente in quanto è necessario che l'agente violi una regola cautelare - trova una significativa attenuazione, poiché la componente psicologica sopra indicata è preponderante. La previsione dell'evento, infatti, non può non esercitare una funzione di richiamo nell'agente per indurlo a correggere la propria condotta colposa e ciò costituisce la ratio dell'aumento di pena in questione.

La previsione dell'evento pone la colpa cosciente sulla linea di confine con il dolo c.d. eventuale, con il quale ha in comune la rappresentazione dell'intero fatto tipico e cioè dell'evento, rappresentato come probabile o possibile, differendo tuttavia quanto all'atteggiamento volitivo. Nel dolo eventuale è, infatti, necessario che via sia comunque l'accettazione da parte del soggetto del rischio di realizzare anche l'evento prospettato come probabile e/o possibile (il c.d. evento accessorio), pur di conseguire lo scopo principale dell'azione che, ovviamente, consiste in un evento diverso da quello prospettato solo come probabile e/o possibile. In sostanza l'agente si rappresenta la probabilità e/o possibilità che si verifichi anche l'evento accessorio e pur di conseguire l'evento principale, non si astiene dalla condotta e agisce ugualmente, correndo il rischio che si realizzi l'evento accessorio (classico l'esempio del malvivente che pur di conseguire l'evento principale voluto, accetta il rischio che qualche passante venga coinvolto nell'esplosione da lui innescata per impadronirsi del bottino). In ciò consiste la differenza con la colpa cosciente che è, viceversa, configurabile, tutte le volte in cui l'agente è convinto che l'evento in questione non si verificherà ed anzi se si fosse configurato come certa la sua verifica, si sarebbe astenuto dall'agire. L'evento accessorio può dirsi accettato e, quindi, sussiste dolo eventuale, quando l'agente si rappresenta almeno la possibilità positiva del suo verificarsi o permane nella convinzione o anche nel dubbio che esso

possa concretamente verificarsi, ma ciò nonostante mantiene la condotta quali ne siano gli esiti, anche a costo di cagionare l'evento e perciò accettandone il rischio. In tal caso la condotta è espressione di una precisa presa di posizione, di una scelta di volontà orientata nel senso della lesione e non del rispetto del bene tutelato (il c.d. evento accessorio), pur di raggiungere lo scopo prefissato.

Nella colpa cosciente o con previsione, viceversa, l'evento previsto anche solo come possibile non è minimante voluto perché l'agente è convinto di poterlo evitare (Cfr. sulla distinzione in questione Sez. 4, Sentenza n. 11222 del 18/02/2010 Rv. 249492; Sez. 2, Sentenza n. 7027 del 23/10/2013 Rv. 259064).

Quanto al grado di prevedibilità dell'evento, elemento ineludibile ed essenziale per poter ritenere esistente l'elemento soggettivo per ogni forma di reato colposo, è necessario che l'agente l'abbia previsto in concreto l'evento e che non si tratti di una mera previsione astratta, sia pure con il convincimento di cui si è detto (Cfr. Sez. 4, Sentenza n. 24612 del 10/04/2014 Rv. 259239). Non va, infatti, confuso il concetto di *prevedibilità* con quello di *previsione* da parte dell'agente. La prevedibilità dell'evento è sempre richiesta ai fini della configurabilità della colpa, per cui l'esistenza dell'aggravante non può evidentemente farsi dipendere dalla esistenza o meno della stessa. La colpa con previsione deve, quindi, necessariamente consistere in qualcosa di più e questo di più va individuato nel fatto che l'evento, oltre che essere prevedibile, sia stato anche *in concreto previsto* dall'agente.

Inoltre, sempre in linea generale, è opportuno precisare che di per sé la gravità della colpa non può considerarsi indizio univoco dell'aggravante *de qua*, non essendo affatto impossibile che anche una condotta dovuta a macroscopica negligenza sia compiuta nella totale inconsapevolezza dell'evento, come anzi accade di sovente in caso di errore imputabile alla routine (si pensi, per esempio, al chirurgo che, nell'eseguire un intervento abitudinario, dimentichi di asportare una garza prima di ricucire il taglio: in questo caso, pur trattandosi di colpa grave, sarebbe difficilmente contestabile anche quella cosciente).

Ciò posto in linea generale, a parere di questo Collegio quanto accertato nel corso del dibattimento consente di ritenere raggiunta la prova della previsione concreta dell'evento da parte dell'imputato, come si desume dalle circostanze di fatto già esposte nella parte dedicata alla ricostruzione degli eventi (cfr. parte seconda, capitolo 2.2.1 e seguenti) e qui di seguito in sintesi riportate:

- Schettino era consapevole della presenza di bassi fondali per averlo appreso nel corso dell'unica pianificazione della rotta chiesta ed eseguita da Canessa, il quale gli aveva mostrato sulla carta la presenza degli scogli, battendoci sopra il dito, per

richiamare la sua attenzione. Sempre in occasione della pianificazione con Canessa, questi si era offerto di modificare la rotta per consentire al Comandante, come da lui manifestato, di passare più a sud e di sfilare parallelamente all'isola provenendo da sud, ma Schettino si era rifiutato dicendo che avrebbe provveduto lui (cfr. parte seconda, capitolo 2.2.1). Schettino, quindi, sapeva della presenza della formazione rocciosa, ancorché *de relato* e non per doveroso scrupolo professionale di approfondire i particolari della navigazione, e fin dall'inizio aveva manifestato la sua intenzione di procedere ad una sorta di navigazione improvvisata, una volta a ridosso dell'isola;

- Il gesto e la condotta tenuti da Schettino quando Ambrosio ha cercato timidamente di segnalare la rotta ripetendo ad alta voce per due volte la rotta (una prima volta alle 21:36:58 ed una seconda alle 21:39:16), con Schettino che con la mano ha fatto il gesto di aspettare (Cfr. parte seconda, capitolo 2.2.5);
- La oramai famosa telefonata con l'ex comandante Palombo delle ore 21:37:54. Dalle parole usate da Schettino si comprende chiaramente la sua intenzione di effettuare un passaggio assai ravvicinato, tanto da informarsi se a 0,3 o 0,4 miglia dalla costa vi fosse un fondale sufficientemente profondo per far passare la nave (Cfr. parte seconda, capitolo 2.2.4);
- Il breve dialogo avvenuto in plancia alle ore 21:41:46 con il maître Antonello Tievoli (Cfr. parte seconda, capitolo 2.2.6) . La domanda su dove far passare la nave conferma che la vera intenzione del Comandante era di andare talmente sotto la costa da effettuare un passaggio radente davanti al porto, dove si trova la casa di Tievoli che, nel frattempo, aveva già avvisato i familiari dell'evento organizzato in suo onore;
- La frase pronunciata in occasione dell'errore di comprensione manifestato dal timoniere alle ore 21:43:45, allorquando nel ribadire la rotta per 350 gradi di prua a dritta, ha pronunciato la frase: *"Starboard! Otherwise we go on the rocks"*. Schettino, quindi, sapeva benissimo della presenza imminente degli scogli ma era talmente sicuro di poter condurre l'azzardata manovra con tranquillità, tanto da accompagnare l'avvertimento con una sonora risata. Da ricordare che in quel momento, quando a bordo si scherzava sulla battuta del Comandante, la nave si trovava a sole 0,25 miglia ovvero 450 metri dalle Scole (cfr. pag. 83 della perizia incidente probatorio);

A queste circostanze precedenti l'urto, si deve aggiungere quanto verificatosi subito dopo, ovvero:

- La telefonata con Ferrarini nel corso della quale Schettino cerca di giustificare quanto accaduto, addossando la colpa a Palombo ed alle rassicurazioni da lui ricevute sul fondale (Cfr. parte seconda, capitoli 2.2.4 e 2.3.7);
- Telefonata intercorso la notte del 13/1/2012 tra Schettino e il capitano di vascello Leopoldo Manna, comandante della centrale operativa di Roma (Maricogecap) della Capitaneria di Porto, nel corso della quale l'imputato, nel descrivere gli eventi, ammette di essere passato a 0,18 o 0,20 dalla costa (Cfr. parte seconda, capitoli 2.2.4).
- La volontà di effettuare un'accostata più larga di quella a 0,5 miglia programmata da Canessa è stata ammessa dallo stesso Schettino nel corso del suo interrogatorio del 17/1/2012 davanti al GIP (cfr. parte seconda, capitolo 2.2.6).

Tenuto conto di quanto sin qui esposto non vi è alcun dubbio, a parere di questo Collegio, della concreta previsione da parte dell'imputato della possibilità che si verificasse un urto con gli scogli sommersi - procedendo a quella velocità ed in quelle condizioni così vicino alla costa - e, quindi, una falla nello scafo. L'estrema fiducia che Schettino riponeva nelle sue capacità ed abilità marinaresche - quella stessa fiducia che lo aveva spinto a dire a Canessa che non c'era bisogno di pianificare una nuova rotta perché avrebbe fatto lui una volta al comando - unitamente all'ottimistica previsione che il fondale in quel punto fosse sufficiente per effettuare uno spettacolare transito ravvicinato lo rendevano, tuttavia, talmente sicuro di sé da escludere la stessa idea che si potesse verificare quanto poi avvenuto. Quella ottimistica fiducia nella sua capacità non lo ha lasciato nemmeno quando, con la nave oramai nei pressi del basso fondale, ha continuato l'accostata con le modalità già esaminate, sino a quando, resosi finalmente conto, dalla "spumetta" dello scoglio a pelo d'acqua che aveva visto, della pericolosa situazione nella quale si era cacciato, ha tentato la disperata manovra evasiva, dando una serie di ordini a raffica.

Il tono di costernazione della voce dell'imputato nel corso della telefonata con Ferrarini subito dopo l'urto, è assai sintomatico dello shock subito da Schettino nel confrontarsi con la cruda realtà degli eventi. Da quel momento Schettino ha cominciato a non accettare nemmeno l'idea che la nave, a causa del guaio che aveva combinato, potesse essere perduta, nonostante le drammatiche informazioni che riceveva dalla sala macchine e

questa "fuga dalla realtà" ha provocato quei ritardi risultati decisivi nella gestione dell'emergenza, come già esaminato in precedenza.

In conclusione, si è in presenza di una ipotesi di colpa di natura professionale, sia specifica che generica, aggravata dalla previsione dell'evento e caratterizzata sia dalla colpevole sottovalutazione del pericolo di un evento, previsto e rappresentato nella mente dell'imputato, che dalla sopravvalutazione delle sue abilità marinesche al fine di scongiurare l'evento.

5.2. SULLE AGGRAVANTI CONTESTATE IN RELAZIONE AI DELITTI DI OMICIDIO COLPOSO E LESIONI PERSONALI COLPOSE.

Con riferimento ai delitti di cui agli artt. 589 e 590 c.p. sono state contestate le aggravanti della colpa cosciente e quella concernente la violazione della normativa per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, sull'assunto che le condotte commissive e omissive poste in essere nel corso della gestione dell'emergenza sarebbero risultate anche in violazione della disciplina per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

5.2.1. Aggravante di cui all'art. 589, comma 2, c.p. (violazione normativa antinfortunistica).

Il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271, applicabile ai lavoratori marittimi imbarcati a bordo di tutte le navi o unità mercantili, nuove ed esistenti, adibite a navigazione marittima (art. 2), prevede, in aggiunta a quanto stabilito dalle disposizioni previste dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di attuazione nonché dalle norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione, l'obbligo per il comandante della nave di informare l'armatore ed il rappresentante alla sicurezza di cui all'articolo 16, nel caso in cui si verificano a bordo eventi non prevedibili o incidenti che possano comportare rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori ed adottare idonee misure atte a identificare e rimuovere la causa dell'evento ed a limitare al minimo i rischi per i lavoratori" (art. 7, lett. e).

In particolare, pertanto, tale ultima disposizione, oltre a prevedere un obbligo di informazione nei confronti dell'armatore e del responsabile alla sicurezza nell'ambiente di lavoro eletto dai lavoratori marittimi, stabilisce a carico del comandante un preciso obbligo, nel caso in cui si verifichi un incidente idoneo a esporre a rischio la salute e la sicurezza dei lavoratori, di adottare idonee misure volte sia a risolvere la causa dell'evento negativo sia a limitare al minimo i rischi per i lavoratori.

Si tratta allora di stabilire se, nel caso di specie, tale specifica disposizione, chiaramente dettata in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro, sia stata violata dall'imputato nel corso della gestione dell'emergenza e, successivamente, se la condotta posta in essere in violazione della medesima disciplina possa considerarsi in collegamento causale con gli eventi delittuosi (morti e lesioni personali).

La risposta al primo interrogativo è in realtà di facile soluzione: tutto ciò che si è detto in precedenza, in particolar modo nel corso della disamina dei vari profili di colpa attinenti alla fase dell'emergenza, dimostra che l'imputato violava in più occasioni l'obbligo stabilito dall'art. 7, lett. e), sopra citato. Basterà ricordare, in questa sede, che egli ometteva di inviare il segnale falla tenendo dunque all'oscuro il resto dell'equipaggio sulla causa della situazione di crisi e che ritardava significativamente la chiamata dell'emergenza generale, prima, e l'autorizzazione all'abbandono della nave, poi, esponendo in tal modo tutti i membri dell'equipaggio (oltre che i passeggeri, naturalmente) a un grave rischio per la propria sicurezza personale. Il mancato rispetto, nella gestione dell'emergenza, di quanto previsto nella SOLAS, nelle Procedure aziendali più volte citate e nello stesso Ruolo di appello costituiva una macroscopica violazione dell'obbligo del comandante di adottare ogni misura atta a limitare al minimo i rischi per i lavoratori. Le procedure in questione, infatti, sono finalizzate a garantire prima di tutto la sicurezza sia dei passeggeri sia dei membri dell'equipaggio alle dipendenze della società armatrice.

Pertanto, appare incontestabile la violazione, da parte dell'imputato, dell'obbligo specifico di cui all'art. 7, lett. e), più volte citato.

Né d'altra parte può condividersi l'obiezione difensiva secondo cui la responsabilità dell'imputato per la violazione della normativa antinfortunistica sarebbe da escludere in considerazione della nomina del responsabile per la sicurezza. Tale obiezione, infatti, non risulta conferente in relazione alla responsabilità che si contesta all'imputato. Che l'imputato avesse nominato un responsabile per il servizio di protezione e prevenzione non esclude certamente il suo obbligo, non delegabile a nessun altro, di adottare, in caso di incidente, ogni misura atta a rimuovere l'evento negativo e comunque a ridurre al minimo i rischi per i lavoratori. Si sarebbe potuto discutere, infatti, della responsabilità dell'uno o dell'altro (ovvero di entrambi) qualora l'imputato fosse stato chiamato a rispondere di violazioni concernenti, ad esempio, la individuazione dei rischi connessi all'attività lavorativa; ma nel presente caso, come si è già più volte ricordato, egli è chiamato a rispondere della violazione di un obbligo specifico che soltanto lui poteva adempiere. L'invio del segnale falla, la chiamata dell'emergenza generale e l'ordine di abbandonare la

nave sono prerogative esclusive del comandante, sicché della omissione delle stesse non può che rispondere l'imputato trattandosi di attività non delegabili in via preventiva attraverso la nomina del responsabile della sicurezza.

Una volta stabilito che le condotte omissive dell'imputato (principalmente: omessa valorizzazione dei dati sulla entità dell'allagamento e conseguente mancata chiamata dell'emergenza generale quando la situazione di crisi lo avrebbe imposto) integravano una violazione specifica dell'obbligo di cui all'art. 7, lett. e), dettato esplicitamente in materia di prevenzione degli infortuni, è sufficiente rinviare, per quanto riguarda l'accertamento del collegamento causale tra tali violazioni specifiche e gli eventi delittuosi, alle considerazioni già formulate sul punto in sede di valutazione del nesso causale tra la condotta omissiva inerente la gestione dell'emergenza e i decessi delle trentadue persone (cfr, 3.7.).

Risulta dunque ampiamente dimostrato che le condotte colpose dell'imputato integravano anche una violazione della normativa volta a prevenire gli infortuni sul lavoro, sicché l'aggravante in questione appare correttamente contestata.

S'impone un'ultima precisazione che tornerà utile nel momento in cui si dovrà individuare la violazione più grave, ai sensi dell'art. 589, ultimo comma, c.p.: la circostanza aggravante in esame va applicata con riferimento a ciascuno dei reati di omicidio colposo, in quanto la stessa è ravvisabile anche nelle ipotesi in cui la violazione della normativa antinfortunistica abbia determinato la morte di un soggetto estraneo alla organizzazione lavorativa. In linea con tale conclusione, si richiama il recente orientamento della suprema Corte, secondo cui *"ove un infortunio si verifichi per inosservanza degli obblighi di sicurezza normativamente imposti, tale inosservanza non potrà non far carico, a titolo di colpa specifica, ex art. 43 c.p. e, quindi, di circostanza aggravante ex artt. 589, comma 2, e 590, comma 3, c.p. su chi detti obblighi avrebbe dovuto rispettare (...), poco importando che ad infortunarsi sia stato un lavoratore subordinato, un soggetto a questi equiparato o, addirittura, una persona estranea all'ambito imprenditoriale, purché sia ravvisabile il nesso causale con l'accertata violazione"* (Cass. Pen., IV, sent. n. 2343 del 2014).

Giunti a questo punto della motivazione, il Collegio confida di aver adeguatamente dimostrato che i trentadue decessi (tanto dei passeggeri, quanto dei membri dell'equipaggio) sono stati conseguenza diretta della violazione da parte del Comandante anche dell'obbligo specifico di cui all'art. 7, lett. e), già più volte citato, sicché l'aggravante in questione è certamente configurabile nei riguardi di tutti i reati di omicidio colposo, a prescindere dalla qualifica di "lavoratore" ravvisabile in capo alla singola vittima.

5.2.2. L'aggravante della colpa cosciente (esclusione).

Richiamandosi quanto già detto in generale sulla colpa cosciente (cfr 5.2.1.), deve escludersi che tale aggravante, per quanto riguarda i delitti di omicidio e di lesioni personali, possa desumersi dalla molteplicità e dalla gravità dei profili di colpa contestati all'imputato. Altri, evidentemente, debbono essere gli elementi sintomatici della rappresentazione in concreto, da parte sua, della possibile morte di una o più delle persone a bordo della nave quale conseguenza del proprio comportamento colposo.

Iniziamo dunque coll'analizzare gli elementi suggeriti dall'accusa come indicativi della esistenza dell'aggravante *de qua*.

In primo luogo, secondo l'ufficio del Pm, a rendere palese l'esistenza della colpa cosciente sarebbe la stessa dinamica dei fatti di quella tragica sera – le conversazioni drammatiche tra la sala macchine e la plancia di comando, la presenza di una falla con rientrata d'acqua inestinguibile, il completo allagamento del quadro elettrico principale con conseguente perdita della propulsione della nave –, talmente catastrofica, secondo l'accusa, da far risultare inverosimile che l'imputato non si fosse rappresentato la possibilità dell'affondamento della nave con perdita di vite umane.

A giudizio del Collegio, tuttavia, l'assunto accusatorio non è condivisibile, perché i suddetti elementi sono certamente idonei a far desumere la prevedibilità in astratto dell'evento delittuoso, ma non possono considerarsi indizi univoci del fatto che l'imputato si rappresentasse concretamente, in quegli istanti, la possibile morte di alcune persone. In altre parole, la situazione era senz'altro così grave da permettere all'agente-modello di prevedere che, in difetto di una gestione dell'emergenza con perizia e tempestività, vi sarebbe stato il serio rischio della perdita di vite umane; ma questa affermazione non è di per sé idonea a dimostrare la sussistenza della colpa cosciente, dato che, come già anticipato, ciò che è prevedibile in generale dall'agente-modello non corrisponde necessariamente a ciò che ha previsto in concreto l'imputato (potendo questi, per assoluta negligenza, aver sottovalutato la gravità della situazione).

La risposta all'interrogativo in esame non può prescindere dunque dall'accertamento delle motivazioni per le quali l'imputato ritardava colposamente la chiamata dell'emergenza, prima, e l'inoltro dell'ordine di abbandono, poi. Dovrebbe infatti essere ormai chiaro, alla luce di quanto sin qui osservato (si rimanda in particolare alla disamina dei profili di colpa della fase post-impatto e del giudizio controfattuale), che la condotta omissiva risultata determinante ai fini della provocazione dell'evento (*rectius*: determinante nel non aver impedito l'evento) va individuata nel ritardo con cui rispettivamente veniva chiamata

l'emergenza generale e ordinato l'abbandono della nave. Un ritardo che si rivelava decisivo in quanto, proprio in quel lasso di tempo, si verificava l'accentuazione dello sbandamento della nave che, oltre a rendere impossibile l'ammaino di alcune scialuppe sul lato sinistro, provocava la caduta in acqua di diverse persone.

Ebbene, nell'esaminare i vari profili di colpa, si è visto come il ritardo nella chiamata dell'emergenza generale fosse imputabile anzi tutto al difetto di organizzazione della attività di raccolta delle informazioni provenienti dai ponti sottostanti contigui alla zona sinistrata. L'assenza, da un lato, dell'annotazione dei dati via via raccolti sul Damage Control Plan e il difetto, dall'altro, di uno scambio di informazioni tra gli ufficiali in plancia, facevano sì che le notizie non venissero adeguatamente valorizzate. Questa conclusione, tuttavia, porta a far pensare che il ritardo della chiamata dell'emergenza generale fosse dovuto a una evidente sottovalutazione della crisi, imputabile a quella "fuga dalla realtà" di cui si è già fatto cenno in precedenza, che in tal modo compromette l'assunto accusatorio fondato sull'equazione *gravità della crisi = prevedibilità dell'evento delittuoso*. Come già visto nell'esaminare i profili di colpa riguardanti la gestione dell'emergenza, il comportamento dell'imputato tenuto nel corso di quelle drammatiche fasi evidenziava una pervicace non accettazione della cruda realtà dei fatti. Egli era assolutamente convinto di poter salvare la nave, confidando in tal modo di alleggerire la propria responsabilità anche nei confronti della società armatrice.

Si potrebbe obiettare, a questo punto, che la tesi della sottovalutazione risulta smentita dal comportamento omissivo che l'imputato continuava a tenere anche una volta acquisita la certezza di tre compartimenti allagati (alle 22:27, infatti, Schettino, pur riferendo a Ferrarini che tre compartimenti erano allagati, non aveva ancora fatto chiamare l'emergenza generale). A tale obiezione, tuttavia, sarebbe agevolmente replicabile che gli elementi istruttori non consentono di escludere con adeguata certezza che l'imputato ritenesse (in maniera naturalmente erronea e inescusabile) che la Concordia potesse galleggiare anche con tre compartimenti contigui allagati. Ora, se è vero, come è già stato ampiamente osservato in precedenza, che tale sua convinzione non lo esonererebbe da responsabilità essendo la stessa imputabile a colpa grave, visto che la documentazione di bordo era chiarissima nell'attestare la riserva di galleggiabilità fino a due compartimenti contigui, è però anche vero, per quanto interessa specificamente in questa sede, che questo suo convincimento avvalorerebbe l'ipotesi difensiva che l'imputato, almeno fino a un certo punto della fase dell'emergenza, non si fosse concretamente rappresentato il rischio di affondamento della nave – rappresentazione, quest'ultima, necessaria per la

configurabilità dell'aggravante in questione, come già precisato. E tale conclusione è ulteriormente rafforzata dai ripetuti, quanto velleitari, tentativi di reperire un rimorchiatore per salvare la nave, fatti da Schettino durante l'emergenza.

Alla luce di queste considerazioni, deve dunque affermarsi che la colpa cosciente dell'imputato non può trarsi, con ragionamento inferenziale sufficientemente affidabile, dagli elementi suggeriti dall'accusa, indicativi soltanto della gravità della situazione di emergenza e dunque della prevedibilità dell'evento, ma non anche della previsione in concreto di esso da parte dell'imputato.

A giudizio dell'organo accusatorio, inoltre, l'aggravante in questione troverebbe conferma in alcune frasi pronunciate da Schettino quando ancora si trovava nella plancia di comando. Più precisamente, l'ufficio del Pm ha focalizzato l'attenzione su quella pronunciata intorno alle ore 23:05: *"Io non voglio... non faccio morire a nessuno qui"*; e sull'altra pronunciata alle ore 22:32: *"Guarda, io penso che non... praticamente stiamo imbarcando acqua, eh... mo' noi stiamo a mettere i passeggeri nelle lance... tanto è calma piatta... e poi Dio ci pensi"*

Quest'ultima frase era pronunciata da Schettino mentre parlava con la Capitaneria di Livorno, che gli chiedeva informazioni sullo stato della crisi; l'altra, invece, era registrata dal VDR mentre Schettino, su un'ala della plancia, stava parlando in tono confidenziale con *Ciro Onorato*.

A differenza di quanto si è detto in merito agli altri elementi indicati dall'accusa, in questo caso non è contestabile la robustezza indiziaria di quei commenti: che *"Dio ci pensi!"*, suonando come una vera e propria implorazione, dimostra la piena consapevolezza dell'imputato della possibilità a quel punto di un epilogo tragico; ancor più efficace, sotto il profilo inferenziale, l'altra espressione – *"non faccio morire a nessuno qui"* –, sintomatica della chiara rappresentazione, nella mente dell'imputato, del rischio di perdita di vite umane.

Tale elementi indiziari, tuttavia, non sono risolutivi, giacché si riferiscono a un momento dell'emergenza in cui il compimento di una condotta diversa sarebbe ormai risultata tardiva. Come si è visto precedentemente, infatti, le condotte colpose determinanti si realizzavano anteriormente, dal momento delle prime notizie sull'allagamento giungenti della sala macchine fino all'incirca alle 22:30, per cui, ai fini della configurabilità dell'aggravante in esame, sarebbe stato necessario dimostrare che l'imputato si era già rappresentato l'evento delittuoso in quel momento. Che si rendesse conto della possibilità della morte di alcune persone a bordo alle 22:32 (tra l'altro, solo due minuti prima della

chiamata generale) o addirittura alle 23:05 (quando Bosio aveva già dato l'annuncio in inglese di abbandono), non prova affatto che analoga consapevolezza avesse avuto, l'imputato, anche nei minuti precedenti. Anzi, vi sono ragionevoli argomenti per ipotizzare che quelle espressioni, mai utilizzate in quei termini prima di allora, gli uscissero spontaneamente per via di un'improvvisa presa di coscienza, e ciò confermerebbe che precedentemente, nel momento in cui si consumavano le condotte omissive in relazione causale con gli eventi delittuosi, l'imputato non si era concretamente rappresentato la possibile verifica di questi.

Alla luce di tali considerazioni, deve dunque affermarsi che non sussistono elementi idonei a dimostrare, al di là di ogni ragionevole dubbio, che l'imputato ritardava la chiamata dell'emergenza, prima, e l'inoltro dell'ordine di abbandono, poi, nonostante si fosse rappresentato concretamente la possibile perdita di vite umane quale conseguenza di tali ritardi, nella convinzione di riuscire comunque a scongiurarne la morte. Vi sono, sì, elementi per potersi affermare che egli si rappresentava tale possibilità a un certo punto della serata, ma solo quando la condotta omissiva determinante ai fini degli eventi si era già perfezionata, sicché gli stessi elementi perdono di rilevanza ai fini probatori che qui interessano.

In conclusione, il quadro di incertezza circa la sussistenza della *colpa cosciente* in relazione ai delitti di omicidio plurimo e di lesioni personali plurime non può che essere risolto a favore della difesa, in ragione del principio del *favor rei*.

5.3. L'AGGRAVANTE EX ART. 112, COMMA 1, N. 3, C.P. IN RELAZIONE ALLE CONTRAVVENZIONI DI CUI AL CAPO B.

Risulta invece correttamente contestata, in relazione ai reati di cui al combinato disposto degli artt. 17, comma 1, e 25, comma 4, d. lgv n. 196 del 2005, l'aggravante prevista dall'art. 112, comma 1, n. 3, c.p.

Nell'esaminare tali episodi criminosi (cfr. 3.10.), si è visto come l'imputato chiedesse esplicitamente agli altri ufficiali in plancia, nelle diverse occasioni in cui erano contattati dalle Capitanerie, di fornire informazioni false e/o reticenti, con il chiaro intento di nascondere la reale gravità della situazione di crisi, inducendo in tal modo i suoi subordinati a rendersi corresponsabili delle contravvenzioni *de quibus*.

Anche di recente la suprema Corte ha avuto modo di precisare che "*ai fini della prova dello stato di soggezione che caratterizza la circostanza aggravante di cui all'art. 112, comma primo, n. 3, cod. pen. – che sanziona più gravemente la condotta di chi determini*

al reato persona soggetta alla propria autorità, vigilanza o direzione – rileva la sussistenza e la natura del rapporto di subordinazione tra il soggetto determinante e quello determinato, nel senso che quanto più forte è il vincolo di subordinazione che lega l'un soggetto all'altro, avuto riguardo al concreto contesto in cui si inserisce la condotta di determinazione a commettere reati, tanto maggiore è il timore del soggetto sottoposto all'altrui autorità, direzione o vigilanza di subire conseguenze sfavorevoli nel caso non conformi la propria condotta ai voleri del soggetto determinante (Cass. Pen., Sez. 5, Sentenza n. 12697 del 20/11/2014).

Ebbene, nel nostro caso, non può contestarsi la sussistenza del rapporto di subordinazione gerarchica tra il Comandante della nave e gli altri ufficiali presenti in quel momento in plancia, così come non appare contestabile la soggezione psicologica del subordinato derivante dal timore reverenziale o dalla preoccupazione di non pregiudicare i propri interessi, anche in considerazione dei poteri di valutazione che il comandante ha sull'operato degli altri ufficiali.

Giova qui ricordare che, alle 22:02, prima di rispondere alla Capitaneria di Civitavecchia che chiedeva delucidazioni su quanto accaduto, Ambrosio si rivolgeva espressamente al comandante per sapere cosa dovesse riferire, ripetendo subito dopo all'autorità marittima la risposta suggeritagli da Schettino.

Analoghe considerazioni valgono anche per gli altri episodi contestati, dato che ogni volta gli ufficiali, prima di riferire alle autorità marittime, consultavano il loro comandante per avere delucidazioni sul tipo di risposta da fornire.

Gli stessi sono naturalmente corresponsabili di tali condotte illecite, visto che gli ordini del loro superiore erano manifestamente criminosi, tanto che hanno patteggiato la pena anche in ordine a queste contravvenzioni. Ma ciò non toglie che gli stessi ufficiali agissero sotto il condizionamento psicologico derivante dalla relazione di subalternità con il loro comandante, per cui quest'ultimo è meritevole dell'aggravamento della pena stabilito dalla disposizione in esame.

5.4. LA RICHIESTA DI CONCESSIONE DELLE ATTENUANTI GENERICHE (NON ACCOGLIMENTO).

La difesa ha invocato la concessione, a favore dell'imputato, della circostanza delle attenuanti generiche, ai sensi dell'art. 62 bis c.p.

Ritiene tuttavia il Collegio che l'istanza non possa essere accolta.

Anzi tutto, si osserva che, a seguito della modifica apportata al comma terzo all'art. 62 bis c.p., lo stato di incensuratezza non può più giustificare di per sé la concessione delle attenuanti generiche. Nel caso di specie, pertanto, sarebbe necessario rinvenire ulteriori circostanze dalle quali desumere che l'imputato merita la concessione di questa attenuante, ricerca che ha dato esito negativo.

In particolare, il complessivo comportamento dell'imputato nel corso del dibattimento è stato connotato dal tentativo di alleggerire le proprie responsabilità addossandole ad altri soggetti, il che se può essere legittimo sotto il profilo difensivo, non consente di ravvisare una circostanza a favore della sua personalità, utilizzabile ai fini della concessione delle attenuanti generiche. Schettino nel corso del suo esame dibattimentale è vero che ha riconosciuto di aver avuto solo una quota di responsabilità nel naufragio, rivendicando viceversa i suoi meriti nella successiva gestione dell'emergenza, ma ha poi sistematicamente addossato ai suoi ufficiali ed al suo equipaggio la responsabilità di ogni errore commesso, di fatto riducendo la sua quota ad una semplice imprudenza. Ciò che ha colpito negativamente nel comportamento di Schettino è stato il sistematico tentativo di ridimensionare la portata delle sue responsabilità, ovviamente addossandole a terzi, anche contro l'evidenza oggettiva dei dati registrati dal VDR. Emblematico di questo atteggiamento è stato il tentativo di sminuire la portata confessoria di quanto dichiarato nel corso dell'interrogatorio davanti al GIP, a pochissimi giorni dagli eventi, cercando di accreditare la versione di esser stato tratto in inganno da Ambrosio circa la distanza dalla quale era passato davanti al Giglio, nel corso del colloquio con lui avuto il giorno dopo il naufragio, all'interno della caserma dei Carabinieri di Orbetello. La portata di questa conversazione è stata già oggetto di valutazione nelle pagine precedenti (Cfr. parte seconda 2.2.4.) e qui è sufficiente richiamare la clamorosa smentita che lo Schettino della telefonata con il Capitano di Vascello Leopoldo Manna, intercorsa la stessa notte del 13/1/2012 e quindi ben prima del colloquio con Ambrosio, dà allo Schettino del dibattimento. Altro evidente tentativo disperato di dare una lettura *"ad usum delphini"* di quanto implacabilmente registrato dal VDR di bordo, è il colloquio con Tievoli mentre Schettino stava conducendo "a vista" la nave sotto il Giglio. Si allude a quel *"dove dobbiamo passare... all'altezza del porto?"* che in dibattimento diventa *"dove dobbiamo suonare"* (Cfr. parte seconda 2.2.6.). Questo comportamento processuale, si ripete pienamente legittimo nell'ottica difensiva, non può tuttavia non pesare al momento di valutare se l'imputato sia meritevole della concessione di questo beneficio. Non si tratta, infatti, di penalizzare la mancata confessione, che nel nostro ordinamento costituisce

estrinsecazione del diritto al silenzio, bensì di *"...porre in risalto l'assenza di quella che è considerata una ragione di particolare benevolenza nell'esercizio del poter discrezionale di cui all'art. 62 bis cod.pen."* (cfr. Cass. Sez. IV, n. 515 del 19/10/1988, Rv 180191) Tra gli elementi valutabili ai fini del riconoscimento delle suddette attenuanti, vi sono la confessione spontanea e non dettata da intento utilitaristico, il corretto comportamento processuale o la collaborazione prestata alle indagini (cfr. Cass. Sez. V, n. 33690 del 14/5/2009, Rv 244912; Sez. VI n. 11732 del 27/1/2012, Rv 252229), tutti elementi che non possono essere certo riconosciuti nel caso di specie. Da ricordare, sul punto, la sovraesposizione mediatica fin dal giorno successivo al naufragio, tesa ad accreditare la versione dell'urto accidentale con uno scoglio non segnalato o le responsabilità di terzi nel disastro. Anche con riferimento al comportamento processuale tenuto da Schettino nel corso del dibattimento si deve evidenziare l'insensibilità da lui manifestata in occasione del primo sopralluogo sulla Concordia, quando è stato colto nell'atto di farsi fotografare a bordo del relitto, platealmente contravvenendo alle disposizioni date in ordine al divieto di scattare fotografie.

Per tutti questi motivi questo Collegio ritiene l'imputato Schettino non meritevole della concessione delle attenuanti generiche.

5.5. LA QUESTIONE DEL CONCORSO FORMALE TRA I REATI DI NAUFRAGIO, DI OMICIDIO COLPOSO PLURIMO E DI LESIONI PERSONALI COLPOSE PLURIME.

La difesa dell'imputato ha sostenuto l'esistenza di un concorso formale tra i reati sopra indicati, contestati sotto la lettera A) della imputazione.

Preliminarmente appare opportuno premettere alcune brevi considerazioni di ordine generale sul tema dell'unità e pluralità di reati. Con la frase "pluralità di reati" si fa riferimento a più violazioni penali commesse ad un unico soggetto, dovendosi, tuttavia, distinguere l'unica condotta che genera più violazioni della stessa o di diverse disposizioni di legge (concorso formale, rispettivamente, omogeneo o eterogeneo), dall'ipotesi di più condotte, ciascuna delle quali integra una distinta violazione (della stessa o di diverse disposizioni di legge), realizzando ciò un concorso materiale, anch'esso omogeneo od eterogeneo. L'apparente linearità della definizione dei due istituti nasconde in realtà difficoltà di non poco momento quando si tratta di accertare in concreto quando le situazioni sopra descritte generino effettivamente una pluralità di violazioni di reati, distinti sia sul piano c.d. ontologico che giuridico (il concorso materiale), oppure nonostante la

realizzazione di plurime violazioni di legge, si sia in presenza di una unica condotta e di un unico reato.

Presupposto necessario perché si possa parlare di concorso materiale è che alla pluralità naturalisticamente intesa dei diversi comportamenti corrisponda una pluralità normativa delle violazioni realizzate, ovvero che ognuno di quei fatti integri una distinta violazione. Questa situazione di perfetta corrispondenza tra pluralità di condotte tipiche e pluralità di reati non si verifica in primo luogo quando, nonostante l'apparente molteplicità di comportamenti tipici, si è in presenza di un unico reato perché in realtà manca proprio il presupposto della stessa pluralità di fatti distinti, come accade nel classico esempio dell'uomo che infligge più colpi di bastone con intento lesivo ed in rapida successione, all'indirizzo del medesimo soggetto passivo, oppure nel caso di più parole ingiuriose indirizzate al medesimo destinatario o di più beni sottratti alla medesima vittima in un unico contesto spazio-temporale. Quindi, in questi casi la contestualità degli atti, il fine perseguito dall'agente, l'offesa ad un medesimo bene giuridico in capo ad un solo soggetto passivo nonché la stessa natura del bene offeso (l'offesa ad un bene giuridico di natura personalissima integra necessariamente un diverso reato) consentono di individuare l'azione unitaria e quindi risolvere l'alternativa, unità-pluralità di reati, tenuto anche conto del quadro normativo della fattispecie legale.

La situazione di perfetta corrispondenza tra pluralità di condotte tipiche e pluralità di reati viene meno anche quando è lo stesso legislatore che procede ad una unificazione normativa di condotte molteplici, come accade nel reato complesso, nel quale ai sensi dell'art. 84 comma primo c.p. fatti che costituiscono di per sé reato sono considerati dal legislatore come elementi costitutivi o circostanze aggravanti di un solo reato (esempio tipico il reato di rapina). Altro esempio di unificazione normativa è dato dal reato abituale - molteplicità di condotte tutte tipiche e nettamente distinguibili sul piano ontologico, unificate dal Legislatore in una fattispecie caratterizzata dalla loro reiterazione nel tempo (il reato di maltrattamenti in famiglia ovvero il c.d. stalking introdotto dall'art 612 bis c.p.) - ovvero dal reato permanente, caratterizzato dalla protrazione nel tempo di una situazione antiggiuridica composta da più condotte naturalisticamente intese e accomunate da un'unica finalità (emblematico il reato di sequestro di persona).

Al di fuori di questi casi, la pluralità di comportamenti, a ciascuno dei quali corrisponde una violazione, genera il concorso materiale di reati, con conseguente applicazione della relativa disciplina, fondata sul cumulo materiale delle pene, con i temperamenti previsti dal legislatore in tema di limiti quantitativi della somma aritmetica delle varie pene irrogate (art.

78 c.p.) e con l'applicazione di un particolare cumulo giuridico nel caso in cui quello materiale è di fatto impraticabile o giudicato inopportuno dal Legislatore (artt. 72, commi primo e secondo, e 73, comma secondo, c.p.: concorso materiale tra delitti ciascuno dei quali comporta la pena dell'ergastolo ovvero la pena dell'ergastolo e pene detentive temporanee nonché nel caso di più pene detentive temporanee concorrenti ciascuna delle quali non inferiore a ventiquattro anni).

Sul versante opposto a quello della pluralità di condotte generatrici di una pluralità di violazioni, si pone l'istituto del concorso formale di cui si occupa l'art. 81, comma primo, del c.p. che punisce con il cumulo giuridico, ovvero pena per la violazione più grave aumentata sino al triplo (con i limiti di cui al comma terzo e quarto del medesimo articolo e, quindi, con un aumento non superiore a quella che si applicherebbe in caso di cumulo materiale e non inferiore ad un terzo della pena stabilita per il reato più grave, nel caso in cui il reato sia stato commesso da recidivi reiterati ex art. 99, comma 4°, c.p.), colui che con una unica condotta, sia essa commissiva od omissiva, commette più violazioni. In questo caso si è in presenza indubbiamente di una pluralità di reati, ma l'unicità del comportamento e, a monte, della deliberazione criminosa dell'agente, che in tal modo si è posto contro l'ordinamento una sola volta, a differenza di quanto accade nel concorso materiale, giustifica l'applicazione del cumulo giuridico anziché della somma aritmetica delle pene previste per ciascuna violazione. Da notare che l'unicità della deliberazione criminosa dell'agente è alla base del medesimo trattamento giuridico, ovvero il cumulo giuridico, nel diverso istituto del reato continuato di cui si occupa l'art. 81, capoverso, c.p., dove l'unicità del medesimo disegno criminoso a monte delle condotte ha una funzione unificatrice, sia pure solo sotto il profilo giuridico, della pluralità di condotte a valle, ontologicamente distinte ed integranti una pluralità di reati sul piano fenomenologico, e ciò costituisce la *ratio* della deroga alla disciplina del concorso materiale, nel quale altrimenti la fattispecie verrebbe attratta.

Perché da un unico comportamento possano scaturire più violazioni e, quindi, più reati, è necessario che quello stesso comportamento integri più fattispecie incriminatrici convergenti. In altri termini nel fatto posto in essere devono essere presenti congiuntamente gli elementi costitutivi di più fattispecie criminose ed è questa l'essenza normativa del concorso formale, ovvero la pluralità di qualificazioni giuridiche convergenti verso lo stesso comportamento. Come segnalato da autorevole dottrina, il concorso formale "rivela la sua ineliminabile contiguità con un altro fenomeno giuridico: il concorso apparente di norme", poiché in presenza di siffatta convergenza non necessariamente

tutte queste fattispecie dovranno trovare applicazione, ancorché con un trattamento sanzionatorio mitigato dal cumulo giuridico. Il concorso, infatti, può essere solo apparente poiché tra le stesse vi è un rapporto di esclusione, trovando applicazione una sola norma nonostante l'unica condotta possa rientrare nella astratta previsione di due norme (come nel caso del pubblico ufficiale che si appropri di cose della pubblica amministrazione da lui possedute per ragioni di servizio, fatto suscettibile di una doppia qualificazione, una per peculato ai sensi dell'art. 314 c.p. e l'altra di appropriazione indebita ex art. 646 c.p., ma l'unica applicabile è la prima). Quindi in presenza di una tale convergenza dell'unica condotta verso più fattispecie incriminatrici, solo nel caso di concorso reale ed effettivo e non apparente, troverà applicazione la disciplina del concorso formale, che dal punto di vista concettuale si pone come un fenomeno simmetrico e contrario al concorso apparente di reati, con un rapporto di reciproca esclusione.

Tornando ad occuparsi del concorso formale, sul concetto di azione unica e sui criteri per individuarne la reale consistenza, si sono registrati indirizzi difformi sia in dottrina che in giurisprudenza. Non è questa la sede per una disamina delle varie posizioni registrate in materia, oscillando i criteri proposti tra una concezione naturalistica dell'azione, valutata esclusivamente sotto il profilo fenomenico come atti contestuali che si susseguono in stretta connessione cronologica senza alcun riferimento all'azione tipica, ed una più propriamente normativa, che valorizza la previsione normativa per ricondurre un unico processo esecutivo che sia però interamente sussumibile nello schema astratto di una pluralità di fattispecie, nell'ambito del concorso formale. Nell'ambito di questa impostazione, oggi prevalente, si ricorre altresì al criterio della contestualità degli atti per individuare un'unica condotta in caso di reiterazione di più atti tipici nei confronti del medesimo soggetto passivo, in tal caso consentendo la contestualità degli atti di ricondurre ad unità una condotta di per sé plurima. Ulteriore parametro proposto nell'ambito della concezione c.d. normativa dell'azione per distinguere fra unità e pluralità di azioni è quello psicologico dell'unità del fine, che tuttavia non solo è di incerta applicazione, dovendosi ricercare il concetto di azione unitaria sul piano esclusivamente oggettivo, ma limita ingiustamente l'applicazione del concorso formale ai soli reati dolosi. Sul punto è da registrare la posizione favorevole della Giurisprudenza alla configurabilità del concorso formale tra reato doloso e reato colposo, valorizzando il criterio oggettivo della contestualità della condotta (Cfr. Sez. 6, Sentenza n. 17993 del 03/04/2007, Rv. 236449. Fattispecie in tema di concorso di resistenza a pubblico ufficiale e lesioni colpose). Anche con riferimento all'individuazione dell'unica omissione rilevante ai fini del

concorso formale, risulta prevalente l'impostazione c.d. normativa che valorizza, nel reato omissivo improprio, la possibilità per il garante di impedire i diversi eventi soltanto attivandosi contemporaneamente, mentre si avranno diverse omissioni quando, una volta verificatosi il primo evento, gli altri potevano ancora essere evitati con la condotta doverosa. Analogamente nei reati omissivi propri, l'omissione sarà unica se con l'unico *non facere* vengono violati più obblighi di agire che dovevano essere contestualmente adempiuti, mentre se i diversi obblighi potevano essere adempiuti uno dopo l'altro, si avrà una pluralità di omissioni.

Ciò premesso in linea generale e venendo al caso di specie, questo Collegio non condivide l'assunto difensivo dell'imputato. La condotta di naufragio addebitata all'imputato, essenzialmente commissiva, si è perfezionata, come già visto (Cfr. parte seconda, cap. 2.3.1), sin dal momento dell'impatto con il basso fondale, quando, provocatosi l'enorme squarcio sulla fiancata sinistra, la rilevantissima quantità di acqua in ingresso ha comportato il progressivo allagamento delle zone vitali della nave, con subitanea perdita della propulsione ed alimentazione elettrica nonché della galleggiabilità della nave, in relazione al numero dei compartimenti interessati dalla falla (che sappiamo ex post aver interessato quattro compartimenti ed una parte del quinto). Dopo il naufragio si è aperta la differente fase della gestione dell'emergenza, addebitata esclusivamente a Schettino (Ambrosio, Coronica ed il timoniere Rusli Bin, hanno concorso con Schettino nella sola causazione del naufragio che, quindi, si pone per loro quale unico contributo causale alle successive morti e lesioni, che senza naufragio non si sarebbero certo prodotte), con condotte prevalentemente omissive, fondate su violazioni di diverse regole cautelari che ove rispettate avrebbero certamente evitato l'evento. Analogamente i coimputati Manrico Giampedroni e Roberto Ferrarini sono intervenuti solo nella fase successiva all'urto ed infatti non sono stati ritenuti responsabili del naufragio bensì dei soli reati di omicidio e lesioni personali, in relazione al loro, peraltro modesto, contributo causale agli eventi successivi al naufragio. La riprova dell'autonomia delle condotte, rispettivamente di naufragio e di gestione dell'emergenza, è data dal fatto che se Schettino fosse arrivato in plancia dopo che, per colpa addebitabile a chi si trovava al comando in quel momento, la nave aveva già urtato il fondale con le drammatiche conseguenze che sappiamo, gestendo l'emergenza come purtroppo ha fatto con le note conseguenze in termini di vite umane, la sua responsabilità sarebbe stata esclusivamente per i reati di omicidio e lesioni personali e non per il delitto di naufragio. In sostanza non è possibile individuare un'unica azione e/o omissione nella condotta di Schettino perché i due diversi

eventi - rispettivamente naufragio e omicidio/lesioni personali colpose, peraltro aventi diversa oggettività giuridica (rispettivamente pubblica incolumità e vita e incolumità individuale) - sono stati posti in essere con condotte diverse e distinte sia sotto il profilo temporale che causale. Come già in precedenza detto, l'urto con il basso fondale non ha provocato alcun decesso e le morti e le lesioni contestate non si sarebbero verificate ove la successiva gestione dell'emergenza fosse stata correttamente condotta dall'imputato. Al contrario, la corretta gestione dell'emergenza non avrebbe potuto incidere in alcun modo sull'avvenuta consumazione del reato di naufragio e ciò è la riprova della non sovrapponibilità delle condotte dei rispettivi delitti.

E' pur vero che la cumulativa contestazione del reato di naufragio colposo e di omicidio colposo a carico dell'imputato sotto una medesima lettera dell'imputazione (peraltro priva di ogni riferimento all'art. 81 c.p.) e distinta da quelle relative ai restanti reati di omesse comunicazioni alle autorità marittime, abbandono di persone incapaci e abbandono di nave in pericolo da parte del comandante, può aver ingenerato qualche equivoco, poiché sarebbe stato preferibile contestare in via autonoma le condotte colpose rispettivamente di naufragio e di omicidio e lesioni personali colpose. Ciò, tuttavia, non ha minimamente costituito alcuna violazione del diritto di difesa poiché nella descrizione delle singole condotte, tutte oggetto di specifica contestazione, è comunque individuato il gruppo di condotte riferibili al naufragio (i primi venti profili di colpa) da quello riferibile all'omicidio. A conferma di ciò, d'altronde, si osserva che le parti hanno esplicitamente argomentato sulla configurabilità o meno del concorso formale, senza alcuna violazione, pertanto, del contraddittorio.

5.6. LA CONTINUAZIONE TRA LE CONTRAVVENZIONI DI CUI AL CAPO B).

Sebbene i reati di cui agli artt. 17, comma 1, e 25, comma 4, d. lgv n. 196/2005 (contestati sotto la lettera B della imputazione) sarebbero punibili anche a titolo di mera colpa trattandosi di contravvenzioni, si è già rilevato, nell'occuparcene, come si trattasse in realtà di condotte dolose, attraverso le quali l'imputato sperava di mascherare il vero stato delle cose per non far emergere la propria responsabilità. L'accertamento in concreto della natura dolosa delle stesse, di conseguenza, consente di ritenere la sussistenza del vincolo della continuazione, in considerazione della natura omogenea di esse e del contesto spazio-temporale di commissione – indici, questi ultimi, sintomatici della esistenza di un medesimo disegno criminoso.

Violazione più grave deve ritenersi la prima in ordine di tempo, in quanto maggiormente incidente sul ritardo con cui potevano essere organizzate le attività di soccorso esterno.

5.7. ABBANDONO DI NAVE IN PERICOLO E ABBANDONO DI PERSONE INCAPACI: CONCORSO FORMALE TRA I DUE REATI (ESCLUSIONE DEL CONCORSO APPARENTE DI NORME).

I due delitti di abbandono contestati all'imputato concorrono tra di essi, in quanto l'uno non assorbe l'altro.

Tale conclusione trova anzi tutto fondamento nella assoluta diversità dei beni giuridici tutelati. Con il reato di abbandono di persone incapaci, infatti, il legislatore ordinario ha inteso tutelare la incolumità individuale della persona bisognosa di cure. Se ne trae conferma dall'inserimento di tale delitto fra quelli contro la persona, a differenza della collocazione tra i reati contro la famiglia accolta in alcuni codici preunitari, a dimostrazione della scelta del legislatore attuale di voler porre in risalto come l'integrità personale sia il bene principalmente esposto a pericolo.

Nel delitto di abbandono di cui all'art. 1097 cod. nav., invece, l'oggetto della tutela è la disciplina di bordo. Il fatto che sul comandante gravi sempre un obbligo di cura nei confronti delle persone trasportate sulla nave non dimostra assolutamente che con il delitto in questione si sia voluto tutelare anche la incolumità delle persone a bordo. È sufficiente osservare, a confutazione di tale tesi, che nell'ipotesi in cui il comandante omettesse ogni forma di assistenza nei confronti dei passeggeri (esponendo dunque a serio rischio la loro incolumità personale), senza tuttavia scendere dalla nave in pericolo, non gli si potrebbe contestare il reato di cui all'art. 1097 cod.nav, non consentendolo la struttura della condotta incriminatrice (che fa esplicito riferimento alla discesa prima degli altri dalla nave), mentre gli si potrebbe senz'altro contestare il delitto di abbandono comune.

L'esclusione dell'assorbimento tra i due reati è suggerita inoltre dalla diversa collocazione sistematica, essendo l'uno inserito \oplus nel codice ordinario \oplus tra i delitti contro la vita e l'incolumità individuale, mentre l'altro \oplus nel codice della navigazione \oplus tra i delitti contro la polizia di bordo.

Infine, depone contro l'ipotesi del concorso apparente di norme anche la diversità delle condotte incriminatrici: nel reato comune, la condotta omissiva di mancata assistenza nei confronti della persona bisognosa di cure; nel reato proprio, la condotta attiva di discesa dalla nave in pericolo prima degli altri.

In conclusione, pertanto, tra le due fattispecie non si realizza il fenomeno del concorso apparente di norme; ne discende che, ricorrendo nel caso in esame gli estremi per la configurabilità di entrambe le figure contestate, va ravvisato il concorso formale tra il più grave reato di cui all'art. 591 c.p. e quello di cui all'art. 1097 cod. nav.

5.8. LA COMMISURAZIONE DELLA PENA: I PARAMETRI DI CUI ALL'ART. 133 C.P.

Nel commisurare la pena, si terrà conto sia della gravità di ogni singolo reato sia della capacità a delinquere dell'imputato, desumibili dai parametri indicati, rispettivamente, dal primo e dal secondo comma dell'art. 133 c.p.

5.8.1. Il reato di naufragio.

Non appare contestabile l'eccezionale gravità del reato in questione, evincibile tanto dalle modalità della condotta illecita quanto dalla gravità del danno cagionato alla persona offesa. Il naufragio della Concordia, per le dimensioni della stessa nave da crociera e per il numero di persone trasportate, costituisce senza dubbio uno degli incidenti più significativi nell'intera storia della navigazione. Serve qui richiamare quanto già osservato nella parte seconda di questa sentenza, laddove si è valutata la condotta dell'imputato causativa del naufragio, al fine di evidenziare l'eccezionale gravità del suo comportamento.

Di speciale gravità sono altresì tanto il danno patrimoniale provocato alla società armatrice (basti ricordare il valore della nave di decine di milioni di euro) quanto il pericolo conseguente al naufragio, visto che più di quattromila persone restavano seriamente esposte al rischio di morire.

Sempre ai fini della valutazione della gravità del reato, deve inoltre tenersi conto del grado di colpa ravvisabile in capo all'odierno imputato. A tal riguardo, la difesa dello stesso ha sostenuto che, nel commisurare la pena, questo Collegio non può non tener conto dei concorsi di colpa imputabili a terzi soggetti.

5.8.1.1. I concorsi di colpa.

A tal riguardo, appaiono opportune alcune precisazioni di carattere generale in ordine alla valutazione dei concorsi di colpa ai fini della commisurazione della pena.

Sulla specifica questione, infatti, si registrano pronunce giurisprudenziali non sempre coincidenti. Secondo un orientamento più risalente, l'accertamento di un concorso di colpa (in capo a un coimputato o a un terzo rimasto estraneo al giudizio) non legittima di per sé un'attenuazione della pena, in quanto la determinazione della stessa non va rapportata, in

relazione al criterio indicato nell'art. 133 del cod. pen., alla quantità del contributo causale della condotta dell'imputato nella produzione dell'evento, bensì va determinata con riferimento al grado di colpa: l'entità dell'apporto causale costituisce, infatti, un aspetto che prescinde dal grado della colpa nel suo complesso, visto che i due concetti non sono omogenei, ben potendo una colpa lieve avere una maggiore rilevanza eziologica rispetto ad una colpa grave di minore incidenza nella determinazione dell'evento (v., in tal senso, Cass. Pen., 18/12/1996, n. 978; 11/3/1988, n. 10575).

Secondo il più recente orientamento, invece, se è vero che il giudice penale non è tenuto a una quantificazione percentualistica del concorso causale (se non ai fini civilistici, nella ipotesi in cui il concorso di colpa sia imputabile alla parte civile), è però anche vero che lo stesso giudice deve tener conto della colpa concorrente di un terzo estraneo al procedimento nella causazione di un evento di cui è chiamato a rispondere l'imputato ai fini della valutazione della responsabilità penale di questi, *“sia sotto il profilo dell'efficienza causale del comportamento dell'imputato (che può, in ipotesi, essere escluso in virtù del comportamento del terzo), sia sotto il profilo del grado della colpa, di cui il giudice penale deve tenere conto ai fini della quantificazione della pena e nella cui valutazione è evidente che l'eventuale colpa concorrente di altri soggetti non può non influire”* (v., da ultimo, Cass. Pen., Sez. 4, Sentenza n. 26663 del 2009).

Dunque, secondo la posizione più recente □ condivisa dal Collegio □ il concorso del terzo dev'essere valutato ai fini della commisurazione della pena, in relazione al parametro del “grado della colpa” di cui all'art. 133, comma primo, n. 3, c.p.

Ciò detto, si è più volte sottolineata in precedenza la sussistenza di concorsi di colpa in capo ai soggetti rimasti estranei a questo processo, i quali hanno definito la propria posizione con sentenza di patteggiamento già irrevocabile. La difesa dell'imputato si è lungamente doluta, nel corso della discussione finale, della sproporzione tra l'entità delle pene applicate nei confronti dei concorrenti e quella richiesta dal Pm nei riguardi di Schettino Francesco.

A tal riguardo, si osserva che non è compito di questo Collegio valutare la congruità delle pene applicate nel separato procedimento, dato che in questa sede ci si deve occupare unicamente della commisurazione della pena nei confronti dell'odierno imputato.

Ciò precisato, nell'esaminare i singoli profili di colpa addebitati a Schettino Francesco, si è già osservato come la responsabilità dello stesso sia certamente molto più grave di quella dei suoi concorrenti, in considerazione del suo ruolo apicale che gli garantiva l'esclusiva potestà decisionale. Tuttavia, deve ugualmente tenersi conto dei concorsi colposi che

trovano riscontro nella sentenza di patteggiamento ai fini della valutazione del grado di colpa imputabile a Schettino Francesco.

In particolare, per quanto riguarda il delitto di naufragio, nel valutare il grado di colpa direttamente imputabile a Schettino Francesco, il Collegio ritiene di dover tener conto delle colpe concorrenti imputabili a Ambrosio Ciro, a Coronica Silvia e al timoniere Rusli Bin, secondo quanto già illustrato nel corso della disamina dei profili colposi concernenti la fase anteriore all'incidente.

In merito alla capacità a delinquere dell'imputato, devono valutarsi, *in malam partem*, sia le ragioni futili per cui lo stesso decideva di porre in essere la manovra sottocosta (accontentare un membro dell'equipaggio originario dell'Isola del Giglio, per dimostrare al contempo la propria bravura come atto di vanteria), sia la condotta tenuta successivamente all'incidente, anche attraverso il rilascio di interviste a emittenti televisive e testate giornalistiche, in cui cercava di alleggerire la propria responsabilità addebitandola agli altri ufficiali in plancia. Sotto altro profilo, tuttavia, deve anche aversi riguardo, *in bonam partem*, alla incensuratezza dell'imputato e al comportamento rispettoso delle misure cautelari applicate nei suoi confronti (arresti domiciliari, prima, e obbligo di dimora, poi).

Alla luce di tali considerazioni, tenuto conto che per il reato in questione è prevista la pena da due a dieci anni di reclusione, in quanto l'ipotesi del secondo comma dell'art. 449 c.p. costituisce una fattispecie autonoma di reato e non già un'aggravante della ipotesi prevista al primo comma (cfr, 2.3.1.) il Collegio ritiene congrua la pena di anni quattro di reclusione, aumentata ad anni cinque di reclusione per l'aggravante della colpa cosciente.

5.8.2. Le pene per il concorso formale tra omicidio colposo plurimo e lesioni personali colpose plurime.

Come già precisato, tra il reato di omicidio colposo plurimo, in relazione alle trentadue vittime, e quello di lesioni personali colpose plurime, in relazione alle persone offese, è ravvisabile la speciale ipotesi di concorso formale, prevista dall'art. 589, ultimo comma, c.p.

Si rende pertanto necessaria la individuazione della violazione più grave da ricercarsi tra i delitti di omicidio, essendo evidentemente più gravi di quelli di lesioni personali. Nell'esaminare la aggravante di cui all'art. 589, comma secondo, c.p., si è già anticipato come la stessa risulti applicabile, in caso di violazione antinfortunistica, a prescindere dalla qualifica di "lavoratore" del soggetto infortunato; ne deriva che nella individuazione della

violazione più grave l'aggravante *de qua* non può giocare alcun ruolo dovendosi i trentadue omicidi considerare ugualmente aggravati. Ritiene, pertanto, il Collegio che tale individuazione non possa che affidarsi al criterio fondato sull'età della vittima, così che la violazione più grave va individuata nell'omicidio colposo della piccola Dayana Arlotti, di anni cinque.

Per quanto concerne la valutazione della gravità del reato, deve tenersi conto della complessiva condotta dell'imputato causativa dello stesso, tanto nella fase anteriore all'impatto quanto in quella concernente la gestione dell'emergenza, potendosi a tal riguardo richiamare tutte le considerazioni già formulate nel corso della disamina degli specifici profili colposi.

Va inoltre particolarmente valorizzata la gravità del danno, in relazione all'età della vittima, di soli cinque anni. Sempre nell'ambito della gravità del reato, deve inoltre tenersi conto del grado di colpa imputabile a Schettino Francesco. A tal proposito, si richiama quanto già osservato nell'esaminare sia la condotta dell'imputato causativa dell'incidente, sia quella posta in essere durante la gestione dell'emergenza. Anche in questo caso, pertanto, si pone la questione della valutazione dei concorsi di colpa. In particolare, in ordine alle colpe concorrenti verificatisi prima dell'incidente, non può che rinviarsi a quanto già detto in sede di determinazione della pena per il reato di naufragio.

Quanto invece alla condotta colposa (precipuamente omissiva) durante l'emergenza, la difesa si è particolarmente doluta del fatto che il Pm, chiedendo l'archiviazione nei confronti del comandante in seconda Bosio Roberto (poi accolta dal Gip), non avrebbe adeguatamente considerato la corresponsabilità dello stesso, intervenuto attivamente durante la gestione dell'emergenza.

Il Collegio è dunque tenuto in questa sede a valutare la doglianza difensiva per accertare l'eventuale sussistenza di un concorso colposo anche in capo al comandante in seconda, ai soli fini naturalmente della commisurazione della pena da irrogare all'imputato, secondo quanto precisato poc'anzi.

Come chiarito nel corso della disamina dei fatti, il K2 Bosio Roberto non era in servizio nelle ore immediatamente precedenti all'incidente, per cui nei confronti dello stesso non è ravvisabile alcun profilo di responsabilità per quanto riguarda la fase anteriore all'impatto.

Poiché lo stesso entrava nella plancia di comando alcuni minuti dopo l'incidente partecipando attivamente alle attività di gestione dell'emergenza, ci si deve chiedere se lo stesso si rendesse responsabile di condotte colpose in concorso con il comandante.

Contrariamente alla tesi sostenuta dall'accusa e recepita dal Gip, il Collegio ritiene che sussistano profili di condotta colposa ravvisabili in concreto in capo al comandante in seconda in collegamento causale con gli eventi delittuosi (morti e lesioni personali).

Dal decreto di archiviazione emerge che al comandante in seconda si contestava principalmente di aver ordinato a Iaccarino, pochi minuti dopo l'incidente, di recarsi nei pressi della zona sinistrata per verificare l'entità del danno, in palese contrasto con quanto stabilito nel Ruolo di appello. La motivazione della archiviazione poggia essenzialmente sulla mancata prova del nesso causale tra la condotta contestata e gli eventi delittuosi (morti e lesioni personali): secondo il Gip, non vi sarebbero stati elementi sufficienti per potersi affermare che, in assenza di quell'ordine da parte del K2, le morti non si sarebbero verificate.

A giudizio di questo Collegio, però, il comandante in seconda si rendeva responsabile anche di ulteriori condotte colpose durante la gestione dell'emergenza, in relazione causale con gli eventi delittuosi. Nel disaminare i profili di colpa contestati all'imputato Schettino concernenti la fase dell'emergenza, si è già evidenziato come le condotte più gravi commesse dallo stesso imputato consistessero nella mancata adozione di ogni precauzione necessaria a evitare la dispersione delle notizie sull'allagamento giungenti dai ponti sottostanti e quindi nella omessa chiamata dell'emergenza generale sin dalle 21:58. In particolare, si è sottolineato come si rivelasse decisivo il mancato utilizzo del Damage Control Plan, che avrebbe consentito di verificare su carta l'allagamento di ben tre compartimenti contigui già a quell'orario.

Ebbene, a giudizio del Collegio, tale responsabilità omissiva avrebbe dovuto essere contestata anche al comandante in seconda, oltre che a Schettino.

S'impongono a tal proposito alcune considerazioni generali sul fenomeno della cooperazione colposa nei casi – come quello in esame – in cui si registri una situazione complessa dal punto di vista fattuale o organizzativo a seguito del coinvolgimento di più soggetti con ruoli diversi. La problematica è stata esplicitamente affrontata dalle sezioni unite della Cassazione, nella sentenza Thyssen già citata, ove si è tra l'altro affermato che laddove *“il coinvolgimento integrato di più soggetti sia imposto dalla legge, da esigenze organizzative connesse alla gestione del rischio, o almeno sia contingenza definita senza incertezze e pienamente condivisa sul piano della consapevolezza”*, allora *“l'intreccio operativo, il comune coinvolgimento nella gestione del rischio giustifica la penale rilevanza di condotte che, sebbene atipiche, incomplete, di semplice partecipazione, si coniugano, si compenetrano con altre condotte tipiche”* (Cass. Pen., sez. un., n. 38343/2014 cit.).

Tali considerazioni possono tranquillamente applicarsi al caso di specie, poiché nella gestione dell'emergenza di una nave delle dimensioni della Concordia, con un equipaggio composto da oltre mille unità, il comandante non può evidentemente fare a meno dell'ausilio e della collaborazione degli altri ufficiali, *in primis* di quella del suo vice.

Nel ripercorrere i fatti più salienti che si verificavano in plancia di comando dopo l'incidente, si è tra l'altro visto che il comandante in seconda svolgeva un compito attivo, ricevendo personalmente in più occasioni le notizie che giungevano via via dalla sala macchine sull'allagamento dei compartimenti. Lo stesso, pertanto, nella sua qualità di comandante in seconda, nel gestire concretamente tali comunicazioni, avrebbe dovuto sapere che il Ruolo di appello prevedeva l'utilizzo del Damage Control Plan. Il comandante in seconda Bosio, invece, nel ricevere informazioni importantissime sulla portata dell'allagamento mentre Schettino era impegnato nella telefonata con l'FCC Ferrarini Roberto, non consultava mai quel documento per individuare con precisione i compartimenti interessati dall'allagamento, né lasciava traccia scritta delle notizie via via giungenti dalla sala macchine. Tra l'altro, deve sottolinearsi come proprio il comandante in seconda avesse ordinato a Iaccarino di recarsi nella zona sinistrata, nonostante questi dovesse occuparsi di consultare il Damage Control Plan secondo il Ruolo di appello, sicché Bosio non poteva non rendersi conto della mancata attuazione di tale specifica attività prevista come necessaria in caso di incidente con falla.

Tale omissione del comandante in seconda risulta vieppiù grave in considerazione del fatto che lo stesso, al pari di Schettino, dimostrava di non avere adeguata conoscenza della compartimentazione della nave. Ciò si desume, in particolare, dall'omessa valorizzazione dell'allagamento del compartimento n. 5 allorché Iaccarino riferiva che erano allagati anche i locali PEM; in quella occasione, come si è già sottolineato più volte, di fronte alla previsione di Iaccarino circa il possibile allagamento di tre compartimenti, Bosio lo correggeva precisando che i DG 1, 2 e 3 erano ubicati in un solo compartimento (n. 7), ignorando in tal modo il dato sull'allagamento anche dei locali PEM, posizionati nel compartimento n. 5. Se Schettino e Bosio avessero conosciuto adeguatamente la compartimentazione della nave, avrebbero avuto modo, in quel momento, di dar credito alla previsione di Iaccarino, giacché dall'allagamento dei compartimenti 5 e 7 sarebbe stato facilmente deducibile anche l'allagamento del compartimento intermedio (n. 6), vista la dinamica dell'incidente che rendeva poco verosimile l'interruzione dello squarcio sulla carena della nave. Bosio, invece, nella circostanza, con quella precisazione sull'unico

compartimento allagato, contribuiva concretamente a generare confusione e a far sottovalutare la gravità della situazione.

Dunque, il comandante in seconda non può ritenersi esente da responsabilità, in quanto lo stesso, nel ricevere in prima persona alcune notizie sull'allagamento dei compartimenti, avrebbe dovuto rendersi conto che non si stava rispettando la procedura e che, a seguito di ciò, vi era un serio rischio di sottovalutare la reale situazione di crisi, come poi in effetti si verificava.

Inoltre, il comandante in seconda deve ritenersi corresponsabile anche delle contravvenzioni di cui al capo B) della imputazione: dalle registrazioni del VDR, infatti, emerge che lo stesso, benché fosse perfettamente al corrente delle dichiarazioni reticenti e/o false comunicate alle varie autorità marittime, non solo non sollevava alcuna obiezione onde scongiurare la condotta illecita, ma addirittura, in occasione della telefonata delle 22:02 con la Capitaneria di Civitavecchia, prendeva parte alla conversazione che si svolgeva in sottofondo nel segreto della plancia di comando con la quale si confezionava la versione da offrire all'autorità costiera, palesando in tal modo un atteggiamento di concreta collaborazione e non già di mera connivenza (*«La situazione a bordo è che... è che al limite ci mandi un rimorchiatore... Aspetta, aspetta! La situazione a bordo è che abbiamo fatto un blackout»* diceva Schettino, prima che Bosio ripettesse: *«Abbiamo fatto un blackout e poi...»*), lasciando intendere in questo modo di condividere l'operato del comandante in prima).

Ovviamente, come già precisato più volte, la condotta del comandante in seconda non esclude la responsabilità *principale* di Schettino; ma di essa deve comunque tenersi conto in questa sede ai fini della commisurazione della pena da irrogare a quest'ultimo.

Quanto poi alla richiesta, sollecitata da alcuni difensori, di trasmissione degli atti al Pm in ordine alla responsabilità del K2, ritiene il Collegio che la stessa non possa essere accolta: essendo già stato emesso decreto di archiviazione in merito alla posizione di Bosio Roberto, per la riapertura delle indagini è necessaria la autorizzazione del Gip, ai sensi dell'art. 414 c.p.p.

Oltre alla corresponsabilità del comandante in seconda Bosio, deve tenersi conto anche delle colpe concorrenti contestate nei confronti di Ferrarini Roberto e di Giampedroni, i quali hanno definito le proprie posizioni in separata sede con sentenza di patteggiamento già irrevocabile.

In merito alla valutazione della capacità a delinquere dell'imputato, può rinviarsi alle considerazioni formulate in precedenza (v. 5.8.1.1.).

Alla luce di tali valutazioni, considerato che la pena applicabile per la violazione più grave va da due a sette anni di reclusione, ai sensi dell'art. 589, secondo comma, c.p., il Collegio ritiene congrua, per l'omicidio di Dayana Arlotti (violazione più grave), la pena di anni cinque di reclusione; la stessa deve aumentarsi sino ad anni dieci di reclusione in considerazione degli altri trentuno episodi di omicidio nonché dei centonovantatré reati di lesioni personali, ai sensi dell'art. 589, ultimo comma, c.p.

5.8.3. La pena per il concorso formale tra i due reati di abbandono.

Come già detto precedentemente, tra i due delitti di abbandono è ravvisabile il concorso formale. Delitto più grave è quello di cui all'art. 591 c.p. in considerazione della pena edittale prevista – da sei mesi a cinque anni di reclusione –, superiore a quella contemplata per il reato speciale – fino a due anni di reclusione.

Sotto il profilo oggettivo, la condotta di abbandono risulta di particolare gravità, in considerazione dell'elevato numero di persone abbandonate sulla nave e della intensità del pericolo cui le stesse erano esposte. Ciò, dunque, potrebbe apparire in contrasto con la pena in concreto applicata all'imputato per il reato in questione, più vicina al minimo che non al massimo edittale. A parere del Collegio, tuttavia, riguardo ai reati di abbandono, deve valorizzarsi adeguatamente il peculiare contesto in cui gli stessi delitti si consumavano: particolarmente i motivi per cui l'imputato decideva di allontanarsi dalla nave.

A tal proposito, l'accusa ha tentato di provare nel corso del processo che Schettino aveva deciso di abbandonare la nave sin da primi momenti successivi alla sua uscita definitiva dalla plancia di comando. Ciò si desumerebbe, sempre secondo la parte accusatoria, dal fatto che si fosse recato nella propria cabina a prendere il giubbotto e dalla scelta di portarsi sul lato destro della nave, anziché su quello sinistro in cui si trovavano ancora centinaia di persone.

Ritiene tuttavia il Collegio che non vi siano sufficienti elementi per potersi pervenire a una tale conclusione, giacché altre circostanze depongono in senso contrario, come, ad esempio, l'invito dell'imputato alla Cemortan e a Ciro Onorato di mettersi in salvo mentre si trovavano tutt'e tre sul lato destro della nave (se Schettino avesse avuto in mente già in quel momento di abbandonarla, lo avrebbe fatto insieme a loro).

Appare dunque più probabile che il Comandante, in quei drammatici momenti, non avesse un'idea precisa di come comportarsi, forse ancora speranzoso che la nave potesse stabilizzarsi sulla scogliera. Qualche minuto dopo, però, nel momento in cui la Concordia

registrava un improvviso sbandamento, egli era tutt'a un tratto sopraffatto dal terrore di morire e, non riuscendo a dominare il proprio istinto, decideva di abbandonare la nave nonostante vi fossero ancora a bordo centinaia di persone. Forte anche della sua esperienza marinaresca, l'imputato si rendeva conto, a quel punto, che la nave non era affatto stabile e che restare a bordo avrebbe comportato il serio rischio di morire. Perciò, preda di tale paura, egli si allontanava dalla Concordia, pronto, nei minuti successivi, a mentire alla Capitaneria accampando scuse fantasiose pur di non farvi più ritorno.

Nell'occasione, dunque, certamente Schettino non si dimostrava all'altezza del suo ruolo apicale (a differenza di altri ufficiali, Canessa *in primis*, rimasti sulla nave fino alle prime luci dell'alba) e per tale motivo egli deve rispondere dei reati di abbandono; ma ciò non significa che non si possa tener conto, ai fini della determinazione della pena, delle peculiari motivazioni che lo inducevano a tale gesto. In altre parole, che egli non possa invocare quella situazione di pericolo come stato di necessità, ai sensi dell'art. 54 c.p., al fine di escludere la propria responsabilità – come si è già visto (cfr, 4.5.) –, non toglie che di tale circostanza possa (e debba) tenersi conto invece ai fini della commisurazione della pena, dato che, in generale, la condotta di abbandono compiuta da chi non riesca ad adempiere al proprio dovere perché ostaggio della paura di morire è comunque meno riprovevole di quella determinata da altro motivo meno serio.

Pertanto, richiamata ogni precedente considerazione sulla condotta del reato di abbandono di persone incapaci, nonché sui parametri della capacità a delinquere dell'imputato già indicati (con particolare riguardo a quello di cui all'art. 133, comma secondo, n. 1, c.p., appena trattato), si ritiene congrua per il reato di cui all'art. 591 c.p. la pena di mesi otto di reclusione, aumentata ad anni uno di reclusione in considerazione del concorso formale con il reato di abbandono di cui all'art. 1097 cod. nav.

5.8.4. La pena per le contravvenzioni di cui agli artt. 17, comma 1, e 25, comma 4, d. lgv n. 196/2005 (capo B).

Si è già dato conto in precedenza della continuazione tra le contravvenzioni contestate sotto la lettera B) della imputazione, in considerazione della natura dolosa delle stesse e del contesto spazio-temporale di commissione.

L'applicazione all'imputato della pena detentiva, a fronte della previsione edittale della pena alternativa dell'arresto o dell'ammenda, si giustifica in considerazione della natura dolosa delle condotte poste in essere nonché della gravità delle conseguenze causate dagli stessi reati. A tal riguardo, non può non osservarsi come la tempestiva

comunicazione all'autorità marittima avrebbe consentito a quest'ultima di adottare le misure più appropriate per garantire la sicurezza delle persone, come previsto espressamente dall'art. 19, decreto legislativo, citato.

Tenuto conto delle modalità con cui si compivano le singole condotte, meglio descritte nel corso della disamina di tali reati, nonché della capacità a delinquere dell'imputato desumibile dai parametri già menzionati, cui si rinvia, appare congrua la pena di giorni quindici di arresto per il reato base, aumentata a giorni venti di arresto per l'aggravante di cui all'art. 112, comma primo, n. 3, c.p., e ulteriormente aumentata a mesi uno di arresto per gli altri episodi in continuazione.

5.8. LE PENE ACCESSORIE.

Alla dichiarazione di colpevolezza, seguono per legge le pene accessorie di cui al dispositivo, così determinate:

- a) interdizione perpetua dai pubblici uffici, ai sensi dell'art. 29 c.p. (in relazione alle condanne per i delitti di naufragio e di omicidio colposo plurimo);
- b) interdizione dalla professione di comandante della nave per anni cinque, ai sensi degli artt. 30 e 31 c.p., in quanto la condotta posta in essere dall'imputato comportava una sicura violazione dei doveri ad essa inerenti;
- c) interdizione legale durante tutta l'esecuzione della pena, ai sensi dell'art. 32 c.p. (in relazione alle condanne per i delitti di naufragio e di omicidio colposo plurimo);
- d) interdizione dal titolo ovvero dalla professione di comandante per la durata di mesi quattro, ai sensi degli artt. 1082, comma 1, n. 1, 1083, 1103 e 1097 codice della navigazione (in relazione alla condanna per il delitto di cui all'art. 1097 cod. nav.).




PARTE SESTA

LE DOMANDE DELLE PARTI CIVILI



6.1. LA RESPONSABILITÀ *INDIRETTA* DELLA SOCIETÀ ARMATRICE.

Prima di ogni altra considerazione, si ritiene opportuno precisare che la Costa Crociere s.p.a. è stata chiamata in questo processo quale responsabile civile: sicché la stessa non può rispondere per fatto *proprio*, bensì esclusivamente per i reati contestati all'imputato.

Più precisamente, la responsabilità della Costa Crociere s.p.a. discende dalle previsioni di cui agli artt. 274 codice navigazione e 2049 codice civile. In particolare, come ha avuto modo di ribadire la suprema Corte anche di recente, l'art. 274 cod. nav., nel disporre che "l'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio", ha carattere speciale rispetto all'art. 2049 cod. civ., senza, peraltro, esaurire il tema della disciplina della responsabilità dell'armatore, che rimane soggetta alla normativa del codice civile per ogni ipotesi non espressamente contemplata dal codice della navigazione (Cass. Civ., *Sez. 6 - 1, sent. n. 24347 del 14/11/2014*; in senso conforme, Cass. Civ., sent. n. 11124 del 1997).

Per mero scrupolo di completezza, si osserva che la responsabilità della società armatrice non può ritenersi esclusa in virtù di quanto previsto dal secondo comma dell'art. 274 citato. Infatti, quanto alla esclusione riguardante gli obblighi di cui agli artt. 489 e 490 cod. nav., è sufficiente rilevare come tali ultime norme facciano riferimento agli obblighi di assistenza e salvataggio gravanti sul comandante della nave *soccorritrice*, per cui si riferiscono ad ipotesi assolutamente diverse da quella in esame. In merito invece alla restante parte della esclusione (obblighi gravanti sul comandante quale capo della spedizione), si osserva che le condotte colpose contestate all'imputato in questo processo attengono a macroscopiche violazioni degli obblighi di prudenza, diligenza e perizia da parte del comandante sia nella conduzione della nave sia nella gestione dell'emergenza. A tal riguardo, la suprema Corte, nella sentenza 24347/2014 citata, ha avuto modo di precisare che gli obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione devono intendersi solo quelli espressamente previsti da specifiche disposizioni di legge come facenti capo al comandante personalmente, quali, ad esempio, gli obblighi gravanti sullo stesso quale ufficiale dello stato civile o quelli relativi alla adozione di specifiche misure di sicurezza ovvero quelli relativi ad obblighi di carattere doganale o quant'altro, ma non anche quelli che discendono dai doveri di prudenza e di perizia nella gestione della navigazione.

Tale precisazione s'impone in ragione della particolare insistenza con cui taluni difensori delle parti civili hanno cercato di introdurre nel presente processo questioni non concernenti la responsabilità dell'imputato, bensì quella della Società armatrice in via diretta: questioni, dunque, che per loro stessa natura non possono rilevare in questa sede. D'altronde, che il responsabile civile non debba rispondere per il fatto proprio, bensì soltanto per quello dell'imputato, si ricava chiaramente dalle norme di cui agli artt. 185 c.p. e 83 c.p.p. In linea con questa conclusione si pone anche il costante orientamento della Cassazione, secondo cui *"la legittimazione passiva del responsabile civile in tanto sussiste in quanto nel processo penale sia imputato un soggetto, del cui operato lo stesso debba rispondere in base alla legge civile; ne discende al contrario che non può assumere la veste di responsabile civile il soggetto che, eventualmente versando in colpa, debba rispondere per fatto proprio, cioè a dire colui che abbia un titolo diretto di responsabilità per i danni lamentati dalla parte civile, diverso da quello dell'imputato"* (Cass. Pen., Sez. 6, sentenza n. 41520 del 27/09/2012; in senso conforme: n. 10721 del 2012; n. 38704 del 2011).

Ebbene in questo processo, come si accennava poc'anzi, talune parti civili hanno cercato di estendere dapprima il *thema probandum* e poi quello *decidendum* a questioni riguardanti profili di responsabilità diretta della Società armatrice che non possono essere fatti valere in questa sede, ma eventualmente in quella civile. Così, ad esempio, si è sostenuto che l'equipaggio in servizio sulla Concordia non fosse adeguatamente preparato, con l'evidente scopo di far emergere una responsabilità della Costa Crociere sotto forma di *culpa in eligendo*; oppure si è cercato di dimostrare che la Società armatrice avesse tollerato la prassi irrituale delle navigazioni sotto costa per evidenziare una sua responsabilità per *culpa in vigilando*.

Tali questioni, tuttavia, non assumono rilevanza nel presente processo, dato che la Costa Crociere s.p.a., rivestendo unicamente la posizione di responsabile civile, non può essere chiamata a rispondere per *culpa in eligendo* o *in vigilando*, ai sensi dell'art. 2043 c.c., bensì unicamente per i fatti commessi dall'imputato, ai sensi degli artt. 274 codice navigazione e 2049 c.c. Ed allora, poiché la scelta del personale, da un lato, e la tolleranza aziendale delle navigazioni sotto costa, dall'altro, non sono evidentemente imputabili a Schettino Francesco, l'eventuale responsabilità della Società armatrice non potrebbe mai essere fatta valere in questo processo, giacché la stessa, quale responsabile civile, è tenuta unicamente a rispondere dei fatti commessi dall'imputato e non anche di quelli propri.

Analoghe considerazioni sono state già formulate nel corso della disamina delle c.d. "criticità" (cfr, 3.8.). Una volta, infatti, esclusa la incidenza causale delle stesse sulla verifica degli eventi delittuosi contestati all'imputato, ogni indagine ulteriore finalizzata a ravvisare profili di responsabilità in capo alla Società armatrice (o addirittura al costruttore del singolo elemento interessato dall'anomalia, neppure parte processuale in questo giudizio) si rivelerebbe assolutamente ultronea rispetto agli scopi del presente processo, dato che nessuna forma di responsabilità diretta potrebbe comunque essere fatta valere in questa sede.

Serve ricordare, in replica a talune critiche sollevate dalle parti civili circa la mancata adozione (anche ad opera di questo Collegio) di ogni iniziativa istruttoria utile "a far emergere interamente la verità", che al principio di *economia processuale* deve riconoscersi la stessa dignità degli altri principi del processo penale (ivi compreso naturalmente quello della *ragionevole durata* del processo). Ora, se l'esigenza di economia processuale è talmente importante da giustificare, in difetto di una prova evidente dell'innocenza dell'imputato, l'arresto della valutazione del giudice alla causa estintiva del reato senza necessità di indagare gli elementi di prova ai fini di un'eventuale assoluzione nel merito (v., in tal senso, Cass. Pen., *Sez. U, Sentenza n. 35490 del 28/05/2009*), a maggior ragione a tale esigenza deve riconoscersi priorità assoluta laddove gli accertamenti istruttori, come nel nostro caso, servirebbero eventualmente soltanto a far emergere profili di responsabilità estranei all'oggetto della imputazione.

6.2. LA (ERRONEAMENTE INVOCATA) RESPONSABILITÀ DIRETTA DELLA COSTA CROCIERE S.P.A. AI SENSI DEL D.LGS N. 231/2001.

Talune parti civili, al fine di dimostrare la responsabilità diretta della Costa Crociere s.p.a., hanno invocato la disciplina di cui al decreto legislativo n. 231 del 2011 sulla responsabilità amministrativa delle società discendente da reato.

Tale richiamo normativo, tuttavia, non appare pertinente, in quanto nel presente processo la società Costa Crociere non è chiamata a rispondere di tale illecito, essendo stata citata unicamente nella veste di responsabile civile. Si legge nella memoria di una parte civile: "*È opinione di questa difesa che alla luce di quanto emerso dall'istruttoria dibattimentale si possa configurare la responsabilità solidale di Costa Crociere s.p.a. ai sensi dell'art. 2055 c.c. poiché il fatto dannoso non è addebitabile ai soli imputati (compresi i c.d. "patteggiati") ma anche alla condotta omissiva – provata dalla sentenza di condanna definitiva per la responsabilità amministrativa – dell'ente per non avere da un lato operato*

antecedentemente all'evento per impedirlo – in primo luogo vietando i passaggi ravvicinati alle coste delle proprie navi invece che favorendoli per pratica commerciale e dotando poi le proprie navi di sistemi di sicurezza efficienti e di personale di bordo correttamente addestrato – e, dall'altro, non intervenendo affatto e comunque inefficacemente dopo l'evento così contribuendo ad aggravarne le conseguenze dannose' (memoria parte civile Castello Chiara, pag. 29; stesse considerazioni riportate anche nella memoria dell'avv. A. d'Amato, pag. 12).

L'assunto non può condividersi.

Infatti, le responsabilità civili discendenti dalle imputazioni oggetto della sentenza di patteggiamento emessa nel separato procedimento non possono evidentemente essere fatte valere in questa sede. Il presente processo ha per oggetto soltanto le imputazioni a carico di Schettino Francesco, sicché la Costa Crociere s.p.a. deve rispondere unicamente, nella sua esclusiva veste di responsabile civile, per i fatti commessi dall'imputato e non anche per condotte definite con sentenza di patteggiamento in altra sede.

6.3. IL DANNO PUNITIVO.

Le precedenti conclusioni consentono di risolvere in senso negativo anche la questione concernente il c.d. danno punitivo, introdotta da diverse parti civili.

La figura del danno punitivo non appartiene ai sistemi di *civil law*, bensì a quelli anglosassoni di *common law*. anche se la prima applicazione viene normalmente fatta risalire alle due sentenze gemelle emesse in Inghilterra (Huncle v. Money e Wilkes v. Wood), in cui si affermava la risarcibilità, a titolo sanzionatorio e punitivo, dei nocuenti causati in modo intenzionale, l'istituto avrebbe riscosso in seguito più fortuna negli Stati Uniti che nella terra d'origine.

Come è stato autorevolmente osservato in dottrina, ciò che caratterizza il danno punitivo è la previsione del pagamento di una somma che oltrepassa il danno effettivamente subito dal danneggiato, in modo da potersi sanzionare la condotta fortemente sleale o gravemente oltraggiosa o comunque causativa di un rilevante danno sociale, soprattutto nei casi in cui l'applicazione dei normali criteri risarcitori porterebbe a risultati insoddisfacenti rispetto alla gravità della condotta illecita. In tal modo la condanna risarcitoria, travalicando la funzione compensativa, finisce coll'assumere anche una valenza punitivo-sanzionatoria.

Si è già anticipato che la figura del danno punitivo non appartiene al nostro sistema, che invece riconosce alla tutela risarcitoria una mera funzione compensativa.

La Cassazione ha avuto modo in più occasioni di precisare che *“nel vigente ordinamento, il diritto al risarcimento del danno conseguente alla lesione di un diritto soggettivo non è riconosciuto con caratteristiche e finalità punitive – restando estranea al sistema l'idea della punizione e della sanzione del responsabile civile ed indifferente la valutazione a tal fine della sua condotta – ma in relazione all'effettivo pregiudizio subito dal titolare del diritto leso, non essendo previsto l'arricchimento, se non sussista una causa giustificatrice dello spostamento patrimoniale da un soggetto all'altro”* (cfr., da ultimo, Cass. Civ., sent. 1781 del 2012; conf.: sent. n. 15814 del 2008; n. 1183 del 2007).

Vi è chi sostiene che, con l'aggiunta del comma terzo all'art. 96 c.p.c., il legislatore avrebbe sdoganato il danno punitivo introducendolo così anche nel nostro ordinamento. La Cassazione civile, nella sentenza n. 17902 del 2010 – sia pure soltanto in via incidentale – sembra aver riconosciuto una funzione punitiva alla condanna prevista dalla norma suddetta; ma questo non consente di estendere l'applicabilità di tale specifico strumento normativo oltre l'ipotesi espressamente disciplinata. Anzi, la necessità di introdurre una specifica previsione al fine di legittimare tale peculiare forma di condanna porta a ritenere, con argomento contrario, che si tratti di un istituto eccezionale non applicabile fuori del caso previsto. Ebbene, non è necessario addurre particolari argomenti per sostenere che l'istituto di cui all'art. 96 c.p.c. non può considerarsi applicabile in sede penale, visto che la stessa nozione di “responsabilità processuale aggravata” non potrebbe mai configurarsi nei confronti del responsabile civile tenuto a rispondere, nel processo penale, non già per fatti propri bensì per quelli dell'imputato. Ed è proprio in ragione di tale ultima affermazione che deve rilevarsi come l'invocazione in questa sede dell'istituto del danno punitivo non abbia alcun senso, giacché lo stesso non sarebbe comunque applicabile in questo processo alla luce di quanto si è appena osservato sulla natura esclusivamente *indiretta* della responsabilità della Costa Crociere s.p.a.

Le parti civili, infatti, al fine di giustificare le proprie richieste di danno punitivo sono state costrette a far riferimento a profili di responsabilità riguardanti la gestione aziendale, totalmente estranei all'imputato. Si riporta di seguito un estratto delle considerazioni formulate da un difensore delle parti civili durante la discussione finale.

“[...] Alla base di questo processo, alla base di quello che è successo, c'è una logica del risparmio su cui io oggi intendo concentrarmi: un risparmio sui rimorchiatori, un risparmio sulla formazione, un risparmio sul costo dell'equipaggio, un risparmio sulla formazione

degli ufficiali, di quegli ufficiali ragazzini che erano in plancia di comando, venticinque anni, ventisette anni... Un risparmio che, per Costa Crociere, ha significato guadagni, guadagni importanti, parliamo di centinaia di milioni, Presidente. E su questo problema, a differenza dell'altro, che è collegato a un dato normativo, voi invece potete fare qualcosa, potete intervenire, potete porre rimedio a questo meccanismo perverso proprio attraverso quello che abbiamo più volte fatto aleggiare nell'aula, il danno punitivo, attraverso una condanna a un risarcimento economico così pesante che possa cambiare questa malacultura aziendale, ma non solo loro, del sistema, delle consorelle, delle compagnie di navigazione, del sistema a mare. Lo potete fare perché non è assolutamente vero, non è assolutamente vero che in Italia il danno punitivo non esiste. Non è assolutamente vero che è vietato, non esiste nessuna norma che vieti questa accezione risarcitoria che aggrava il fardello risarcitorio, scollegandolo dal comportamento, dal danno della persona, e collegandolo invece al comportamento del responsabile di quel danno. E sicuramente il responsabile di quel danno è anche Costa Crociere [...]" (udienza 27.1.2015, II, pagg. 21 e 22).

Si legge ancora nella memoria depositata da altro difensore della parte civile: *"Il presente processo vede infatti compresenti con le proprie istanze punitive e risarcitorie le parti civili da un lato e la responsabile civile dall'altro, responsabile civile che non solo ha potuto difendersi compiutamente dalle richieste delle parti civili ma che – e questo è il risultato che si è tratto dal dibattimento al di là della dimostrazione della penale responsabilità dell'imputato – è stato provato abbia contribuito causalmente al naufragio sia creando l'antecedente necessario all'evento sia aggravandone le conseguenze"* (memoria ex art. 121 c.p.p., parte civile Eredità giacente Grube Gabriele).

Da tali argomentazioni emerge in modo evidente che la richiesta della componente punitiva viene giustificata quale sanzione esemplare per profili di responsabilità diretta in capo alla società Costa Crociere: in particolare, si è fatto riferimento all'ingiustificato arricchimento che la stessa compagine avrebbe conseguito risparmiando in modo indebito sia sui costi di assunzione del personale sia su quelli relativi alla sicurezza durante la navigazione. Più precisamente, la richiesta di una condanna con funzione anche sanzionatoria è stata invocata affinché la punizione esemplare possa valere come monito anche per le altre società armatrici operanti nel settore. Ma si tratta, a ben vedere, di profili di responsabilità estranei a Schettino Francesco e dunque non utilizzabili in questa sede per affermare la responsabilità della Costa Crociere, dato che tale compagine, come già detto, è tenuta a rispondere in via risarcitoria in questo processo unicamente per i fatti dell'imputato.

D'altronde, è accaduto spesso nel corso del dibattimento che le argomentazioni di talune parti civili siano risultate singolarmente coincidenti con quelle della difesa di Schettino Francesco, a tal punto che una di esse è arrivata persino a sostenere l'assoluzione in ordine al reato di abbandono, come se la condanna del responsabile civile potesse essere emessa a prescindere dall'affermazione di colpevolezza dell'imputato. Tale atipica comunanza di interessi tra la difesa dell'imputato e talune parti civili conferma che queste ultime hanno cercato di far emergere in questo processo profili di responsabilità autonoma della società armatrice, equivocando in tal modo tra responsabilità per fatto proprio e per fatto altrui. Che tale equivoco poi sia imputabile a un errore involontario è ipotesi fortemente dubbia, visto che il difensore di una delle parti civili più scopertamente coinvolta in tale missione processuale ha candidamente ammesso durante la discussione che era, il loro, un "processo parallelo" (*"Entriamo adesso nel discorso che riguarda il generatore di emergenza, quindi entriamo in quello che, almeno dal nostro punto di vista, è il vivo dei problemi ed è quel processo parallelo che, appunto, noi stiamo conducendo"*; difensore CODACONS, udienza 29.1.2015, III, pag. 3).

In conclusione, le richieste di liquidazione dei danni con funzione anche sanzionatoria risultano assolutamente infondate sia perché il danno punitivo è un istituto non avente un'applicabilità generalizzata all'interno del nostro sistema, sia perché i profili di responsabilità *diretta* evocati a fondamento dello stesso non potrebbero comunque essere presi in considerazione in questo processo a discapito della responsabile civile, essendo questa tenuta a rispondere soltanto in via indiretta per i fatti dell'imputato e non anche in via autonoma per quelli propri.

6.4. LE DOMANDE RISARCITORIE DEI PASSEGGERI E DEI MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO.

Le persone a bordo della Concordia al momento dell'incidente erano complessivamente 4.229 (1.023 membri dell'equipaggio e 3.206 passeggeri).

La maggioranza di esse ha definito in via stragiudiziale ogni questione di natura civile con la Costa Crociere s.p.a. accettando la proposta transattiva formulata dalla medesima Società armatrice.

Per quanto riguarda le posizioni delle trentadue vittime, si sono costituite parti civili all'inizio di questo processo soltanto Micheaud Roland Elisa e Micheaud Paul Henry, quali eredi di Micheaud Jean Pierre, e l'eredità giacente di Grube Maria Gabriele; nel corso del giudizio, tuttavia, gli eredi del Micheaud hanno rinunciato alla propria costituzione.

Le posizioni delle persone trasportate costituite parti civili possono suddividersi in due gruppi: nel primo, coloro che hanno chiesto il risarcimento del solo danno non patrimoniale (con la ulteriore specificazione delle voci risarcitorie riguardanti, rispettivamente, il danno biologico, il danno morale subiettivo, il danno esistenziale e il danno da vacanza rovinata); nell'altro, tutte le restanti parti che hanno chiesto anche il risarcimento del danno patrimoniale.

6.4.1. La categoria del danno non patrimoniale. (La suddivisione al suo interno in tre distinte voci).

Appaiono opportune alcune considerazioni generali sullo stato della giurisprudenza di legittimità in merito alla categoria del danno non patrimoniale.

Non è naturalmente possibile ripercorrere in questa sede la complessa evoluzione giurisprudenziale registratasi sull'argomento negli ultimi decenni. È sufficiente ricordare, in estrema sintesi, che prima dell'importante intervento delle sezioni nel 2008 la Cassazione sembrava ormai orientata a riconoscere che la categoria del danno non patrimoniale comprendeva tre voci risarcitorie: danno morale soggettivo, danno biologico (statico e dinamico) e danno esistenziale. In merito alla definizione di tali sottocategorie è utile riportare quanto osservato sul punto dalla Corte costituzionale: “(...) *ogni danno di natura non patrimoniale derivante da lesione di valori inerenti alla persona: e dunque sia il danno morale soggettivo, inteso come transeunte turbamento dello stato d'animo della vittima; sia il danno biologico in senso stretto, inteso come lesione dell'interesse, costituzionalmente garantito, all'integrità psichica e fisica della persona, conseguente ad un accertamento medico (art. 32 Cost.); sia infine il danno (spesso definito in dottrina ed in giurisprudenza come esistenziale) derivante dalla lesione di (altri) interessi di rango costituzionale inerenti alla persona (...)*” (Corte cost., sent. n. 233 del 2003).

Le sezioni unite della Cassazione, però, con una serie di sentenze gemelle, poneva in discussione tale tripartizione affermando che esisteva una sola categoria di danno non patrimoniale e mettendo esplicitamente in guardia dal rischio di incorrere in duplicazioni risarcitorie mediante la individuazione di sottocategorie in realtà inesistenti (Cass. Civ., sez. un., 11.11.2008, nn. 26972/3/4/5).

Dopo un breve periodo di “calma apparente”, la terza sezione civile si discostava da tale orientamento, tornando a riproporre la tradizionale tripartizione all'interno della categoria del danno non patrimoniale. In particolare, con la sentenza n. 4033 del 2013 si affermava tra l'altro che “*il danno biologico (cioè la lesione della salute), quello morale (cioè la*

sofferenza interiore) e quello dinamico-relazionale (altrimenti definibile *esistenziale*, e consistente nel peggioramento delle condizioni di vita quotidiane, risarcibile nel caso in cui l'illecito abbia violato diritti fondamentali della persona) costituiscono *pregiudizi non patrimoniali ontologicamente diversi e tutti risarcibili*".

La terza sezione civile è tornata sulla materia nell'anno 2014 con la sentenza n. 1361, vivisezionando nella ponderosa motivazione l'intero argomento risarcitorio, con l'evidente intento di tracciare in modo definitivo (per quanto possibile) alcuni punti fermi.

Ora, per quanto riguarda specificamente il danno non patrimoniale, si è ribadita la natura composita di detta categoria suddivisibile, al suo interno, nelle voci del danno biologico, morale subiettivo ed esistenziale. Si legge tra l'altro nella motivazione: "(...) *la categoria generale del danno non patrimoniale, che attiene alla lesione di interessi inerenti la persona non connotati da valore di scambio, è di natura composita e (così come il danno patrimoniale si scandisce in danno emergente e lucro cessante) si articola in una pluralità di aspetti (o voci), con funzione meramente descrittiva, quali il danno morale, il danno biologico e il danno da perdita del rapporto parentale o c.d. esistenziale*".

Inoltre, una volta riconosciuta l'autonomia, all'interno della categoria generale del danno non patrimoniale, dell'aspetto attinente al danno morale, la Cassazione ha precisato che lo stesso rileva tanto "*come patema d'animo o sofferenza interiore o perturbamento psichico*" quanto "*come lesione alla dignità o integrità morale, quale massima espressione della dignità umana*".

In merito ai criteri della liquidazione del danno non patrimoniale, la suprema Corte ha ribadito che l'esigenza di procedere alla liquidazione equitativa in ragione delle peculiari caratteristiche di tale categoria di danno non deve tuttavia portare a confondere l'aspetto dell'*an debeatur* con quello del *quantum*: la *individuazione* del danno resta soggetta alle ordinarie regole sulla distribuzione degli oneri probatori, potendo la liquidazione equitativa rimediare alle obiettive difficoltà probatorie soltanto ai fini della quantificazione del danno. Si può a questo punto procedere alla valutazione delle richieste risarcitorie avanzate dalle persone trasportate sulla nave la sera dei fatti costituite parti civili, con la precisazione che questo Collegio condivide le argomentazioni giurisprudenziali citate da ultimo.

6.4.2. Danno non patrimoniale *sub specie* di "danno morale subiettivo".

Tale specifica voce risarcitoria deve sicuramente essere riconosciuta a tutte le persone che si trovavano sulla Concordia la sera dell'incidente. La ricostruzione dei fatti operata nelle precedenti parti di questa sentenza dimostra in modo incontrovertibile che ciascuna

di esse era costretta a vivere per un significativo lasso di tempo momenti di ansia, di angoscia e di incertezza sul proprio destino. In particolare, si è già visto come ogni persona percepisse immediatamente (o comunque nel giro di pochi minuti dall'impatto) la gravità dell'accaduto, per cui lo stato di perturbamento psicologico iniziava già in quel momento e si aggravava sempre di più con il passare del tempo, in considerazione dell'incertezza e della confusione che regnava sui ponti della nave nonché del progressivo aumento della inclinazione di questa. La laconicità e la falsità delle informazioni diramate attraverso gli sporadici annunci contribuivano a far crescere l'ansia dei passeggeri, i quali maturavano a poco a poco la convinzione di non potersi fidare di chi aveva in quel momento la responsabilità, oltre che di gestire la situazione di crisi, di assisterli e di trarli in salvo. Così, quella che all'inizio poteva definirsi una sensazione di generico spavento si trasformava man mano in un timore concreto, in un'angoscia sempre più opprimente e quindi nel terrore di veder la morte avvicinarsi insieme al livello dell'acqua ai propri piedi. Preso dal timor panico, vi era chi, in quei drammatici momenti, non riusciva a frenarsi travolgendo altri disperati come lui incurante che si trattasse di donne, anziani o bambini, antepoendo la propria salvezza a tutto e tutti; ma vi era anche chi, poco distante, si prodigava per gli altri senza badare alle proprie palme sanguinanti e al rischio di andare incontro alla morte. Bastava un semplice spostamento dello sguardo, rapido come un battito di ciglia, perché l'inquadratura radicalmente cambiasse: ora era di scena il peggio, ora il meglio dell'umanità.

Erano insomma attimi drammatici in cui oltre alla paura e al dolore le persone subivano anche un'offesa alla propria dignità. Gli stralci di alcuni racconti dibattimentali possono aiutare a meglio comprendere ciò che erano costrette a vivere in quei momenti.

“Ci siamo messi a inseguire gli inservienti (ndr: dopo aver sentito suonare l'allarme), abbiamo iniziato a scendere le scale per raggiungere il ponte quattro dove c'erano le scialuppe. Per le scale abbiamo trovato gente accalcata nelle scale che non riusciva a passare da nessuna parte, gente che cadeva per terra nelle scale, altra gente che ci passava di sopra. Abbiamo incontrato delle persone disabili sulle sedie a rotelle, rovesciati nelle scale. Nessuno li aiutava, perché c'era troppa gente che spingeva, non si riusciva a passare. Noi per raggiungere il ponte quattro ci abbiamo impiegato quasi venti minuti. Arrivati al ponte quattro, la cosa che mi è rimasta impressa è che abbiamo trovato un fiume di gente, quasi trecento metri di corridoio accalcato di gente come sardine. Ognuno spingeva a destra e a sinistra, non si riusciva a fare un passo. E la cosa che mi è rimasta più impressa, è che poco più avanti di noi, dopo un po', una signora si è abbassata i

pantaloni, poverina, e ha dovuto fare i bisogni in mezzo alla gente. Questa cosa è una cosa che non dimenticherò mai. E dietro di noi un'altra signora si è messa a vomitare, dopo aver visto questa cosa qua. E una vecchietta davanti a noi, poverina, con le lacrime agli occhi si è girata, ci ha chiesto scusa, perché si era fatta la pipì addosso. Cioè queste tre cose sono le cose più brutte che mi sono rimaste impresse, sia a me, che a mia moglie, che non dimenticheremo mai" (teste Garritano Domenico, udienza 13.5.2014, I, pagg. 31-32).

"Quindi (ndr: verso le 23:45, dopo essere stato costretto a scendere insieme ai due figli e alla moglie dalla scialuppa quasi ribaltatasi) siamo ritornati di nuovo sul ponte 4 e ci siamo adagiati tutti su queste vetrate, cioè nel senso la parete è diventata il pavimento. E' diventata il pavimento e io mi chiedevo sempre; qual è la decisione più intelligente da fare in questo momento? Come posso salvare i miei figli, la mia famiglia, come posso salvare la mia famiglia? Però ero lì, mi sentivo come un piombo, non riuscivo a muovermi. Però sapevo che non potevo stare lì, perché guardavo verso destra, la mia destra e vedevo la porta di ingresso del ponte quattro che nel frattempo era diventata la tromba di un pozzo, perché guardavo così e vedevo il pianerottolo interno, era diventato un pozzo. Ho detto: "Dio mio, se qui arriva l'acqua io vado giù come una foglia insieme a mio figlio, io qui non muoio. Cioè muoio da una caduta", erano forse venti metri credo da un ponte all'altro. E ho cercato di chiudere questa porta, però non ci sono riuscito perché era troppo pesante. Lì per lì mia moglie iniziò un po' a entrare in panico: iniziò a mettersi le mani alle orecchie, se le tappava le orecchie, gli occhi, dicendo "io non voglio vedere", "Ma che cosa hai?", "Non voglio vedere, non voglio sentire", perché la gente urlava, piangeva, era un incubo. E diceva: "La colpa è mia, la colpa è mia, la colpa è mia, la colpa è mia, perché io ho voluto questa crociera!", Ho detto: "Ma che dici? Quale colpa tua! Non ti preoccupare, andrà tutto bene, non ti preoccupare" (teste Cosentini Walter, udienza 13.5.2014, I, pagg. 13-14).

"A un certo punto, dopo un paio di ore più o meno, quando hanno dato l'allarme, abbiamo cercato di recuperare qualche salvagente. Cercavamo di recuperare i salvagente, però anche lì c'era la ressa. Infatti, io sono andata a cercare i salvagente, ne cercavo quattro, perché eravamo quattro e ho preso pugni, calci, perché il salvagente sembrava la salvezza. Allora, c'era proprio la ressa, c'era proprio... mi hanno persino tirato i capelli per cercare di accaparrarsi i salvagente che, tra l'altro, poi non li sapevamo neanche agganciare, ci aiutavamo tra di noi passeggeri per cercare di capire come si mettevano... Poi quando hanno detto che, insomma, abbiamo sentito che si poteva salire sulle scialuppe, lì abbiamo capito che non bastavano per tutti, perché comunque c'era

tantissima gente che cercava di salire. Anche lì la ressa per cercare di salire prima sulle scialuppe. Noi, dato che eravamo rimasti un po' indietro proprio per evitare che facessero male alle bambine, perché c'era proprio chi prendeva a pugni gli altri per cercare di salire prima, io ho messo la carta di identità in tasca a mia figlia di due anni e l'ho data a un filippino, ho detto: "Portala, almeno...", li pensavamo proprio di morire, quindi ho detto: "Portala, almeno si salva lei". Quindi, ho... Scusate (n.d.r. la teste si interrompe per l'emozione). Però rivivere questi momenti non è semplice. Perché comunque abbandonare una figlia di due anni a un filippino sconosciuto, su una scialuppa in piena notte, non è... Ho dato mia figlia al filippino. Le ho messo la carta di identità in tasca perché ho pensato che magari, arrivati a riva, da qualche parte, avrebbero magari fatti i controlli con chi era sulla nave e l'avrebbero portata magari a casa dalla nonna, da qualcuno... E immaginate come poteva piangere mia figlia, le urla, le grida, perché comunque vedeva me piangere perché lasciarla così non è una cosa semplice. E vedevo lei che... più che vederla, perché poi non la vedevo, la sentivo, la sentivo che urlava, la sentivo che mi chiamava... Poi, fortunatamente, dopo, non so, dieci minuti, un quarto d'ora, così, dato che non riuscivano a calmarla, hanno fatto salire pure me sulla scialuppa. Giustamente, vedere mia figlia in quelle condizioni, che si disperava, non lo so, forse si sarà sentita abbandonata, però in quel momento io ho pensato soltanto che... al fatto che lei poteva tornare a casa, non mi interessava di me, ma quanto che mia figlia poteva tornare a casa (teste Incutti Deborah, udienza 13.5.2014, I, pagg. 45-46).

Tali drammatici racconti consentono di affermare che la situazione a bordo della Concordia era tale per cui sia i passeggeri che i membri dell'equipaggio erano assaliti dall'angoscia, rendendosi perfettamente conto del serio rischio di poter morire. Ma dimostrano altresì le lesioni alla dignità subite da quelle stesse persone che, ritrovatesi all'improvviso in bilico tra la vita e la morte, erano costrette a esporre pubblicamente (e forse a scoprire loro stesse per la prima volta) i lati più reconditi del proprio temperamento. Perché è facile dirsi coraggiosi quando non si ha un serio motivo per non esserlo; ma bisognerebbe vivere certi momenti, trovarsi davvero faccia a faccia con la morte, per capire realmente come siamo fatti.

Non può dunque dubitarsi del diritto di ciascuna di quelle persone a vedersi riconosciuto il risarcimento del danno non patrimoniale sia per il perturbamento psicologico sia per la lesione alla propria dignità personale subiti in quei drammatici frangenti.

6.4.3. Danno cosiddetto “da vacanza rovinata”.

Tale voce risarcitoria viene normalmente ammessa dalla giurisprudenza in ambito civile quale corrispondente pecuniario compensativo della lesione dell'“interesse del turista al pieno godimento del viaggio organizzato, come occasione di piacere o riposo”. Dunque si riconosce il risarcimento dei pregiudizi non patrimoniali (disagio psicofisico che si accompagna alla mancata realizzazione in tutto o in parte della vacanza programmata) subiti per effetto dell'inadempimento contrattuale, sia pure con la precisazione che deve trattarsi di lesioni serie che superino una soglia minima di tollerabilità (v., da ultimo, Cass. Civ., III, sent. n. 7256 del 2012).

Nel nostro caso in realtà non si pongono le questioni maggiormente discusse nei casi di richieste di risarcimento per inadempimento contrattuale, visto che non potrebbero mai seriamente contestarsi la gravità della lesione, da un lato, e la ingiustizia del danno (derivante da un fatto costituente reato), dall'altro.

Tuttavia, ciò che a parere del Collegio impedisce, in questo processo, il riconoscimento in via autonoma di tale voce risarcitoria è proprio la peculiare natura del perturbamento psicologico subito dai passeggeri a seguito del naufragio, di gravità ed estensione tali da contenere necessariamente ogni forma di disagio inferiore. Il perturbamento psicologico di quei passeggeri, infatti, non discendeva dal rammarico di non poter godere serenamente del periodo di vacanza programmato, ma evidentemente dal grave pericolo cui era esposta la loro incolumità personale (oltre a quella dei familiari nei casi in cui questi viaggiavano con loro). Parlare di disagio per la “vacanza rovinata” non ha molto senso quando la situazione di stress psico-fisico raggiunge tali livelli di gravità. Si pensi, a titolo esemplificativo, al passeggero Krieg Waldemar imbarcatosi sulla Concordia insieme alla sua compagna Schall Inge (deceduta): ipotizzare nei suoi confronti un “danno da vacanza rovinata” risulterebbe un esercizio mentale non solo totalmente avulso dal reale contesto fattuale, ma in qualche modo anche offensivo, considerata la intensità della sofferenza psicologica da lui patita per la perdita della propria compagna.

Quando si parla di ristoro del danno si deve aver riguardo all'effettiva situazione concreta e non già a schematiche classificazioni delle singole voci risarcitorie ammissibili in via teorica. Laddove si tratti di danno non patrimoniale per il turbamento emotivo, si deve indagare sulle cause di tale perturbamento e sulla intensità dello stesso, al fine di compensare interamente il danneggiato del pregiudizio non economico subito. Ebbene nel nostro caso, come già detto, lo stato di angoscia delle persone a bordo della Concordia era causato dalla grave situazione in cui versava la nave, tale da mettere in pericolo la loro

vita, e non già dal disagio di non poter vivere la vacanza come programmato. Non è d'altronde ragionevolmente sostenibile che una persona possa nello stesso contesto vivere uno stato di panico per la paura di morire ed essere turbata perché non riesce a fare la sua vacanza come vorrebbe. Ragionandosi diversamente, si finirebbe coll'assurdo di dover affermare che la sofferenza psicologica subita dai passeggeri saliti a bordo della Concordia per fare una crociera fosse superiore a quella dei parrucchieri che si trovavano sulla nave per la registrazione di un reality.

Il danno da vacanza rovinata sarebbe stato riconoscibile, ad esempio, se la nave avesse riportato un danno non incidente sulla galleggiabilità, tale però da costringere i passeggeri a restare fermi in porto per diversi giorni. In un caso del genere, si sarebbe potuto infatti parlare di disagio conseguente alla mancata fruizione della vacanza programmata; ma il risarcimento del danno non patrimoniale sarebbe stato, in questo caso, sensibilmente inferiore rispetto a quello che deve invece qui riconoscersi a tutti i passeggeri per lo stress psico-emotivo vissuto a seguito del naufragio. Tutto ciò conferma, ancora una volta, che la individuazione delle singole voci risarcitorie può essere utile a condizione che non se ne faccia un'applicazione astratta disancorata dalle specificità del caso concreto.

Si ritiene, in definitiva, che non possa essere riconosciuto un "appesantimento" del danno non patrimoniale in considerazione del "danno da vacanza rovinata", poiché la natura e l'intensità dello stress psico-fisico subito quella sera era tale da non rendere neppure concepibile una forma di disagio per la mancata fruizione del periodo di vacanza.

6.4.4. Danno esistenziale.

Tale ultima precisazione vale naturalmente anche per la voce risarcitoria qui in esame. Anche in questo caso, infatti, le richieste risarcitorie avanzate dalle parti civili non sono sempre chiare nel delimitare esattamente il confine tra il c.d. danno esistenziale e il danno morale subiettivo, da un lato, e tra il primo e il danno biologico, dall'altro. Sotto il primo profilo, in alcuni casi si fa riferimento alla sofferenza emotiva, anche duratura nel tempo, conseguente all'esperienza drammatica vissuta quella sera – allegata come danno morale –, e in altri al peggioramento delle condizioni e abitudini di vita quotidiana, rappresentato invece come danno esistenziale. Dall'altra parte, il peggioramento delle condizioni di vita sociale viene anche allegato a fondamento delle richieste di danno biologico, quali lesioni della integrità psichica.

S'impongono dunque alcune precisazioni per scongiurare rischi di duplicazioni risarcitorie.

Come già detto, gli elementi istruttori consentono di ritenere dimostrato nei confronti di tutte le persone a bordo della Concordia il diritto al risarcimento del danno per il grave stato di stress psicologico vissuto la sera dei fatti a seguito del naufragio (danno morale subiettivo).

Quanto invece alle voci del danno biologico e del danno esistenziale, si ritiene necessario, ai fini del riconoscimento delle stesse, che ogni singola parte richiedente dimostri di aver subito conseguenze negative diverse e ulteriori rispetto al danno morale sopra indicato.

In particolare, il danno esistenziale potrà essere riconosciuto laddove chi lo allegghi dimostri che a seguito dello stress emotivo subito quella sera ha avuto successivamente difficoltà nel relazionarsi con gli altri (manifestazioni transitorie di fobia sociale, ad esempio), non tradottesi in vere e proprie patologie dal punto di vista medico. Per riconoscersi il danno biologico sarà invece necessario dimostrare la esistenza di una vera e propria lesione della integrità fisio-psichica, medicalmente accertabile, che abbia determinato un'inabilità temporanea e/o permanente. Naturalmente qualora sia configurabile una vera e propria patologia (danno biologico), la parte non potrebbe richiedere anche il risarcimento di una somma ulteriore a compensazione del disagio per le difficoltà a relazionarsi con gli altri (danno esistenziale), in quanto la lesione della integrità psichica contiene necessariamente anche quest'ultimo aspetto.

In conclusione, le risultanze istruttorie dibattimentali consentono di ritenere dimostrato a favore di tutte le persone che si trovavano a bordo della Concordia (passeggeri e membri dell'equipaggio) il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale subito a seguito dello stress psico-emotivo, con ripercussioni tra l'altro anche sulla dignità personale di ciascuno; quanto invece al riconoscimento di somme risarcitorie ulteriori, a titolo di danno esistenziale o biologico, le stesse potranno essere riconosciute solo a seguito di specifica e puntuale dimostrazione ad opera della parte che le allegghi.

6.4.5. Liquidazione del danno morale subiettivo.

Per quanto concerne la liquidazione di tale specifica voce di danno, deve naturalmente tenersi conto, da un lato, del gravissimo stato di sofferenza psicologica vissuto dai naufraghi in quei drammatici momenti e, dall'altro, della estrema gravità delle condotte colpose poste in essere dall'imputato (per la disamina di questi aspetti si rinvia naturalmente a quanto si è osservato nelle precedenti parti di questa sentenza). Inoltre, nei confronti dei numerosi passeggeri ancora a bordo della nave dopo l'abbandono dell'imputato deve anche tenersi conto, ai fini della liquidazione del danno, della condotta

dolosa di abbandono di persone incapaci. Naturalmente di tale specifico aspetto non potrà tenersi conto nel caso in cui gli elementi di prova non consentano di stabilire con certezza se la persona danneggiata fosse scesa prima o dopo l'allontanamento dell'imputato.

Alla luce di ogni considerazione precedente, il Collegio ritiene di dover liquidare in via equitativa la somma di euro 30.000,00 (trentamila) a titolo di danno non patrimoniale per lo stato di stress psico-emotivo (con ripercussioni anche sulla dignità personale) subito dai naufragi.

6.4.6. Le domande delle parti civili che hanno chiesto soltanto il danno non patrimoniale (liquidazione in via definitiva).

Le seguenti parti civili, tutte difese dall'avv. Alessandro d'Amato del foro di Grosseto, hanno richiesto unicamente il risarcimento del danno non patrimoniale, con specifico riferimento alle voci del danno morale, biologico, esistenziale e da "vacanza rovinata":

- 1) Adiasa I Nengah;
- 2) Benites Salcedo Ricardo;
- 3) Benyamin Ivan;
- 4) Chavez Moreno Diana Carolina;
- 5) Chico Cornelio Cesar Jesus;
- 6) Chita Pande I Putu Darsa;
- 7) D'mello Joseph;
- 8) Fang Liyun;
- 9) Fernandes Benny;
- 10) Fernandes Christopher;
- 11) Fernandes Josfy;
- 12) Garriazo Lucana Ericsson Janeck;
- 13) Harasta Valentina Makeno;
- 14) Herry;
- 15) Jiang Song Fang;
- 16) Kang Mal Hee;
- 17) Li Qingqing;
- 18) Lobo Macarenhas Honorio;
- 19) Mendoza Valverde Rudy Alberto;
- 20) Miranda Johnson;
- 21) Otanez Sturla Raysa;

- 22) Paredes Burga Angel Alexander;
- 23) Pellegrino Maurizio;
- 24) Penacoba Navarro Josè Luis;
- 25) Polasa Rajesch;
- 26) Quadras Ajay Arun;
- 27) Quinonez Principe Patricia Miluska;
- 28) Quiroz Heredia Franz Anthony;
- 29) Reano Panta Jose Luis Moises;
- 30) Rodil Julius Erving P. ;
- 31) Rodriguez Chujutalli Oscar Geraldo;
- 32) Rodriguez Villanueva Marlyn Sara;
- 33) Sasmita Goswami;
- 34) Shaikh Arif Mehbood;
- 35) Silva Saavedra Javier Erasmo;
- 36) Sirazetdinov Ruslan Talgatovich;
- 37) Soto Valdez Cindy Michelly;
- 38) Toledo Flores Frank;
- 39) Torres Otanez Rayrub;
- 40) Van Dijk Narien;
- 41) Vera Torres Armando Mango;
- 42) Campanella Rosa;
- 43) Miccoli Mario;
- 44) Nunzia Miccoli;
- 45) Vito Miccoli;
- 46) Miccoli Giuseppe;
- 47) Zaccaria Rosa;
- 48) Sabatelli Leonarda;
- 49) Sabatelli Leonarda per conto della minore Valentina Grattagliano;
- 50) Ferrara Rosa;
- 51) Bravata' Angela;
- 52) Greco Vita;
- 53) D. Martins De Oliveira Fransergio;
- 54) Nascimento Marcia Maria;
- 55) Gerg Elvira;

- 56) Gerg Wilhelm;
- 57) Justus Tatjana;
- 58) Justus Viktor;
- 59) Koch Roswitha;
- 60) Krieger Horst;
- 61) Redmann Angela Maria.

Alla luce delle precedenti considerazioni e trattandosi di persone che si trovavano a bordo della Concordia la sera dei fatti, deve evidentemente riconoscersi il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale, quale danno morale subiettivo, per l'importo di euro 30.000,00 ciascuna.

Non possono invece riconoscersi gli appesantimenti risarcitori invocati a titolo di danno esistenziale e biologico in quanto la difesa si è limitata a formulare allegazioni generiche riguardanti in astratto le voci risarcitorie interessate, senza specificare (e quindi adeguatamente provare) le conseguenze negative riportate da ogni singola parte richiedente, tali da giustificare il risarcimento di somme ulteriori rispetto a quella riconosciuta a titolo di danno morale subiettivo. In questi casi, pertanto, non avendo le parti neppure adempiuto all'onere di allegazione (non potendo evidentemente ritenersi sufficiente quella effettuata in modo generico sulla classificazione delle voci risarcitorie), deve procedersi a una liquidazione definitiva del danno non patrimoniale per l'importo suddetto.

6.4.7. Parti civili che hanno chiesto il risarcimento del danno non patrimoniale e del danno patrimoniale.

Le parti civili di seguito indicate hanno invece avanzato richiesta di risarcimento del danno sia non patrimoniale (con la specificazione delle voci di danno biologico, esistenziale e morale) sia patrimoniale.

- 1) Garritano Domenico;
assistita dall'avv. Gianluca Acciardi del foro di Cosenza;
- 2) Tenuta Stefano Alberto;
- 3) Blanco Elena Graciela;
assistite dall'avv. Maria Allevato del foro di Cosenza;
- 4) Saatsoglou Maria;
- 5) Saatsoglou Gavril;
assistite dall'avv. Graziano Bulgheroni del foro di Milano;

- 6) Moda Laura;
assistita dall'avv. Antonella Carbone del foro di Milano;
- 7) Schaden Heinz;
assistita dall'avv. Davide Castelletti del foro di Verona;
- 8) Abbinante Rosa Anna;
- 9) D'Eliso Luigi;
assistite dall'avv. Domenico Chirulli del foro di Bari;
- 10) Vlaskina Svetlana Aleksandrovna;
- 11) Andrei Gennadievich Shishkunov;
- 12) Alla Aleksandrovna Shishkunova;
assistite dall'avv. Gabriele Dalle Luche del foro di Lucca;
- 13) Balducci Alessia;
- 14) Fernandes D'avola Marcela Cecilia;
- 15) Harasta Nelson Leonardo;
- 16) Kang Jinjoo;
- 17) Kim Kwang Roul;
- 18) Lee Eunmi;
- 19) Song Mun Hee;
assistite dall'avv. Alessandro d'Amato del foro di Grosseto;
- 20) Luca Selleri;
assistita dall'avv. Antonio De Rensis del foro di Bologna;
- 21) Sklyarova Maria;
- 22) Shlyarova Arina in persona della madre esercente la potestà genitoriale Shlyarova Maria;
- 23) Stepanova Elena;
- 24) Shmelev Gennady;
- 25) Shalaeva Irina;
- 26) Portnova Raissa;
- 27) Nikolaenko Igor;
- 28) Khoroshikh Alexandrer;
- 29) Khoroshikh Anzhelika;
- 30) Irodova Galina;
- 31) Iatcyshin Alexey;
- 32) Bondarets Denis;

- 33) Yatsyshina Lidmila;
- 34) Sheykina Oxana;
- 35) Shishkunova Alla;
- 36) Shmeleva Olga;
- 37) Yabumoto Takayuki;
- 38) Muravleva Maria;
- 39) Muravlev Valery;
- 40) Memetova Rimma;
- 41) Memetov Tal-At;
- 42) Maslova Liudmila;
- 43) Sheykina Ekaterina;
- 44) Shishkunov Andrey;
assistite dall'avv. Tatiana Della Marra del foro di Roma;
- 45) Codoni Ivana;
assistita dall'avv. Andrea Di Blasio del foro di Roma;
- 46) Monnini Massimo;
- 47) Monnini Giada, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Bini Daniela e Monnini Massimo;
assistite e difese dall'Avv. Alessandro Fagni del foro di Pistoia
- 48) Mangano Santo;
- 49) Cassaniti Sara Lucia;
- 50) Mangano Carla;
- 51) Patanè Leonardo;
- 52) Vasta Erika;
- 53) Vasta Manuela;
assistite dall'Avv. Marco Festelli del foro di Grosseto;
- 54) Sibona Carlo;
- 55) Marin Edoardo, rappresentato dai genitori esercenti la potestà, Marin Massimo e Sibona Emanuela;
assistite dall'Avv. Giuseppe Gallenca del foro di Torino;
- 56) Cano Daniela Roberta;
assistita dall'Avv. Giorgio Soletta del foro di Sassari;
- 57) Poliani Claudia;
assistita e difesa dall'Avv. Maura Giannelli Savastano del Foro di Roma;

- 58) Grivet Ser Cristina;
- 59) Bava Piero;
- 60) Bava Debora, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Bava Piero e Grivet Ser Cristina;
assistite e difese dall'Avv. Elisabetta Gizzi del foro di Perugia;
- 61) Galatanu Cristina, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Galatanu Remus Ieronim e Munteanu Daniela;
- 62) Galatanu Alessio, rappresentato dai genitori esercenti la potestà, Galatanu Remus Ieronim e Munteanu Daniela;
assistite e difese dall'Avv. Alessia Gonzo del foro di Modena;
- 63) Betti Silvia;
assistita e difesa dall'avv. Simona Graziosi del foro di Roma;
- 64) Castello Chiara;
assistita dall'Avv. Alessandra Guarini del foro di Biella;
- 65) Ursino Salvatore;
assistita dall'Avv. Antonio Langher del foro di Messina;
- 66) Sinatra Francesca;
- 67) Rolfo Walter;
assistite dall'avv. Leonardo Rispoli del foro di Roma;
- 68) Scilanga Nicodemo;
- 69) Urso Teresa
- 70) Scilanga Pasquale, rappresentato dai genitori esercenti la potestà, Scilanga Nicodemo e Urso Teresa;
assistite dall'Avv. Nino Marazzita del foro di Roma;
- 71) Ugolini Carlo;
- 72) Giampieri Ilaria;
assistite dall'Avv. Edoardo Mensitieri del foro di Pesaro;
- 73) Ferrari Loredana;
- 74) Ferro Costantino;
assistite dall'Avv. Luciano Miotti del foro di Roma;
- 75) Al Amad Yazid;
- 76) Familiari Angela;
- 77) Al Amad Asia, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Al Amad Yazid e Familiari Angela;

- assistite e difese dall'Avv. Nicola Neri del foro di Roma;
- 78) Ciardo Francesco;
- 79) De Matteis Sabrina;
assistite e difese dall'Avv. Thomas H.B. Peruzzi del foro di Grosseto;
- 80) Dobria Liliena;
- 81) De Santo Fiorino;
assistite dall'Avv. Mara Renzetti del foro di Grosseto;
- 82) Ronconi Gianni;
assistita dall'Avv. Silvio Rizzetto del foro di Ferrara;
- 83) Novella Tania;
assistita dall'Avv. Anna Maria Romeo del foro di Latina;
- 84) Bichi Luca;
assistite dall'Avv. Andrea Santini del foro di Arezzo;
- 85) La Cognata Angelo;
- 86) Shuli Ike;
assistite dall'Avv. Nicola Scialla del foro di Grosseto;
- 87) Capitani Milena;
- 88) Corsellini Ariondo;
- 89) Garonni Reginaldo;
- 90) Naressi Assunta;
- 91) Violi Loris;
- 92) Violi Maria;
- 93) Vitali Maria;
assistite dall'Avv. Michelina Suriano del foro di Bologna;
- 94) Paluani Valentina;
- 95) Paluani Claudio;
- 96) Paluani Niccolo';
- 97) Sturz Ornella;
assistite e difese dall'Avv. Fabio Targa del foro di Padova;
- 98) Bini Daniela;
assistita dall'Avv. Ilaria Valentini del foro di Pistoia;
- 99) Lo Presti Giuseppe;
- 100) Napoli Tommaso;
- 101) Cavaliere Denisa;

- 102) Procida Stefano;
assistite dall'Avv. Salvatore Vitrano del foro di Palermo;
- 103) Galatanu Remus Ieronim;
- 104) Munteanu Daniela;
assistite dall'Avv. Valentina Zucchetti del foro di Modena;
- 105) Selvaggio Yuri;
- 106) Selvaggio Noemi;
assistite dall'Avv. Debora Fiore del foro di Frosinone;
- 107) Selvaggio Salvatore Corrado;
- 108) Rosi Emilia;
assistite dall'avv. Vincenzo Galassi del foro di Frosinone;
- 109) Cemortan Domnica;
assistita dall'avv. Gianluca Madonna, del foro di Bergamo;
- 110) Meduri Maria Cristina;
assistita dall'avv. Gettulio Belarducci del foro di Terni.

Nei confronti delle parti civili suddette non può effettuarsi in questa sede una liquidazione definitiva dei danni invocati stante la necessità di approfondimenti istruttori che avrebbero comportato un eccessivo dilungamento del processo. Più precisamente, avendo le parti allegato la esistenza di un danno biologico (per lo più discendente da stress post-traumatico), sarebbe stato necessario disporre una perizia volta ad accertare la sussistenza dello stato di invalidità prospettato. Non può infatti condividersi l'osservazione delle difese delle parti richiedenti, secondo cui la esistenza dello specifico danno e la gravità dello stesso sarebbero desumibili dalle consulenze tecniche di parte: le considerazioni di tali consulenti sono state oggetto di specifica critica da parte dei consulenti della responsabile civile, sicché il Collegio, al fine di decidere, non avrebbe potuto fare a meno dell'ausilio di una perizia, che avrebbe però comportato un significativo allungamento del processo in considerazione del numero delle parti danneggiate.

Può dunque essere accolta in questa sede soltanto la richiesta di concessione di una provvisoria formulata da tutte le parti sopra indicate. Ai fini della quantificazione della stessa, deve sicuramente ritenersi dimostrato il danno per l'importo di euro 30.000,00, in considerazione di quanto si è osservato in precedenza circa il danno morale subiettivo subito da ogni naufrago; mentre le ulteriori somme richieste per le altre voci di danno saranno valutate dal giudice civile competente.

6.4.8. Le peculiarità riguardanti la posizione di alcune parti civili.

Per quanto riguarda le parti civili Brandini Alessandro (difeso dall'avv. Roberto Baccheschi del foro di Grosseto) e Greco Michele (difeso dall'avv. Ignazio Basile del foro di Cagliari) gli stessi, in quanto passeggeri, avrebbero avuto diritto al riconoscimento di una provvisionale di euro 30.000,00; non è tuttavia possibile riconoscere a titolo di provvisionale tale importo poiché le rispettive parti hanno formulato richiesta per un importo rispettivamente di euro 20.000 e di euro 10.000, senza lasciare margine per una liquidazione superiore. Ai fini della liquidazione della provvisionale, infatti, vige il principio della domanda ex art. 112 c.p.c., come si desume chiaramente dal disposto di cui all'art. 539, comma 2, c.p.p., che subordina la concessione della stessa alla esplicita richiesta del danneggiato.

Quanto alle parti civili Cosentini Walter (assistito dall'avv. Gianluca Acciardi del foro di Cosenza), Folco Antonella (assistita dall'avv. Vito Anobile del foro di Savona), Rodford Mandy Jane, Rodford John William (difesi dall'avv. Massimiliano Gabrielli del foro di Roma) e Incutti Deborah (difesa dall'avv. Enedino Zicarelli del foro di Castrovillari), si osserva che alle stesse deve essere riconosciuto un importo di euro 50.000,00 a titolo di provvisionale, in considerazione della maggior somma liquidabile a titolo di danno non patrimoniale. Dalle risultanze testimoniali, infatti, è emerso che tali parti civili, trovandosi sul lato sinistro della nave, riuscivano a scendere dalla Concordia molto tardi, in alcuni casi tramite la biscagliana (Cosentini e Folco), negli altri attraverso le scialuppe dopo aver dovuto attraversare la nave fortemente sbandata da sinistra a destra (i coniugi Rodford). Per quanto riguarda la posizione della Incutti, dallo stralcio della sua deposizione testimoniale riportato in precedenza (cfr, 6.4.2.) emerge chiaramente la particolare intensità del perturbamento psicologico subito, essendo stata costretta a un certo punto a lasciare sua figlia di due anni nelle mani di uno sconosciuto nella speranza che almeno lei riuscisse a salvarsi.

Anche le parti civili Gabrielli Gianluca, Avallone Laura (assistite dall'avv. Sergio Bellotti del foro di Roma), Gabrielli Giorgia e Gabrielli Giulia (assistite dall'avv. Stefano Minasi del foro di Roma) avrebbero avuto diritto a una provvisionale di euro 50.000,00, dato che pure le stesse, trovandosi sul lato sinistro della nave, riuscivano a scendere molto tardi attraverso la biscagliana; in questo caso, tuttavia, la provvisionale va limitata ad euro 40.000,00 avendo le difese formulato esplicita richiesta in tal senso, senza lasciare margine per una quantificazione superiore.

6.4.9. Liquidazione in via definitiva dei danni patrimoniale e non patrimoniale a favore di alcune parti civili.

Quanto alle richieste risarcitorie avanzate da alcune parti civili difese dall'avv. Alessandro d'Amato del foro di Grosseto, il Collegio ritiene che possa procedersi alla liquidazione in via definitiva dei danni patrimoniale e non.

In merito al danno non patrimoniale, trattandosi di passeggeri, deve liquidarsi l'importo di euro 30.000,00 quale danno morale subiettivo, dato che non sono state specificamente allegare situazioni tali da giustificare il riconoscimento di voci risarcitorie ulteriori e diverse (danno biologico ed esistenziale; si rinvia a quanto già osservato in precedenza).

Quanto invece al danno patrimoniale, le richieste delle parti possono essere accolte, avendo le stesse dato prova di aver subito tali nocimenti patrimoniali attraverso la documentazione prodotta. Trattasi, per la precisione, dei costi di acquisto dei beni personali che i passeggeri avevano portato con sé e mai più recuperati. Considerata la nazionalità straniera dei viaggiatori, è assolutamente verosimile che gli stessi portassero con sé beni per gli importi indicati nelle rispettive richieste.

Pertanto, vanno liquidati a favore delle parti civili i seguenti importi:

- 1) Euro 35.730, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Buk Daria;
- 2) Euro 44.297,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Jeong Hye Jin;
- 3) Euro 33.966,75, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Marina Katok Stalishnavovna;
- 4) Euro 42.980,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Metcalf Rose Elisabeth;
- 5) Euro 38.725,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Penacoba Perez Carlos José;
- 6) Euro 31.000,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Siavvas Georgios;

- 7) Euro 36.676,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Suryadinata Putu Haryana;
- 8) Euro 34.855,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Trusov Alexandr Vladimirovich;
- 9) Euro 41.358,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Van Dijk Michael;
- 10) Euro 38.118,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Zhuruk Elena Nilolaevna;
- 11) Euro 33.230,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Krause Renate;
- 12) Euro 30.872,96, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brolli Ugo;
- 13) Euro 31.940,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Krause Helmut;
- 14) Euro 30.872,96, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brolli Lilli;
- 15) Euro 45.701,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Beheler Bernard;
- 16) Euro 40.663, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Beheler Cornelia;
- 17) Euro 34.698,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Birnstiel Sandra;
- 18) Euro 36.660, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di

- Bohlander Heini;
- 19) Euro 34.496,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brepohl Ingrid;
 - 20) Euro 34.496,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brepohl Udo;
 - 21) Euro 32.626,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Bruns Edith;
 - 22) Euro 38.839,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Koch Gerhard;
 - 23) Euro 36.380, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Kreutzer Anne-Marie;
 - 24) Euro 34.553,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Kreutzer Diana;
 - 25) Euro 35.705,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Kreutzer Wahl Kai;
 - 26) Euro 32.500, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Perez Hector.
- 
- 

6.5. LA PARTE CIVILE "EREDITÀ GIACENTE DI GRUBE GABRIELE".

In questo processo si è costituita parte civile la eredità giacente di Grube Gabriele, deceduta per annegamento a seguito del naufragio. Quanto alla dinamica e alle cause specifiche del suo decesso, si rinvia a quanto già osservato precedentemente (cfr, 3.5.17). La parte civile ha richiesto il risarcimento del danno non patrimoniale, con la specificazione delle voci risarcitorie del danno tanatologico/catastrofale, del danno morale, del danno esistenziale nonché del c.d. danno punitivo.

Ora, quanto alla infondatezza dell'istanza di liquidazione di tale ultima voce, non possono che ribadirsi le considerazioni già formulate in precedenza che impediscono la risarcibilità del danno punitivo.

Più complessa risulta invece la disamina delle altre richieste risarcitorie.

La parte civile ha allegato la sussistenza del diritto al risarcimento del c.d. danno tanatologico (danno da morte proprio della vittima), trasmissibile agli eredi a prescindere dal rapporto tra questi e la vittima, sostenendo tra l'altro la coincidenza dello stesso con il danno c.d. catastrofale, consistente nel turbamento subito dalla vittima per il fatto di essersi resa conto dell'imminente incedere della propria morte.

Osserva il Collegio come tale ultima affermazione non sia condivisibile. Il c.d. danno catastrofale in realtà non coincide con il danno tanatologico, ma con il danno morale subiettivo: è evidente, infatti, che il turbamento provato dalla vittima nei momenti antecedenti al suo decesso, per il fatto di rendersi conto di star morendo, attiene al turbamento psicologico, al patema d'animo dalla stessa subito a causa dell'evento. Il danno catastrofale, pertanto, più che dar diritto a una voce risarcitoria autonoma, dev'essere adeguatamente valorizzato ai fini di una puntuale personalizzazione del danno morale. In altre parole, nell'ottica del risarcimento del *pretium doloris*, il danno catastrofale esprime semplicemente il concetto che chi è deceduto rendendosi conto di star morendo ha indubbiamente subito un perturbamento emotivo maggiore rispetto a chi è stato preso alle spalle dalla morte senza rendersene conto. Diversamente, la voce del danno tanatologico, pur appartenendo sempre alla categoria del danno non patrimoniale, non può farsi coincidere, come sostenuto dalla difesa della parte civile, al danno catastrofale, in quanto in realtà il primo fa riferimento al "*danno biologico terminale connesso alla perdita della vita come massima espressione del bene salute*", mentre il danno catastrofale si fonda sull'intensa sofferenza d'animo conseguente alla paura di morire (per la distinzione ontologica tra la voce del danno tanatologico e quella del danno morale, v. Cass. Civ., sent. n. 19133 del 2011).

Quanto al danno tanatologico, la sentenza n. 1361 del 2014 ne ha riconosciuto la risarcibilità mettendo così in discussione il consolidato indirizzo precedente che riteneva invece non risarcibile il danno biologico per la perdita della vita in caso di morte immediata o intervenuta a breve distanza dall'evento lesivo, ammettendolo invece nell'ipotesi in cui il soggetto fosse rimasto in vita per un tempo apprezzabile (con la sentenza n. 26972 del 2008, le sezioni unite, pur non occupandosi direttamente della problematica specifica,

osservavano che l'orientamento fino ad allora dominante non poteva essere rimeditato in assenza di un argomentato dissenso all'interno delle singole sezioni).

Successivamente alla pronuncia 1361/14 citata, la questione della risarcibilità del danno tanatologico è stata rimessa alle sezioni unite e allo stato non risulta ancora depositata la relativa decisione.

Stante la delicatezza dell'argomento e in considerazione della funzione nomofilattica da riconoscersi al futuro pronunciamento delle sezioni unite, il Collegio ritiene opportuno non quantificare in via definitiva il danno in questa sede, lasciando così la possibilità al giudice civile di tener conto della decisione di legittimità che sarà assunta sulla questione in esame.

Può tuttavia riconoscersi sin d'ora alla parte civile una provvisoria di euro 60.000,00, determinata in relazione alla sola voce risarcitoria del danno morale, tenuto anche conto della componente di personalizzazione rappresentata dalla peculiare gravità del turbamento subito dalla vittima nel rendersi conto dell'incombente pericolo di vita.

Quanto invece alla richiesta del risarcimento del danno esistenziale, la stessa non appare fondata. Come si è già visto in precedenza nel disaminare in generale l'evoluzione giurisprudenziale sulla categoria del danno non patrimoniale, la figura specifica del danno esistenziale è stata talvolta riconosciuta in relazione al peggioramento delle condizioni di vita quotidiane del danneggiato a seguito dell'evento dannoso: va da sé, pertanto, che tale specie di danno, di tipo dinamico-relazionale, non può neppure astrattamente configurarsi nei casi, come il nostro, in cui la vittima non sia sopravvissuta all'evento.

Naturalmente, l'eredità giacente ha diritto soltanto al risarcimento dei danni trasmissibili in via ereditaria, in quanto eventuali danni subiti iure proprio dagli eredi presupporrebbero la specifica individuazione degli stessi, al fine di valutare il rapporto personale con la vittima.

6.6. LA PARTE CIVILE "ASSOCIAZIONE SOS CONCORDIA" (INAMMISSIBILITÀ DELLA DOMANDA).

Quanto alle domande risarcitorie proposte dalla Associazione SOS Concordia per conto dei suoi aderenti, va rilevato il difetto di legittimazione processuale per carenza di idoneo potere rappresentativo.

Va anzi tutto precisato che, come emerge chiaramente dal relativo atto di costituzione, l'Associazione SOS Concordia ha agito in questo giudizio "al fine di ottenere il risarcimento del danno dei propri aderenti, in conformità all'art. 3 del proprio Statuto", che prevede tra

l'altro la possibilità per l'Associazione di assistere e rappresentare, "anche giudizialmente, i suoi associati e gli aderenti per il raggiungimento dei compiti e delle finalità dell'Associazione e per ogni lesione patita dalla comunità e dalle attività produttive a seguito del disastro suindicato".

In particolare, il difensore della parte civile ha osservato che l'Associazione non agisce per la tutela di interessi diffusi bensì di interessi e diritti specifici dei propri aderenti, richiamando, a sostegno della validità del proprio intervento, la ordinanza del Tribunale di Milano 25.1.2005 emessa nell'ambito del processo Parmalat.

Il Gup ammetteva la costituzione dell'Associazione SOS Concordia osservando che non vi era di ostacolo il fatto che fosse sorta successivamente ai reati oggetto di questo processo, giacché in realtà l'ente non agiva per la tutela di interessi lesi dai medesimi reati ai sensi dell'art. 91 c.p.p., ma dei diritti degli associati.

Alla luce delle precedenti considerazioni, appare evidente che l'Associazione *de qua* agisce in questo processo in rappresentanza degli associati, sicché è necessario verificare che la stessa fosse munita, all'atto dell'intervento, di un valido potere rappresentativo.

A tale ultimo quesito va data risposta negativa per due ragioni da considerarsi entrambe assorbenti.

In primo luogo, l'art. 77 c.p.c. richiede che il conferimento del potere rappresentativo processuale sia conferito per iscritto, mentre nella fattispecie tale requisito non può ritenersi soddisfatto. Secondo la difesa, il potere rappresentativo processuale discenderebbe dall'art. 3 dello statuto che prevede che l'Associazione possa "promuovere, instaurare e intervenire in procedimenti, anche giudiziari, tesi al raggiungimento dello scopo sociale, alla salvaguardia del paesaggio e delle bellezze naturali, alla tutela, anche reintegrativa, dell'incolumità pubblica derivante dal disastro, alla tutela della salute pubblica derivante dall'inquinamento e dall'avvelenamento delle acque; offrire assistenza e rappresentare, anche giudizialmente, i suoi associati e gli aderenti per il raggiungimento dei compiti e delle finalità dell'Associazione e per ogni lesione patita dalla comunità e dalle attività produttive a seguito del disastro suindicato".

Il requisito della forma scritta richiesto dall'art. 77 c.p.c., tuttavia, non può ritenersi soddisfatto dalla semplice adesione all'Associazione, senza tra l'altro una specifica approvazione scritta, da parte di ogni singolo associato, dello statuto. La difesa ha prodotto in giudizio copia dell'atto costitutivo, dello statuto e di un verbale di assemblea di modifica del presidente non recanti le sottoscrizioni dei soggetti aderenti rappresentati in questa sede, per cui manca la prova di un conferimento scritto del potere rappresentativo

processuale. Né tale potere potrebbe ritenersi rilasciato con la procura al difensore, visto che la stessa è stata firmata soltanto dal presidente pro-tempore dell'Associazione.

Ma vi è di più. Quand'anche si volesse ritenere soddisfatto il requisito della forma scritta attraverso l'adesione degli associati allo statuto dell'Associazione SOS Concordia – ipotesi questa, giova ripetere, non ritenuta da questo Collegio –, dovrebbe comunque rilevarsi la invalidità della rappresentanza processuale in quanto rilasciata a favore di soggetto non munito di alcun potere di rappresentanza sostanziale degli associati.

Secondo il costante e condivisibile orientamento della Cassazione, infatti, "la rappresentanza processuale volontaria può essere conferita soltanto a chi sia investito di un potere rappresentativo di natura sostanziale in ordine al rapporto dedotto in giudizio, come si evince dall'art. 77 c.p.c. che menziona, come possibili destinatari dell'investitura processuale, soltanto il "procuratore generale e quello preposto a determinati affari", sul fondamento del principio dell'interesse ad agire (art. 100 c.p.c.) inteso non soltanto come obiettiva presenza o probabilità della lite, ma altresì come "appartenenza" della stessa a chi agisce (nel senso che la relazione della lite con l'agente debba consistere in ciò che l'interesse in lite sia suo); più precisamente, l'art. 100 c.p.c., letto in combinazione con l'art. 77 c.p.c., indica la necessità che chi agisce abbia rispetto alla lite una posizione particolare che la norma stessa non definisce, ma che può desumersi dalle ipotesi individuate dall'altra norma, sì da condurre all'affermazione di una regola generale per cui il diritto di agire spetta a chi abbia il potere di rappresentare l'interessato o nella totalità dei suoi affari (procuratore generale) o in un gruppo omogeneo di questi, paragonabile ad un'azienda commerciale o ad un suo settore (cfr, in tal senso, Cass. Sez. lavoro, n. 13054/2006; Cass. Civ., n. 11097/2004)."

Ebbene, nel caso di specie, non risulta dimostrato in alcun modo che l'Associazione SOS Concordia avesse anche il potere di rappresentanza sostanziale dei singoli aderenti in ordine agli interessi fatti valere in giudizio, sicché il conferimento del potere rappresentativo processuale dovrebbe comunque considerarsi invalido per mancanza dei requisiti desumibili dal combinato disposto di cui agli artt. 77 e 100 c.p.c.

D'altronde, a conferma di tale conclusione, si osserva che nell'ordinanza del Tribunale di Milano del 25.1.2005 (processo Parmalat), invocata dalla difesa a sostegno della ammissibilità della propria costituzione, si fa tra l'altro riferimento al mandato ex art. 77 c.p.c., necessario perché un soggetto possa agire in giudizio per la tutela di interessi altrui. Ma poiché tale mandato nel nostro caso non soddisfa i requisiti desumibili dal combinato

disposto di cui agli artt. 77 e 100 c.p.c., secondo quanto appena detto, la costituzione della parte civile non può ritenersi ammissibile per difetto di legittimazione processuale.

6.7. LE PARTI CIVILI DIFESE DALL'AVV. LUCCHESE COSTITUITESI SINGOLARMENTE.

Il difetto di legittimazione processuale non riguarda ovviamente le parti civili assistite dall'avv. Lucchese costituitesi in proprio e di seguito indicate:

- 1) Pettenon Julio Marcos in proprio e quale titolare omonima ditta individuale;
- 2) Signoretti Diego;
- 3) Zazza Roberto;
- 4) De Luna Francesco in proprio e quale titolare attività commerciale;
- 5) Cucca Marco;
- 6) Jaginto Andrea;
- 7) Guarnieri Alessio;
- 8) D'armi Francesca;
- 9) Pieri Lorenza titolare ditta individuale;
- 10) Reiner Krumbach Josef titolare ditta individuale;
- 11) Orlandi Luigi;
- 12) Giarola Susi;
- 13) Orlandini Ilaria;
- 14) Orlandini Francesco;
- 15) Alvaro Andolfi;
- 16) Gargano Lucrezia;
- 17) Milano Angelo;
- 18) Levi Manuela;
- 19) Milano Iris;
- 20) Baffigi Lucia;
- 21) Caverio Paolo;
- 22) Arici Maria Luisa;
- 23) Nania Flora;
- 24) Valeo Antonio;
- 25) Guadalupi Maria Antonietta;
- 26) Caverio Pietro;
- 27) Caverio Annamaria;

- 28) Mazzocco Mauro;
- 29) Ziroma Rita;
- 30) Tirozzi Fortuna;
- 31) Pellegrini Nilda;
- 32) Mirri Luca;
- 33) Mattera Pierluigi;
- 34) De Angelis Roberto;
- 35) Bonomo Francesco;
- 36) Sessa Vitali Gianmichele;
- 37) Calisto Marina;
- 38) Sessa Vitali Annamaria;
- 39) Sessa Vitali Margherita Francesca;
- 40) Di Canossa Alvise.

In particolare, a giudizio della difesa, tali soggetti avrebbero subito sia un danno non patrimoniale (morale, esistenziale e biologico), sia un danno patrimoniale derivante dalla perdita del valore d'uso degli immobili di loro proprietà situati nel territorio dell'Isola del Giglio; per alcuni di essi, inoltre, vi sarebbe stato anche un danno patrimoniale conseguente alla diminuzione dei proventi delle attività commerciali o turistiche da loro esercitate.

A parere del Collegio, trattandosi in tutti i casi di soggetti abitanti nel territorio dell'Isola del Giglio è certamente ravvisabile una potenziale capacità lesiva dei fatti illeciti oggetto di questo processo nei loro confronti.

Appare utile richiamare un importante pronunciamento delle sezioni unite, secondo cui, in caso di compromissione dell'ambiente a seguito di disastro colposo (art. 449 cod. pen.), il danno morale soggettivo lamentato da coloro che, trovandosi in una particolare situazione con tale ambiente (nel senso che ivi abitano e/o svolgono attività lavorativa), provino in concreto di avere subito un turbamento psichico (sofferenze e patemi d'animo) di natura transitoria a causa dell'esposizione a sostanze inquinanti ed alle conseguenti limitazioni del normale svolgimento della loro vita, è risarcibile autonomamente anche in mancanza di una lesione all'integrità psico-fisica (danno biologico) o di altro evento produttivo di danno patrimoniale, trattandosi di reato plurioffensivo che comporta, oltre all'offesa all'ambiente ed alla pubblica incolumità, anche l'offesa ai singoli, pregiudicati nella loro sfera individuale (Cass.civ., sez. un., sentenza n. 2515 del 21/02/2002).

Ebbene, nella fattispecie, non può contestarsi il significativo impatto provocato dall'evento dannoso non soltanto sull'ambiente ma anche sul normale svolgimento della vita quotidiana da parte degli abitanti dell'Isola. Questi ultimi, infatti, abituati a condividere il proprio ambiente con poche decine di persone durante il periodo non turistico, si ritrovavano di fatto invasi da una comunità di circa duemila persone impegnate nelle attività finalizzate alla messa in sicurezza del relitto, prima, e allo spostamento di esso, poi. Non vanno neppure sottovalutate, sotto altro profilo, le conseguenze negative dal punto di vista estetico generate dalla presenza del relitto in uno dei quadri naturali più belli del Mediterraneo.

Serve qui ricordare che, secondo il consolidato e condivisibile orientamento della Cassazione, la condanna generica al risarcimento dei danni, pronunciata dal giudice penale, non esige alcuna indagine in ordine alla concreta esistenza di un danno risarcibile, postulando soltanto l'accertamento della potenziale capacità lesiva del fatto dannoso e della esistenza di un nesso di causalità tra tale fatto e il pregiudizio lamentato (cfr., da ultimo, Cass. Pen., 5^a, sentenza n. 45118 del 23/04/2013).

Alla luce di tali considerazioni, pertanto, deve certamente ravvisarsi il diritto degli abitanti dell'Isola del Giglio, costituitisi parte civile, al risarcimento del danno non patrimoniale conseguente al fatto di non aver potuto fruire pienamente, per tutto il periodo in cui il relitto è rimasto nel tratto di mare prospiciente l'Isola, dell'eccezionale ambiente che contraddistingue quel territorio.

Quanto invece alle ulteriori voci risarcitorie (danno biologico e danno patrimoniale per diminuzione dei proventi delle attività), sarebbe necessario un approfondimento istruttorio (perizia sul danno biologico e perizia sulle risultanze contabili) non espletabile in questa sede, in considerazione dell'esigenza di non prolungare i tempi di celebrazione del processo penale per risolvere questioni civili.

Può essere accolta la richiesta di concessione di provvisionale per l'importo di euro 5.000,00 a favore di ogni abitante dell'isola costituitosi parte civile, potendosi ritenere dimostrato il danno non patrimoniale fino a tale importo.

6.8. LA PARTE CIVILE "CAMERA DI COMMERCIO DI GROSSETO".

La Camera di Commercio di Grosseto si è costituita parte civile chiedendo il risarcimento dei danni patrimoniale e non. Più precisamente, la parte ha allegato che il naufragio della Concordia avrebbe determinato un grave danno all'economia dell'Isola del Giglio, incentrata quasi esclusivamente sul settore turistico. Nel dettaglio, la parte ha sostenuto

che l'economia dell'Isola avrebbe registrato una sensibile flessione prevalentemente a causa della permanenza del relitto in prossimità del porto. Per far fronte a tale situazione, la Camera di Commercio avrebbe tra l'altro provveduto a stornare risorse inizialmente indirizzate ad altri progetti per sostenere l'economia isolana, riservando al comune dell'Isola del Giglio una posizione privilegiata in occasione della Festa della Maremma, organizzando sull'Isola eventi turistici vari e finanziando il progetto "il Giglio è sempre un fiore", con l'evidente scopo di risvegliare l'appeal turistico offuscato dai tragici eventi.

Osserva tuttavia il Collegio che la Camera di Commercio ha un potere di intervento nei processi penali limitato alle ipotesi espressamente contemplate dal legislatore nell'art. 2, comma 8, legge n. 580 del 1993. Tale disposizione è stata tra l'altro richiamata anche dalla stessa difesa, al fine di sostenere la legittimazione a costituirsi parte civile nei giudizi relativi ai delitti contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio. Ebbene, tale norma prevede il potere di intervento solo nei casi appena citati e non anche "ogniqualevolta il fatto-reato abbia determinato conseguenze pregiudizievoli a un intero sistema economico", come sostenuto dalla difesa della parte civile nell'atto introduttivo. Ed allora, poiché nella fattispecie l'imputato è chiamato a rispondere di reati che non riguardano l'economia pubblica, l'industria e il commercio, deve escludersi la possibilità per la Camera di Commercio di avanzare pretese riguardanti la lesione di un interesse connesso al sistema economico-commerciale.

Vanno pertanto respinte le richieste risarcitorie avanzate da tale parte civile.

6.9. LA PARTE CIVILE "MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE".

La parte civile "Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare", nel prospettare la sussistenza di gravissimi danni all'ambiente marino gigliese a seguito del naufragio della Concordia e delle successive operazioni di messa in sicurezza della nave, ha chiesto, in via principale, di accertare il diritto del Ministero dell'Ambiente alla riparazione primaria, complementare e compensativa del danno ambientale, ai sensi dell'Allegato 3, parte sesta del d.lgs 152 del 2006 e quindi di condannare l'imputato e la Società responsabile civile al pagamento della somma di euro 200.000.000 nonché alla esecuzione delle misure di riparazione che sarebbero state successivamente determinate; in via subordinata, la stessa parte ha chiesto l'emissione di una sentenza di condanna generica con riconoscimento di una provvisoria.

Ora, quanto alla sussistenza dei danni lamentati, ritiene il Collegio che non possano esservi dubbi in merito alla dimostrazione degli stessi.

In primo luogo, deve osservarsi – come correttamente evidenziato dalla parte civile – che il tratto di mare in questione è di eccezionale pregio ambientale, essendo lo stesso tutelato dalla normativa nazionale e comunitaria, in considerazione anche della presenza di popolamenti a elevata biodiversità (coralligeno e altre specie protette). La parte emersa delle Scole, tra l'altro, è all'interno del Parco Nazionale Arcipelago Toscano, in virtù di quanto previsto dall'art. 1, d.p.r. 22.7.1996. La località Punta Gabbianara è oggetto di specifica tutela per la presenza nei fondali della Posidonia oceanica (cod. 1120, habitat di interesse prioritario) e della Pinna nobilis. Inoltre, tutta l'area marina circostante l'Isola del Giglio, compresa la Punta Gabbianara, è all'interno del Santuario dei Cetacei, area protetta istituita con accordo stipulato a Roma tra la Francia, l'Italia e il Principato di Monaco, e reso esecutivo con la legge 391 del 2001.

Per quanto riguarda la prova dei danni arrecati, deve anzi tutto ricordarsi la particolare dinamica dell'incidente, che comportava il diretto danneggiamento del fondale scoglioso davanti alle Scole, tanto che un troncone di roccia restava incastrato tra le lamiere della nave. Analoghe considerazioni valgono in ordine ai danni riportati dalla scogliera davanti alla Punta della Gabbianara a seguito dell'incagliamento della Concordia e dell'abbattimento del relitto in via definitiva su di essa. È evidente che tali azioni provocano significativi danneggiamenti ai fondali, considerate le dimensioni e il peso della nave.

Ulteriori danni all'ambiente sono stati certamente causati dalla presenza del relitto: una quantità significativa di oggetti vari si è infatti riversata in mare sia negli istanti immediatamente successivi all'incidente sia nel corso del lungo periodo (circa due anni e mezzo) durante il quale il relitto è rimasto in loco. L'esistenza di tali danni trova ampia conferma nelle risultanze istruttorie (ivi comprese le fotografie scattate dai sommozzatori).

La parte civile ha inoltre dedotto la sussistenza di un danno ambientale conseguente alle attività di stabilizzazione, rotazione e rimozione della nave. Appare utile riportare per comodità espositiva quanto indicato dalla parte civile in merito alla natura e alle modalità delle attività che sono state necessarie per realizzare il progetto di rimozione del relitto.

“Intorno al relitto è stato costruito, per conto di Costa Crociere S.p.A., il c.d. cantiere Concordia al fine di realizzare gli interventi finalizzati alla stabilizzazione, rotazione e rimozione della nave.

In particolare, sono state costruite n. 6 grandi piattaforme per sostenere il peso del relitto dopo la rotazione e fornire sostegno alle strutture in calcestruzzo al di sotto della chiglia.

Come risulta dal "Piano di ripristino ambientale - Fase WP9" di Costa Crociere S.p.A. del 30/06/2014, l'installazione delle piattaforme è stata preceduta dalla predisposizione delle fondazioni.

Queste ultime, realizzate in acciaio, sono state posizionate nei fori appositamente trivellati sul fondale tramite la collocazione di n. 21 pali di fondazione formati da tubi in acciaio di circa 1,6 mt di diametro. Dopo il posizionamento dei pali nei fori, questi sono stati cementati al fine di garantire la loro resistenza alle sollecitazioni.

Le piattaforme hanno le seguenti dimensioni:

- Piattaforma grande n. 1 = 24m x 24m da palo a palo, 40m x 24m da bumper a pull bar;
- Piattaforma grande n. 2 = 24m x 24m da palo a palo, 40m x 24m da bumper a pull bar;
- Piattaforma grande n. 3 = 24 m x 21m da palo a palo, 40m x 24m da bumper a pull bar;
- Piattaforma piccola n. 4 = 10 m x 12 m (incluso bumper); - Piattaforma piccola n. 5 = 8m x 12m (incluso bumper);
- Piattaforma piccola n. 6 = 3m x 12m (incluso bumper).

L'ingombro è, quindi, di circa 3.200 mq.

Sacchi di cemento sono stati posizionati sul perimetro del piano superiore delle piattaforme, a formare il bordo di contenimento di una grande "vasca", che è stata riempita con sedimento prelevato sul fondale per formare una sorta di "materassi" sui quali si è poi poggiata la carena della nave Costa Concordia durante il Parbuckling.

Il sedimento posto sul piano superiore delle piattaforme è stato stabilizzato con l'impiego del c.d. waterglass (silicato di sodio, una sostanza liquida in grado di solidificarsi nei sedimenti, compattandoli) ed anche sui fondali mobili non rocciosi è stato impiegato il medesimo waterglass

In alcune zone sottostanti le piattaforme il waterglass risulta non completamente solidificato per cui è rimasto depositato sul fondale sotto forma di una gelatina biancastra flottante sul sedimento.

Sono poi state costruite n. 11 torri, denominate "hold back towers", sulle quali sono stati installati martinetti il cui scopo è stato quello di garantire la ritenuta del relitto durante la fase di rotazione (Parbuckling).

Ogni torre è stata fondata su un anchor block a circa 15 mt di profondità). Le torri sono state rimosse dopo la partenza del relitto dall'Isola del Giglio ma risultano ancora da rimuovere gli "anchor blocks", i quali hanno dimensioni di 4,5 x 3 mt di base, un peso di circa 25 tonnellate e sono fissati sulla roccia tramite n. 10 tiranti ancorati mediante miscela cementizia.

Per il loro posizionamento, il fondale è stato rimodellato (landscaping) con l'impiego di un martello pneumatico a percussione o con l'impiego della Green Break Technology, ovvero di cartucce esplosive che inducono una sollecitazione di tipo meccanico che porta alla frattura per trazione della roccia.

Le attività e le installazioni sopra elencate hanno, inoltre, prodotto grandi quantità di un sedimento, che si è depositato in spessi strati sui fondali dove ancora si trova.

Sono stati, infatti, utilizzati i c.d. grout bags (sacchi di cemento) per sostenere la nave durante la fase di rotazione. Essi attualmente occupano un'area di circa 5.500 mq a profondità comprese tra 33 mt e 40 mt., con un volume di circa 13.000 mc. ripartito in 1.375 sacchi di 5 mt. di lunghezza x 4 mt. di larghezza, per un totale di 26.000 tonnellate di cemento.

Poiché in molti casi i grout bags erano danneggiati, si è verificata anche un'ingente diffusione di cemento sui fondali.

Per il riempimento di tali grout bags è stato impiegato cemento iniettato mediante un tubo direttamente dall'imbarcazione "Pioneer" in appoggio in superficie ma durante le operazioni di riempimento si è spesso verificata la rottura accidentale dei sacchi o la perdita dalla pistola di iniezione cosicché rilevanti quantità di cemento sono fuoriuscite andandosi a depositare anch'esse sui fondali. Qui il cemento si è compattato formando una crosta che varia da pochi millimetri fino ad una decina di centimetri, sotto la quale si trova altro cemento molle, che raggiunge notevoli spessori.

Altra fonte di risospensione del sedimento fine/cemento è stato il riempimento della superficie delle piattaforme nn. 1, 2 e 3 con sacchi di cemento lungo il perimetro del loro piano superiore per formare il bordo di contenimento di una grande "vasca". La vasca così creata è stata riempita con sedimento prelevato tramite pompaggio dal fondale antistante alle piattaforme n. 1 e n. 3 allo scopo di formare materassi sui quali si è poi poggiata la carena della Costa Concordia durante il Parbuckling; operazione che ha provocato il formarsi di grandi buche.

La superficie totale dei sedimenti fini, del cemento perso e delle superfici occupate dal waterglass è attualmente stimabile in circa 18.059 mq. (più mq. 1.378 mq di waterglass e sedimento più grossolano).

Quanto sopra ha determina un grave danno alle acque, agli habitat ed alle specie marine protette.

Come sopra accennato nell'area del naufragio a Punta Gabbianara, sono presenti habitat protetti, inseriti nell'allegato 1 della Direttiva Habitat, tra i quali, in particolare: le "praterie di

Posidonia oceanica" (codice 1120, habitat prioritario) e l'habitat "Scogliere Rocciose" (codice 1170) (quest'ultimo caratterizzato da popolamenti algali del mesolitorale a *Cystoseira*, popolamenti infralitorali e Coralligeno).

I danni più ingenti hanno colpito la *Posidonia oceanica*, inserita nell'allegato II della Direttiva Habitat ("specie animali e vegetali d'interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di conservazione") e la *Pinna nobilis*, specie appartenente all'Allegato IV della medesima direttiva ("specie animali e vegetali d'interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa")."

Tutto ciò ha trovato conferma nelle risultanze istruttorie e non è stato sostanzialmente contestato né dalla difesa dell'imputato né da quella del responsabile civile.

Non può non rilevarsi, tra l'altro, come soltanto alcune di tali strutture siano state smontate dopo il trasferimento del relitto, mentre altre continuano a insistere sul fondale.

Di conseguenza, non è necessario spendere troppe parole per descrivere il significativo impatto che tali opere hanno avuto sull'ambiente marino in questione. Tutto ciò ha evidentemente comportato un serio danneggiamento all'ecosistema marino giligiese, in particolare alle "praterie di *Posidonia oceanica*", all'habitat "Scogliere rocciose" nonché alla specie protetta "*Pinna nobilis*".

Ora, in via generale, si osserva che il decreto legislativo n. 152 del 2006 (art. 318) ha espressamente abrogato, ad eccezione del comma 5, l'art. 18 della legge n. 349 del 1986, prevedendo tra l'altro nell'art. 300, comma 1, che "*è danno ambientale qualsiasi deterioramento significativo e misurabile, diretto o indiretto, di una risorsa naturale o dell'utilità assicurata da quest'ultima*". Tale norma riporta in termini puntuali la nozione comunitaria di "danno ambientale" posta dalla direttiva 2004/35/CE, sostituendo l'espressione "mutamento negativo misurabile" con quella di "deterioramento significativo e misurabile, diretto o indiretto".

La suprema Corte, con la sentenza n. 16575 del 2007, ha avuto modo di esaminare organicamente la disciplina del danno ambientale e di occuparsi nello specifico della problematica della risarcibilità delle cosiddette "perdite provvisorie". In particolare il giudice di legittimità, dopo aver ripercorso sinteticamente l'evoluzione della giurisprudenza formatasi sul previgente art. 18, legge n. 349 del 1986, ha osservato che il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio ha sostanzialmente due alternative per procedere al recupero del danno, potendo agire in via giudiziaria ovvero procedere al recupero in via amministrativa attraverso la procedura regolata dagli artt. 312 e seguenti del decreto legislativo n. 152 del 2006, in parte già anticipata dalla legge finanziaria n. 266 del 2005,

che prevede l'emissione di un'ordinanza immediatamente esecutiva con cui si ingiunge, ai responsabili del fatto che abbia causato il danno, il ripristino ambientale entro un termine fissato, a titolo di risarcimento in forma specifica, nonché – in caso di inottemperanza ovvero qualora il ripristino risulti in tutto o in parte impossibile oppure eccessivamente oneroso ai sensi dell'art. 2058 c.c. – di una successiva ordinanza con la quale viene ingiunto il pagamento, entro il termine di sessanta giorni dalla notifica, di una somma pari al valore economico del danno accertato e residuo, a titolo di risarcimento per equivalente pecuniario.

Il Ministro dell'ambiente che abbia adottato l'ordinanza di cui all'art. 313 non può proporre né procedere ulteriormente nel giudizio per il risarcimento del danno ambientale, salva la possibilità dell'intervento in qualità di persona offesa dal reato nel giudizio penale (art. 315, decreto legislativo 152/2006).

Alla luce di queste considerazioni, ci si deve in primo luogo chiedere se, nel nostro caso, il Ministro dell'Ambiente, oltre alla presente azione giudiziaria, abbia deciso di agire anche in via amministrativa, come eccepito dalla difesa del Responsabile civile.

In effetti, alcune specifiche allegazioni contenute nella memoria conclusiva della parte civile lascerebbero dedurre la volontà della parte pubblica di avvalersi della procedura di ripristino ambientale di cui all'Allegato III alla parte VI del Codice dell'Ambiente. Ciò parrebbe desumibile, più precisamente, dall'esplicito riferimento alla competenza esclusiva dell'ISPRA nella individuazione delle misure di ripristino ambientale, operato a pag. 24 della memoria indicata.

In sede conclusiva, inoltre, il Ministero dell'Ambiente ha chiesto di accertare il suo diritto alla riparazione primaria, complementare e compensativa del danno, ai sensi dell'allegato 3, parte sesta, del decreto legislativo citato, di condannare l'imputato e il responsabile civile al pagamento della somma di euro 200.000.000 corrispondente ai costi, determinati alla data odierna (salvo danni futuri ulteriori) dalle attività necessarie a conseguire l'attuazione delle misure di riparazione anzidette, ai sensi degli artt. 298-bis, comma 2, e 311, comma 2, decreto legislativo citato, nonché di condannare l'imputato e il responsabile civile alla esecuzione delle misure di riparazione ex allegato 3, parte sesta, codice dell'ambiente, da individuarsi successivamente.

A parere del Collegio, tali conclusioni risultano in contrasto tra di esse e con la normativa vigente. A prescindere infatti dalla questione già accennata relativa all'incertezza sull'intenzione della parte di avvalersi della procedura amministrativa alternativa a quella giudiziaria, anche all'interno di quest'ultima sono ravvisabili profili di contraddizione, non

essendo chiaro se il Ministero abbia avanzato richiesta di risarcimento in forma specifica o per equivalente. Il riferimento agli interventi riparatori deporrebbe nel primo senso; tuttavia, la richiesta del pagamento della somma di euro 200.000.000 per i costi necessari alle misure di "riparazione anzidette" non può che ricondursi nell'ambito della domanda di risarcimento per equivalente. Serve qui ricordare che il decreto legislativo 152/2006, analogamente a quanto era previsto dalla legge 349 del 1986, accorda alla tutela in forma specifica un carattere preferenziale, in quanto si prevede, nel caso in cui il Ministero dell'Ambiente agisca per via giudiziaria, che la richiesta di risarcimento sia in forma specifica e, se necessario, per equivalente patrimoniale.

Alla luce di queste considerazioni, ritiene il Collegio che non sia possibile liquidare in questa sede le richieste attinenti al risarcimento dei danni per perdite non provvisorie, non essendo chiaro, sulla base del contenuto delle conclusioni di parte, se:

- a) il Ministero dell'Ambiente abbia intenzione di agire in via amministrativa per il risarcimento dei danni derivanti da perdite non provvisorie (nel qual caso non sarebbe ammissibile la azione in via giudiziaria);
- b) la parte abbia avanzato richiesta di risarcimento in forma specifica ovvero per equivalente patrimoniale.

Diversamente, tali incertezze non si registrano in ordine alla richiesta risarcitoria concernenti le perdite provvisorie, dato che la domanda di risarcimento, in questi casi, non può che essere per equivalente.

Tornano utili, ancora una volta, le considerazioni formulate dalla suprema Corte nella pronuncia da ultimo citata, secondo cui *"integra il danno ambientale risarcibile anche il danno derivante, medio tempore, dalla mancata disponibilità di una risorsa ambientale intatta, ossia le c.d. "perdite provvisorie", previste espressamente come componente del danno risarcibile dalla direttiva 2004/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale) approvata il 21.4.2004 e già considerate risarcibili dalla giurisprudenza di questa Corte Suprema sotto forma di "modifiche temporanee dello stato dei luoghi" (cfr, Cass. Pen., 16575/2007, cit.). In particolare, nella pronuncia in questione si è anche osservato che "la risarcibilità delle perdite temporanee è giustificata dal fatto che qualsiasi intervento di ripristino ambientale, per quanto tempestivo, non può mai eliminare quello speciale profilo di danno conseguente alla perdita di fruibilità della risorsa naturale compromessa dalla condotta illecita, danno che si verifica nel momento in cui tale condotta viene tenuta e che perdura per tutto il tempo necessario a ricostituire lo status quo"*.

Ciò detto, è innegabile che nella fattispecie si siano realizzate perdite provvisorie: basti pensare, a tal proposito, ai danni riportati dall'ecosistema marino. Dalla documentazione prodotta dalla parte civile si ricava che saranno necessari anni prima che la situazione possa tornare al suo stato originario, per cui sono certamente ravvisabili danneggiamenti di natura temporanea meritevoli di risarcimento.

Non essendo possibile la esatta quantificazione di tale voce risarcitoria in questa sede, deve riconoscersi al Ministero dell'Ambiente una provvisionale di euro 1.500.000,00, potendosi il danno ritenere provato sino a tale importo.

6.10. LA PARTE CIVILE "MINISTERO DELL'INTERNO".

La parte civile Ministero dell'Interno ha chiesto il risarcimento dei danni patrimoniali relativi ai costi resisi necessari per le attività poste in essere nelle fasi contestuali e immediatamente successive al naufragio e per quelle effettuate successivamente sino alla data del 31.7.2014. L'espletamento di tali attività, oltre ad aver trovato conferma nella ponderosa documentazione prodotta dalla parte, può tranquillamente desumersi anche dal dato notorio, non essendo evidentemente contestabile che vari corpi delle forze statali (Polizia di Stato, Vigile del Fuoco, Corpo Forestale dello Stato, Guardia di Finanza ed Arma dei Carabinieri, quest'ultima nell'esercizio delle funzioni di polizia) sono stati occupati in questo lungo lasso di tempo in attività connesse alla situazione di crisi venutasi a determinare a seguito del naufragio e della permanenza del relitto nel tratto di mare prospiciente l'Isola del Giglio sino al luglio del 2014.

Non essendo possibile un'esatta quantificazione dei danni patrimoniali, il Collegio ritiene di poter accordare sin d'ora al Ministero dell'Interno una provvisionale di euro 500.000,00, determinata con una decurtazione prudenziale delle somme risultanti dagli atti dell'Amministrazione, a cui può comunque riconoscersi attendibilità stante i principi di trasparenza e di presunzione di legittimità degli atti amministrativi.

6.11. LA PARTE CIVILE "MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI".

Per le stesse motivazioni deve riconoscersi il diritto del risarcimento del danno patrimoniale per le spese sostenute dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, comprese quelle affrontate dalle Capitanerie di Porto. Anche in questo caso, non essendo possibile una liquidazione definitiva in questa sede, la provvisionale viene determinata in euro 500.000,00 sulla base delle risultanze degli atti dell'Amministrazione, con una decurtazione prudenziale trattandosi per l'appunto di liquidazione non definitiva.

Non può invece essere accolta la richiesta risarcitoria relativa al danno all'immagine: il diritto al risarcimento di tale voce – discredito derivante dal sentimento di generale sfiducia nei confronti del Ministero tenuto a garantire la sicurezza dei trasporti – va riconosciuto in capo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, in rappresentanza dello Stato (cfr, *infra* 6.14.).

6.12. LA PARTE CIVILE "DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE".

Ugualmente fondato appare il diritto al risarcimento del danno patrimoniale avanzato dal Dipartimento della Protezione civile per i costi affrontati a seguito delle attività necessarie durante l'emergenza in questione. Non essendo possibile la liquidazione in via definitiva, si riconosce una provvisionale di euro 500.000,00, determinata con una decurtazione prudenziale in relazione alle risultanze degli atti della stessa Amministrazione.

6.13. LA PARTE CIVILE "MINISTERO DELLA DIFESA".

Risulta altresì fondato il diritto al riconoscimento del danno patrimoniale per i costi necessari alla posa in essere delle attività che si sono rese necessarie durante la permanenza del relitto nel tratto di mare prospiciente l'Isola del Giglio. Non essendo possibile neppure in questo caso la liquidazione definitiva di tale danno, si riconosce alla parte una provvisionale di euro 500.000,00, determinata con una decurtazione prudenziale rispetto ai dati risultanti dagli atti dell'Amministrazione.

6.14. LA PARTE CIVILE "PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI".

La parte civile Presidenza del Consiglio dei Ministri ha chiesto il risarcimento anche del danno non patrimoniale che sarebbe da individuarsi nel forte turbamento provocato nella collettività dai reati contestati, tale da ingenerare sfiducia nella sicurezza dei traffici marittimi e nella capacità di tutela dei cittadini da parte dello Stato (e quindi della Presidenza del Consiglio dei Ministri, quale organo esponentiale).

La richiesta appare fondata.

Secondo l'ormai consolidato orientamento della Cassazione, anche le persone giuridiche possono chiedere il risarcimento del danno non patrimoniale. In particolare, per quanto concerne gli enti pubblici territoriali, è stato precisato che l'immagine, il prestigio e la reputazione di un ente costituiscono beni essenziali ai fini della sua credibilità politica, per cui la lesione di tali valori, alla cui tutela la persona giuridica pubblica ha un diritto costituzionalmente garantito, determina sicuramente, e di per sé, un danno non

patrimoniale, costituito dalla diminuzione della considerazione dell'ente da parte dei consociati in genere o di settori o categorie di essi con le quali di norma interagisce (cfr., in tal senso, Cass. Civ., sent. n. 4542 del 2012).

Ebbene, il naufragio della nave Concordia è stato di dimensioni tali da provocare, oltre che un grave turbamento nella collettività, un sentimento di generale sfiducia nei confronti dello Stato, quale soggetto tenuto a garantire la sicurezza nei trasporti marittimi. Ciò ha evidentemente determinato discredito a livello anche internazionale, vista la eccezionale risonanza mediatica dell'evento, con conseguenziale lesione dell'immagine dello Stato italiano.

La natura e l'entità dei danni richiesti dalla parte civile "Presidenza del Consiglio dei Ministri" richiedono un approfondimento istruttorio che non consente la liquidazione definitiva in questa sede. Tuttavia, appare accoglibile l'istanza di concessione di una provvisoria, che il Collegio determina nell'importo di euro 1.000.000,00.

6.15. LA PARTE CIVILE "MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE".

La parte civile Ministero dell'Economia e delle Finanze ha chiesto la emissione di una condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali sostenuti dallo stesso Ministero, senza tuttavia fornire prova adeguata del sostenimento di tali costi. Nel prospetto riportato dalla difesa nella memoria conclusiva il Ministero dell'Economia non risulta tra le Amministrazioni che hanno sostenuto dei costi (v. pagg. 7 e 8 memoria del 26.1.2015) per cui non è possibile stabilire se il Ministero dell'Economia abbia effettivamente sostenuto delle spese per attività comunque ricollegabili alla situazione di crisi conseguente al naufragio della Concordia.

La relativa istanza, pertanto, non può essere accolta.

6.16. DANNO NON PATRIMONIALE, DISTINTO DA QUELLO AMBIENTALE, *SUB SPECIE* DI DANNO ALL'IMMAGINE O ALLA REPUTAZIONE, RECLAMABILE DAGLI ENTI TERRITORIALI.

Prima di esaminare le richieste avanzate dalla Regione Toscana e dalla Provincia di Grosseto appare utile formulare alcune considerazioni generali sulla risarcibilità dei danni diversi dal danno all'ambiente propriamente inteso, ma pur sempre derivanti dal medesimo fatto illecito (ossia dallo stesso fatto produttivo del danno ambientale), a favore degli enti territoriali.

La problematica è stata affrontata compiutamente dalla Cassazione, nella pronuncia n. 24619 del 2014. In particolare, la suprema Corte ha osservato che, a seguito della introduzione del decreto legislativo n. 152 del 2006, "si è avuto un ridimensionamento del ruolo degli enti locali, ai quali è stata espressamente attribuita la sola facoltà di sollecitare l'intervento statale (art. 309) e di ricorrere in caso di inerzie od omissioni (art. 310), ma non la legittimazione ad agire e intervenire in proprio per il risarcimento del danno ambientale, rientrando nella esclusiva pertinenza statale profili strettamente riparatori dell'ambiente in sé". A giudizio del giudice di legittimità, "resta però salva la possibilità per detti enti, al pari di ogni altro soggetto danneggiato «dal fatto produttivo di danno ambientale», di agire per il risarcimento dei danni diversi, derivanti dalla lesione di interessi locali specifici e differenziati di cui sono portatori, ad essi eventualmente arrecati (v. Sez. 3, n. 755 del 28/10/2009 – dep. 11/01/2010, Ciaroni)". Quanto poi alla questione specifica se tali danni ulteriori e diversi dal danno all'ambiente debbano avere o no carattere patrimoniale, la suprema Corte ha chiarito che non sussistono ragioni ostative al riconoscimento della risarcibilità del danno non patrimoniale conseguente alla lesione di specifici diritti inviolabili della persona, come il danno all'immagine (ovvero alla reputazione o al prestigio dell'ente territoriale).

6.17. LA PARTE CIVILE "REGIONE TOSCANA".

La Regione Toscana si è costituita parte civile in questo processo allegando di aver subito danni sia di natura patrimoniale che non patrimoniale. Più precisamente, quanto alla prima categoria di danno, la stessa ha sostenuto di aver dovuto affrontare delle spese per affrontare l'emergenza sanitaria venutasi a determinare la notte fra il 13 e il 14 gennaio 2012 e per approntare il necessario presidio sanitario durante le operazioni di messa in sicurezza, rigalleggiamento e rimozione del relitto nonché di aver sostenuto costi inerenti ai servizi di trasporto e continuità territoriale. Quanto invece al danno non patrimoniale, la stessa parte civile ha allegato di aver subito un danno sub specie di offesa al bene "incolumità pubblica", sub specie di offesa alla regolarità delle comunicazioni marittime, sub specie di offesa alla tutela della sicurezza e incolumità dei lavoratori, sub specie di offesa al turismo e ai beni ambientali nonché, infine, un danno all'immagine conseguente alla "frustrazione e vanificazione di scopi e obiettivi dell'Ente Regione, inerenti la protezione civile, la tutela della salute dei cittadini e della sicurezza sul lavoro, il governo del territorio, la regolarità del sistema trasporti marittimi regionali, il turismo e la valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio, demandanti alla competenza regionale dalla

Costituzione ed assunti dall'Ente, per statuto, a ragione stessa della propria esistenza ed azione".

Ciò detto, ritiene il Collegio che i fatti illeciti oggetto di questo processo siano potenzialmente lesivi degli interessi prospettati dalla Regione Toscana (in particolare, governo del territorio, regolarità del sistema dei trasporti marittimi, turismo e valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio), per cui deve accogliersi la richiesta di condanna generica avanzata dalla medesima parte, fatta eccezione per l'istanza risarcitoria concernente i "danni da mancato utilizzo di risorse economiche e da ritardata realizzazione di interventi portuali di pubblico interesse" (punto 3 memoria conclusiva), dato che, in ordine a quest'ultima richiesta, non è stata offerta prova sufficiente di una relazione causale diretta tra i danni prospettati e i reati in contestazione.

Pertanto, tenuto conto degli elementi di prova sin qui raccolti, può riconoscersi alla Regione Toscana una provvisoria di euro 300.000,00, determinata in relazione sia al danno patrimoniale per le spese sanitarie sostenute a seguito dell'emergenza insorta subito dopo il naufragio, sia di quello non patrimoniale conseguente alla lesione di interessi statutariamente riconducibili al medesimo Ente territoriale.

6.18. LA PARTE CIVILE "PROVINCIA DI GROSSETO".

La Provincia di Grosseto si è costituita parte civile chiedendo il risarcimento sia del danno patrimoniale per le spese sostenute nella gestione dell'emergenza nell'ambito del sistema di protezione civile regionale, sia del danno non patrimoniale quale lesione dell'immagine dell'ente e di quegli interessi connessi alla funzione esercitata dal medesimo ente territoriale, inerenti la protezione del territorio provinciale, il suo governo, la sua tutela paesaggistica, la sua promozione economica e turistica.

La richiesta di condanna generica deve certamente essere accolta, in quanto i fatti illeciti in contestazione sono potenzialmente lesivi degli interessi prospettati dalla medesima parte civile. Inoltre, dalla documentazione prodotta e dalla stessa testimonianza di Sargentini Maria, responsabile all'epoca dei fatti della Protezione civile regionale, è emerso che la Provincia di Grosseto svolgeva un ruolo attivo nella gestione dell'emergenza, per cui la stessa ha diritto al risarcimento dei danni consequenziali al sostenimento dei costi per tali attività. La Provincia di Grosseto ha anche diritto al risarcimento del danno non patrimoniale subito a seguito della lesione di quegli interessi

statutariamente perseguiti dal medesimo ente (governo del territorio, tutela del paesaggio e organizzazione del sistema delle comunicazioni in ambito provinciale).

Sulla base delle risultanze istruttorie, può concedersi sin d'ora una provvisoria di euro 50.000,00, rimettendosi le parti davanti al giudice civile per la esatta quantificazione dei danni.

6.19. LA PARTE CIVILE "COMUNE ISOLA DEL GIGLIO".

Il Comune dell'Isola del Giglio si è costituito parte civile allegando di aver subito diverse tipologie di danno, sia di natura patrimoniale che non patrimoniale.

Più specificamente, la parte ha concluso per il riconoscimento delle seguenti voci risarcitorie:

"1. somme anticipate dal Comune per conto dello Stato o di altre amministrazioni a seguito della dichiarazione dello stato di emergenza fino al terzo trimestre del 2014 e non ancora rimborsate: Euro 340.305,05;

2. costo del personale distolto all'ordinaria attività a favore della gestione dell'emergenza: Euro 1.017.201,00;

3. costo sostenuto dal Comune per la collaborazione di professionisti esterni a supporto dell'attività dell'ufficio tecnico per la realizzazione del Piano triennale delle opere (rimasto inattuato): Euro 142.164,04;

4. danno per mancata realizzazione del Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2012-2014: Euro 1.265.607,50;

5. danno per ritardo approvazione Piano Strutturale: Euro 500.000,00; (valutazione equitativa);

6. danno per ritardato introito oneri di urbanizzazione: Euro 591.246,00;

7. danno per ritardata acquisizione Rocca Pisana: Euro 750.000,00;

8. danno per mancato ampliamento concessione demaniale n.3/2012: Euro 96.723,34;

9. danno all'immagine (per lesione all'identità, nome e reputazione nonché per mancato svolgimento di eventi, trasformazione dell'isola in un cantiere, turbamento della popolazione, per diminuita percezione sia da parte dei cittadini che sul piano internazionale) commisurato, per gli anni 2012, 2013 e 2014 nella flessione del turismo rispettivamente in: Euro 1.670.000,00 (2012), Euro 1.670.000,00 (2013) e Euro 1.500.000,00 (2014), per un totale di Euro 4.840.000;

10. oltre all'ulteriore danno all'immagine non solo per i titoli di cui sopra ma anche per la persistente associazione del nome dell'isola al tragico naufragio ed alla necessità di

riaffermare / ricostituirne il posizionamento sia quanto alla sua attrattività turistica sia quanto alla percezione mediatica, calcolato in misura almeno pari all'ammontare totale delle voci precedenti che attengono al danno già provato: Euro 10.000.000”.

Quindi è stata chiesta l'emissione di una condanna generica al risarcimento dei danni con riconoscimento di una provvisionale di euro venti milioni.

In ordine alla voce risarcitoria “somme anticipate per conto dello Stato”, deve osservarsi che trattandosi di somme che la parte avrebbe anticipato per conto dello Stato (come espressamente allegato nella stessa memoria difensiva), la legittimazione a chiederne il risarcimento spetta a quest'ultimo, in quanto il Comune ha evidentemente un'azione diretta di restituzione nei confronti del competente ministero statale. Di conseguenza, la stessa non può essere riconosciuta come voce risarcitoria a favore del Comune richiedente.

La parte civile ha chiesto inoltre il risarcimento dei costi sostenuti in considerazione del fatto che il personale alle dipendenze del Comune non ha potuto svolgere la propria attività amministrativa essendosi dovuto dedicare all'emergenza “Costa Concordia”.

Tale voce risarcitoria va riconosciuta sia pure con le precisazioni che seguono.

Non è contestabile che gran parte del personale alle dipendenze del piccolo Comune dell'Isola del Giglio era sostanzialmente messo a disposizione del Responsabile della locale Protezione civile per far fronte alla situazione emergenziale venutasi a creare a seguito del naufragio della nave e della permanenza del relitto sino all'estate del 2014. Può dunque ritenersi dimostrato che i dipendenti erano sicuramente occupati, per una certa parte del loro orario lavorativo, nell'espletamento di attività connesse alla gestione emergenziale suddetta, attraverso anche l'effettuazione di straordinari con i conseguenziali costi a carico dell'ente comunale. Ciò ha rappresentato sicuramente un danno patrimoniale (danno emergente) che non si sarebbe verificato laddove non fosse stato necessario gestire la situazione di emergenza. Ai fini della quantificazione di tale danno, tuttavia, sarebbe necessario l'espletamento di una perizia, stante anche il contrasto tra le consulenze tecniche depositate rispettivamente dalla parte civile richiedente e dalla Società armatrice responsabile civile, per cui appare opportuno rimettere le parti davanti al giudice civile per l'esatta quantificazione di tale specifica voce risarcitoria onde scongiurare il prolungamento della durata del processo penale.

Come si è sinteticamente indicato in precedenza, la parte civile Comune Isola del Giglio ha anche chiesto il risarcimento di danni relativi alla mancata attuazione di attività programmate. In particolare, è stato allegato il danno determinato dai costi sostenuti per il

pagamento di collaboratori esterni (danno emergente), per la realizzazione del Piano triennale delle opere (poi rimasto inattuato) nonché il danno derivante dalla mancata attuazione dello stesso Piano (lucro cessante). È stato inoltre richiesto il risarcimento dei danni causati dal ritardo con cui era approvato il Piano strutturale e dunque anche i danni conseguenti al mancato introito degli oneri di urbanizzazione.

A parere del Collegio, tuttavia, non è stata offerta prova adeguata circa l'effettiva causa della mancata attuazione di tali attività o del ritardo con cui è stato approvato il piano strutturale. Non si può infatti escludere che la mancata attuazione del Piano triennale fosse imputabile a problematiche diverse da quelle indicate dalla parte, anche di natura politica, come tra l'altro accade di sovente nelle amministrazioni pubbliche. Analoghe considerazioni possono estendersi anche alle cause del ritardo con cui era approvato il Piano strutturale, per cui tali voci risarcitorie non possono essere riconosciute.

Ancor più astratte sono risultate le allegazioni in merito ai danni che il Comune avrebbe subito per via della ritardata acquisizione della Rocca Pisana e a seguito del mancato ampliamento della concessione demaniale n. 2 del 2012.

Si tratta infatti di mere allegazioni di parte che non hanno trovato adeguato riscontro probatorio. Non vi è alcuna prova certa che la causa dei ritardi nello svolgimento di tali specifiche attività fosse da imputare in via esclusiva alla situazione di emergenza, trattandosi tra l'altro di iniziative rimesse per loro stessa natura a valutazioni anche di ordine politico-economico. Anche in questo caso, pertanto, non può essere riconosciuto il diritto al risarcimento delle relative voci di danno.

La parte civile "Comune Isola del Giglio" ha inoltre richiesto il risarcimento dei danni subiti per lesione della propria immagine. Più precisamente, la parte, nell'ambito di tale categoria di danno, ha individuato alcune voci specifiche così riassumibili:

- a) lesione al nome, all'identità e alla reputazione;
- b) danno per mancato svolgimento di eventi;
- c) danno per trasformazione dell'isola in un cantiere;
- d) turbamento della popolazione;
- e) danno per diminuita percezione sia da parte dei cittadini sia sul piano internazionale; in particolare, la parte civile ha dedotto che la lesione della potenzialità turistica dell'isola sarebbe riconducibile:

e.1.) alla gravissima minaccia ambientale costituita dalla presenza del relitto fino alla sua rimozione, avvenuta solo a distanza di due anni e mezzo (23.7.2014); ciò avrebbe

determinato un “deperimento dell’attrattività dell’isola ancora in corso, la cui appetibilità è in prima istanza vincolata al suo ambiente naturale”;

e.2.) alla profonda trasformazione sociale dell’isola durante tale periodo, che avrebbe ulteriormente abbattuto tale capacità di attrarre turisti; a tal proposito, è stato osservato che il potenziale attrattivo di questo luogo, da individuarsi, oltre che nella eccezionale bellezza del paesaggio, anche nella offerta di uno stile di vita tranquillo e rilassato, ha subito una radicale trasformazione nel lasso di tempo suddetto, essendosi di fatto trasformato in un cantiere a cielo aperto, affollato di operatori e di telecamere da tutto il mondo;

e.3.) nella associazione del luogo alla tragedia che sarebbe destinata a durare per un lungo periodo di tempo. Più precisamente, a parere della parte civile, mentre le prime due voci – minaccia ambientale e trasformazione sociale del luogo – vanno a costituire un danno transitorio, relativo al periodo 13.1.2012-24.7.2014, il danno all’immagine turistica riguarderebbe invece una dimensione tuttora importante che potrebbe protrarsi con tutta probabilità per moltissimi anni, forse compromettendone per sempre l’attrattività turistica.

A parere del Collegio, alcune di tali specifiche voci risarcitorie non hanno trovato adeguato riscontro nelle risultanze istruttorie.

Non appare anzi tutto condivisibile l’allegazione secondo cui l’Isola del Giglio avrebbe subito una lesione permanente della sua peculiare capacità di attrarre turisti. A seguito della rimozione del relitto, infatti, l’Isola ha subito recuperato il suo eccezionale appeal turistico.

Ugualmente non condivisibile è l’affermazione secondo cui il Comune, a seguito dell’evento dannoso, avrebbe subito una lesione alla propria immagine sul piano nazionale e internazionale difficilmente recuperabile in toto. A tal proposito sono state anche richiamate pronunce giurisprudenziali relative a drammatici eventi che hanno tristemente segnato il passato del nostro paese (eccidio di Stazzema e strage di Bologna), senza cogliersi le peculiarità e le differenze dei rispettivi casi che rendono manifestamente incongruo il tentativo di accostamento. In primo luogo, la difesa non ha tenuto conto che il naufragio della Concordia non ha causato la morte di abitanti dell’Isola del Giglio, a differenza di quanto accaduto nei casi richiamati (ivi compreso il disastro ferroviario di Viareggio). Ma soprattutto non si è adeguatamente valorizzata la circostanza che la comunità gigliese ha meritatamente ricevuto a livello internazionale un unanime riconoscimento di lode per l’ospitalità, lo spirito di collaborazione e di grande generosità

dimostrati nell'occasione. Ciò ha trovato conferma anche in questo processo in cui tutti i testimoni hanno riservato parole di grande stima e riconoscimento nei confronti dei gigliesi. Dunque, la prospettata lesione della reputazione dell'Isola del Giglio non trova conferma nella realtà dei fatti, in quanto tale specifica forma di lesione presuppone una menomazione in termini negativi della considerazione di cui il soggetto (anche non persona fisica) gode nel contesto sociale.

Risulta invece fondata la prospettata lesione dell'identità personale.

Tale diritto, come è noto, trova fondamento nell'art. 2 della Costituzione e consiste sostanzialmente nell'interesse di ogni soggetto a vedersi fedelmente rappresentato nel contesto sociale, senza distorsioni che lo facciano apparire diverso da com'è. È stato giustamente osservato che l'identità personale riguarda la proiezione del sé nel sociale, per cui ai fini della ravvisabilità di una lesione risarcibile non è necessario che sussista un'offesa, essendo sufficiente una rappresentazione infedele del complessivo patrimonio che caratterizza la persona (fisica e non).

Ora, ritiene il Collegio che il diritto all'identità personale non possa non riguardare anche l'interesse di ogni soggetto ad essere identificato socialmente attraverso i tratti distintivi del proprio patrimonio personale e non già mediante associazioni con eventi delittuosi. In questo caso, a ben vedere, il confine tra il diritto all'identità personale e quello al nome è quasi evanescente, ma ciò non impedisce di ravvisare una lesione comunque meritevole di riconoscimento.

Ebbene, non è contestabile che a seguito degli eventi delittuosi in esame l'Isola del Giglio sia assunta alle cronache, nazionali e non, come "l'isola del naufragio della Concordia". Tale territorio, pertanto, da sempre apprezzato per le sue peculiari bellezze paesaggistiche, dovrà per molto tempo convivere con questo tipo di associazione, com'è ragionevole supporre in considerazione dell'eccezionale risonanza mediatica dell'evento. L'Isola del Giglio, in altre parole, sarà per molto tempo considerata come "l'isola del naufragio della Concordia" e questo tipo di associazione è certamente idonea a falsare la proiezione della sua identità nel sociale, con un danno meritevole di risarcimento.

In conclusione, la parte civile Comune Isola del Giglio ha diritto al riconoscimento del danno patrimoniale conseguente ai costi sostenuti per la retribuzione dei propri dipendenti in relazione all'eccezionale esigenza di compiere attività straordinarie durante l'emergenza nonché al riconoscimento del danno non patrimoniale subito a seguito della lesione alla propria immagine, nell'accezione sopra meglio descritta.

Non può tuttavia procedersi a una liquidazione definitiva, in quanto la valutazione del danno patrimoniale richiederebbe l'espletamento di una perizia di natura contabile che allungherebbe in modo non opportuno la durata del presente processo penale.

Quanto alla richiesta di provvisionale, il Collegio ritiene prudenzialmente di fissarla in euro 300.000,00, basando la propria stima sul solo danno non patrimoniale, stante la difficoltà di formulare previsioni in ordine all'altra voce risarcitoria.

6.20. LA PARTE CIVILE "I.N.A.I.L."

L'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro si è costituito parte civile per chiedere il risarcimento dei danni sia di natura patrimoniale – indennità erogate a titolo di inabilità temporanea assoluta per gli infortuni occorsi ai membri dell'equipaggio e costi affrontati dall'Ente per l'impiego del proprio personale nella gestione delle relative pratiche – sia di natura non patrimoniale conseguente alle gravi violazioni della normativa antinfortunistica.

Ritiene il Collegio che le domande debbano essere accolte.

È infatti ravvisabile sia il diritto al risarcimento dei danni patrimoniali causati dai pagamenti delle somme a titolo di inabilità o quale assegno funerario (decesso del lavoratore Feher Sandor) nonché dai costi sostenuti per l'impiego del personale nella gestione delle relative pratiche, sia il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale causato dalla lesione dell'interesse al rispetto della normativa antinfortunistica che rappresenta lo scopo primario dell'Ente in questione. A tal ultimo riguardo, si osserva che le sezioni unite della Cassazione, con la sentenza Thyssen già citata (n. 38343 del 2014), hanno riconosciuto in quel caso la legittimazione a costituirsi parte civile di un'associazione non riconosciuta che assumeva la lesione dell'interesse statutario derivante dalla violazione del diritto alla salute dei lavoratori in fabbrica. Va da sé, pertanto, che tale legittimazione non può negarsi all'I.N.A.I.L., quale Ente istituzionalmente costituito per la tutela degli infortuni sul lavoro.

Per quanto riguarda il merito della pretesa, si osserva che nella fattispecie, come già detto in precedenza, sono state ravvisate gravissime violazioni della normativa antinfortunistica, tali da far ritenere fondata la contestazione dell'aggravante di cui agli artt. 589, comma 2, e 590, comma 3, c.p., in relazione ai delitti di omicidio colposo plurimo e lesioni personali colpose plurime (cfr, 5.2.1.). Di conseguenza, stante la gravità della violazione, la parte civile ha diritto al risarcimento del danno non patrimoniale, in quanto anche l'I.N.A.I.L.

deve ritenersi custode dell'interesse leso dai reati commessi mediante violazione della normativa antinfortunistica.

Ritiene tuttavia il Collegio che possa emettersi soltanto una condanna generica al risarcimento, non essendo possibile una liquidazione definitiva dei danni in questa sede (in particolare, non risulta possibile una liquidazione della voce di danno rappresentata dai costi per l'impiego di personale nella gestione delle pratiche, giacché la parte dovrà comunque fornire elementi più precisi su cui poter fondare una valutazione anche di natura equitativa).

Ebbene, alla luce delle considerazioni precedenti e tenuto conto della gravità dei comportamenti commessi dall'imputato, può sicuramente ritenersi già provato il danno per l'importo di euro 360.000,00 (come richiesto a titolo di provvisoria dalla stessa parte).

6.21. LA PARTE CIVILE "WWF – ITALIA".

La parte civile Associazione Italiana per il World Wide Fund for Nature (WWF Italia) onlus ha chiesto il risarcimento *iure proprio* dei danni conseguenti alla compromissione dell'ambiente interessato dal naufragio e dunque alla lesione dell'interesse perseguito dalla stessa Associazione. In particolare, essa ha allegato che a causa dei fatti in contestazione vi *"è stata un'ingiusta compromissione delle finalità associative che si concreta nel decadimento dell'immagine del sodalizio nei confronti dei soci, dei simpatizzanti e dell'opinione pubblica, che rileva come una sconfitta dell'Associazione medesima"*.

Si è già visto in precedenza come la giurisprudenza di legittimità, dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 152 del 2006, sia orientata a riconoscere soltanto in capo allo Stato, attraverso il Ministero dell'Ambiente, *"la legittimazione ad agire e intervenire in proprio per il risarcimento del danno ambientale, rientrando nella esclusiva pertinenza statale profili strettamente riparatori dell'ambiente in sé"*, ferma restando tuttavia la possibilità per ogni altro soggetto danneggiato *«dal fatto produttivo di danno ambientale» di agire per il risarcimento dei danni diversi, derivanti dalla lesione di interessi locali specifici e differenziati di cui sono portatori, ad essi eventualmente arrecati"* (v., per tutte, Cass. Pen., sent. n. 24619 del 2014, citata).

Più in particolare, si è precisato che, anche a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 – che ha attribuito in via esclusiva la richiesta risarcitoria per danno ambientale al Ministero dell'Ambiente – le associazioni ecologiste sono legittimate a costituirsi parte civile al solo fine di ottenere il risarcimento dei danni patiti dal

sodalizio a causa del degrado ambientale, mentre non possono agire in giudizio per il risarcimento del danno ambientale di natura pubblica (cfr, Cass. Pen., Sez. 3, sentenza n. 14828 del 11/02/2010, che ha riconosciuto la legittimazione al Circolo Legambiente ed al WWF Italia). Ancora più di recente la suprema Corte ha avuto modo di confermare tale orientamento, precisando che le associazioni ambientaliste – pure dopo l'abrogazione delle previsioni di legge che le autorizzavano a proporre, in caso di inerzia degli enti territoriali, le azioni risarcitorie per danno ambientale (D.Lgs. n. 267 del 2000, art. 9, comma 3, abrogato dal D.Lgs. n. 152 del 2006, art. 318) – sono legittimate alla costituzione di parte civile "iure proprio", nel processo per reati che abbiano cagionato pregiudizi all'ambiente, per il risarcimento non del danno all'ambiente come interesse pubblico, bensì (al pari di ogni persona singola od associata) dei danni direttamente subiti: danni diretti e specifici, ulteriori e diversi rispetto a quello, generico di natura pubblica, della lesione dell'ambiente come bene pubblico e diritto fondamentale di rilievo costituzionale; con la ulteriore precisazione che il danno risarcibile, secondo la disciplina civilistica, possa configurarsi anche sub specie del pregiudizio arrecato all'attività concretamente svolta dall'associazione ambientalista per la valorizzazione e la tutela del territorio sul quale incidono i beni oggetto del fatto lesivo (cfr., Cass. Pen., sent. n. 19439 del 2012).

Le associazioni ambientaliste, dunque, sono legittimate a costituirsi parte civile quando perseguano un interesse non caratterizzato da un mero collegamento con quello pubblico, bensì concretizzatosi in una realtà storica di cui il sodalizio ha fatto il proprio scopo: in tal caso l'interesse all'ambiente cessa di essere diffuso e diviene soggettivizzato e personificato (cfr, Cass., sez. 3: 25.1.2011, Pelioni; 21.6.2011, Memmo).

Ebbene, nella fattispecie la parte istante ha dimostrato di aver subito, a seguito del naufragio della Concordia e delle conseguenze dannose prodottesi nel tempo, una lesione dell'interesse direttamente perseguito dalla medesima Associazione.

A tal riguardo, l'art. 5 dello Statuto di tale Associazione prevede tra le attività associative la "conservazione della natura e dei processi ecologici e la tutela dell'ambiente tramite: la conservazione della diversità genetica, delle specie e degli ecosistemi; la promozione d un uso sostenibile delle risorse naturali sin d'ora e nel lungo termine, per il beneficio di tutta la vita sulla terra; la lotta all'inquinamento, allo spreco e all'uso irrazionale delle risorse naturali e dell'energia; la promozione culturale sui temi sopracitati".

Inoltre, la parte istante ha anche dimostrato di esercitare concretamente l'attività associativa sul territorio interessato dai danneggiamenti *de quibus*. In particolare, risulta

l'esistenza di una sede del WWF nel territorio grossetano che si è particolarmente impegnata nella valorizzazione dell'ambiente marino locale, anche attraverso la creazione del "Santuario dei cetacei".

Pertanto, i danneggiamenti provocati dal naufragio e dalla permanenza del relitto in loco per un significativo lasso di tempo, di cui si è già parlato nell'esaminare la richiesta del Ministero dell'Ambiente, hanno certamente comportato una lesione dell'interesse statutario della stessa Associazione, dovuta alla frustrazione degli scopi perseguiti mediante l'esercizio sul territorio dell'attività associativa tramite la sua sezione di Grosseto.

Alla luce di tali considerazioni, il Collegio ritiene dunque dimostrato il diritto della medesima parte civile al risarcimento del danno non patrimoniale, che viene liquidato equitativamente nella misura di euro ventimila.

6.22. LE PARTI CIVILI "CONFCONSUMATORI" E "CODACONS ONLUS".

Si è già richiamato in precedenza l'orientamento giurisprudenziale ormai consolidato che ammette la costituzione di parte civile di enti e associazioni anche non riconosciute *"non soltanto quando il danno riguardi un bene su cui gli stessi vantino un diritto patrimoniale, ma più in generale quando il danno coincida con la lesione di un diritto soggettivo, come avviene nel caso in cui offeso sia l'interesse perseguito da un'associazione in riferimento ad una situazione storicamente circostanziata, assunto nello statuto a ragione stessa della propria esistenza e azione"* (Cass. Pen., sent. n. 3829 del 2007). Ciò sia a causa dell'immedesimazione fra l'ente stesso e l'interesse perseguito, sia a causa dell'incorporazione fra i soci e il sodalizio medesimo, sicché questo, per *l'affectio societatis* verso l'interesse prescelto e per il pregiudizio a questo arrecato, patisce un'offesa e perciò anche un danno non patrimoniale dal reato (Cass. Pen., VI, n. 59 del 1989; principio ribadito da sez. IV, n. 38991 del 2010). In particolare, si è *"affermato che esistono organismi che hanno fatto di un determinato interesse l'oggetto principale della propria esistenza, sicché esso è diventato elemento interno e costitutivo del sodalizio e come tale ha assunto una consistenza di diritto soggettivo. Lo sviluppo della giurisprudenza ha ritenuto la tutelabilità degli interessi collettivi senza che sia necessaria l'esistenza di una norma di protezione, essendo sufficiente la diretta assunzione da parte dell'ente dell'interesse in questione, che ne ha fatto oggetto della propria attività, diventando lo scopo specifico dell'associazione"* (Cass. Pen., sez. un., sent. n. 38343 del 24/04/2014).

Alla luce di tali considerazioni, si ritiene che le associazioni Confconsumatori e Codacons Onlus abbiano adeguatamente dimostrato che i reati contestati all'imputato hanno

determinato un danno all'interesse costituente l'oggetto principale delle attività dei medesimi enti. Tra le finalità statutariamente contemplate da tali associazioni, infatti, vi è anche quella della tutela dei diritti del consumatore, in primis la salvaguardia della incolumità individuale.

Si è già visto precedentemente come le condotte illecite contestate all'imputato rappresentino gravi violazioni delle più elementari regole di sicurezza nel trasporto marittimo e di gestione della situazione di emergenza, tali da determinare una significativa offesa all'interesse collettivo dei consumatori, costituente in qualche modo la ragione primaria dell'esistenza degli enti richiedenti.

Pertanto, deve riconoscersi a entrambe le parti civili il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale subito a seguito della lesione suddetta, che viene equitativamente determinato in euro ventimila a favore di ciascuna.

6.23. LA PARTE CIVILE "COSTA CROCIERE S.P.A.".

La società armatrice Costa Crociere s.p.a., oltre a essere stata chiamata nel processo nella veste di responsabile civile per i fatti dell'imputato, si è anche costituita in proprio come parte civile per chiedere la condanna dell'imputato al risarcimento degli ingenti danni (patrimoniali e non) patiti in conseguenza dei reati in contestazione.

All'atto della costituzione la difesa dell'imputato eccepiva la inammissibilità dell'intervento della stessa Compagnie quale parte civile, sul presupposto della incompatibilità delle due posizioni in capo allo stesso soggetto processuale.

L'eccezione tuttavia non può condividersi.

I rapporti processuali di natura civile sottesi alle due forme di intervento nel processo sono autonomi e distinti, per cui non sussiste alcuna relazione di incompatibilità tra di essi: da un lato, infatti, la Costa Crociere s.p.a. è chiamata a rispondere in via indiretta e solidale per i fatti commessi dall'imputato, quale datrice di lavoro, ai sensi degli artt. 274 codice navigazione e 2049 c.c., mentre dall'altro la stessa agisce per il risarcimento dei danni direttamente riconducibili alle condotte illecite dell'imputato (danneggiamento irreversibile della nave di sua proprietà e danni di natura non patrimoniale quale lesione dell'immagine aziendale). In un caso, dunque, il rapporto riguarda la società armatrice e le parte civili costitutesi in giudizio, essendo la responsabile civile chiamata a rispondere nei confronti di queste dei danni provocati dai reati commessi dell'imputato; nell'altro, invece, il rapporto concerne unicamente l'imputato e la stessa società costituita parte civile.

Per quanto riguarda il merito della domanda, va sicuramente accolta la richiesta della parte civile Costa Crociere s.p.a. di condanna dell'imputato in via generica al risarcimento dei danni: la condotta delittuosa del comandante Schettino ha infatti determinato un ingente nocumento patrimoniale alla società armatrice (basti pensare al danneggiamento irreversibile della nave Concordia e ai costi necessari per le operazioni di messa in sicurezza, trasporto e smantellamento del relitto), oltre ai danni di natura non patrimoniale per il discredito subito dall'immagine dell'Azienda a seguito del naufragio.

Avendo la stessa parte chiesto la condanna generica e non essendo d'altra parte possibile effettuare una liquidazione definitiva in questa sede, le parti vanno rimesse davanti al giudice civile competente per l'esatta quantificazione. Non può accordarsi provvisoria in quanto la parte civile non ha avanzato domanda in tal senso.

6.24. LA DISCIPLINA DELLE SPESE DI LITE SOSTENUTE DALLE PARTI CIVILI.

L'imputato e la società Costa Crociere, in qualità di responsabile civile, devono essere condannati solidalmente al pagamento delle spese di lite sostenute dalle parti civili non risultate soccombenti, giusta la previsione di cui all'art. 541, comma 1, c.p.p.

Per quanto riguarda i parametri generali della liquidazione in materia penale, l'art. 12, decreto del Ministero della Giustizia 10.3.2014, n. 55, così recita: "Ai fini della liquidazione del compenso spettante per l'attività penale si tiene conto delle caratteristiche, dell'urgenza e del pregio dell'attività prestata, dell'importanza, della natura, della complessità del procedimento, della gravità e del numero delle imputazioni, del numero e della complessità delle questioni giuridiche e di fatto trattate, dei contrasti giurisprudenziali, dell'autorità giudiziaria dinanzi cui si svolge la prestazione, della rilevanza patrimoniale, del numero dei documenti da esaminare, della continuità dell'impegno anche in relazione alla frequenza di trasferimenti fuori dal luogo ove svolge la professione in modo prevalente, nonché dell'esito ottenuto avuto anche riguardo alle conseguenze civili e alle condizioni finanziarie del cliente. Si tiene altresì conto del numero di udienze, pubbliche o camerali, diverse da quelle di mero rinvio, e del tempo necessario all'espletamento delle attività medesime. Il giudice tiene conto dei valori medi di cui alle tabelle allegate, che, in applicazione dei parametri generali, possono, di regola, essere aumentati fino all'80 per cento, o diminuiti fino al 50 per cento".

In considerazione dell'eccezionale numero di difensori intervenuti in questo processo, il Collegio ritiene di doverli suddividere in quattro gruppi a seconda del numero di udienze in cui ciascuno è intervenuto al fine di adeguare l'aumento dei valori medi previsti per ogni

singola fase al grado di partecipazione effettiva al processo. Più precisamente, compongono il gruppo A) i difensori che hanno partecipato almeno all'80% delle udienze dibattimentali; i gruppi B) e C) quelli con una partecipazione non inferiore, rispettivamente, al 40 e al 20%; il gruppo D), infine, è composto dai difensori che hanno partecipato a un numero di udienze inferiori al 20% del totale.

Si riportano di seguito le composizioni dei quattro gruppi.

Gruppo A) – avv.ti:

Simona BRIZZI del foro di Grosseto;
Cesare Graziano BULGHERONI del foro di Milano;
Alessandro D'AMATO del foro di Grosseto;
Massimiliano GABRIELLI del foro di Roma;
Alessandra GUARINI del foro di Biella;
Alessandro Maria LECCI del foro di Grosseto;
Thomas H.B. PERUZZI del foro di Grosseto;
Patrizia PINNA – Avvocatura dello Stato di Firenze;
Carlo RIENZI del foro di Roma;
Michelina SURIANO del foro di Bologna.

Gruppo B) – avv.ti:

Vito ANOBILE del foro di Savona;
Sergio BELLOTTI del foro di Roma;
Domenico CHIRULLI del foro di Bari;
Giuseppe GALLENCA del foro di Torino;
Pier Paolo LUCCHESI del foro di Roma;
Edoardo MENSITIERI del foro di Pesaro;
Stefano MINASI del foro di Roma;
Silvio RIZZETTO del foro di Ferrara;
Anna Maria ROMEO del foro di Latina;
Fabio TARGA del foro di Padova;
Salvatore VITRANO del foro di Palermo.

Gruppo C) – avv.ti:

Roberto BACCHESECHI del foro di Grosseto;
Antonio DE RENSIS del foro di Bologna;
Alessandro FAGNI del foro di Pistoia;
Avv. Marco FESTELLI del foro di Grosseto;

Andrea DI BLASIO del foro di Roma;
Maura GIANNELLI SAVASTANO del foro di Roma;
Mara RENZETTI del foro di Grosseto;
Nicola SCIALLA del foro di Grosseto;
Stefania SORRENTI del foro di Grosseto;
Ilaria VALENTINI del foro di Pistoia;
Giuseppe QUARTARARO del foro di Firenze;
Gettulio BELARDUCCI del foro di Terni;
Simona GRAZIOSI del foro di Roma.

Gruppo D) – avv.ti:

Gianluca ACCIARDI del foro di Cosenza;
Maria ALLEVATO del foro di Cosenza;
Francesco BEVACQUA del foro di Firenze;
Antonella CARBONE del foro di Milano;
Davide CASTELLETTI del foro di Verona;
Gabriele DALLE LUCHE del foro di Lucca;
Tatiana DELLA MARRA del foro di Roma;
Giorgio SOLETTA del foro di Sassari;
Elisabetta GIZZI del foro di Perugia;
Alessia GONZO del foro di Modena;
Antonio LANGHER del foro di Messina;
Nino MARAZZITA del foro di Roma;
Luciano MIOTTI del foro di Roma;
Nicola NERI del foro di Roma;
Andrea SANTINI del foro di Arezzo;
Enedino ZICARELLI del foro di Castrovillari;
Valentina ZUCCHETTI del foro di Modena;
Ignazio BASILE del foro di Cagliari;
Gianluca MADONNA, del foro di Bergamo;
Leonardo ZIPOLI del foro di Roma;
Vincenzo GALASSI del foro di Frosinone;
Debora FIORE del foro di Frosinone.




Per comodità, vengono di seguito riportati i valori medi previsti dalla tabella allegata al D.M. 55/2014 citato per ciascuna fase davanti al tribunale in composizione collegiale.

Fase introduttiva	Studio controversia	Fase istruttoria	Fase decisionale
Euro 450,00	Euro 720,00	Euro 1.350,00	Euro 1.350,00

Tenuto conto della eccezionalità del processo per quanto riguarda il numero delle udienze e la complessità dell'istruttoria e delle questioni trattate, si ritiene congruo l'aumento massimo (80%) dei valori medi previsti per ciascuna fase per il gruppo A); del 50% e del 25% rispettivamente per i gruppi B) e C), mentre per il quarto gruppo appaiono congrui i valori medi senza alcun aumento.

Questi dunque gli importi totali spettanti a ciascun difensore a seconda del gruppo di appartenenza nel caso in cui l'assistenza riguardi una sola parte:

Gruppo A = euro 6.966,00 (valori medi per ciascuna delle quattro fasi, aumentati dell'80%);

Gruppo B) = euro 5.805,00 (valori medi per ciascuna delle quattro fasi, aumentati dell'50%);

Gruppo C) = euro 4.837,50 (valori medi per ciascuna delle quattro fasi, aumentati del 25%);

Gruppo D) = euro 3.870,00 (valori medi per ciascuna delle quattro fasi senza aumento).

Per i difensori che abbiano assistito in questo giudizio più di una parte civile, è stato applicato un aumento del 20 per cento per ogni parte ulteriore, fino a un massimo di dieci, e del 5 per cento per ogni parte oltre le prime dieci, fino a un massimo di venti, ai sensi dell'art. 12, comma 2, d.m. 55/2014 citato.

Infine, per quanto riguarda le spese di lite della parte civile "WWF-Italia", va applicata la riduzione di 1/3 essendo stata la medesima parte ammessa a gratuito patrocinio a spese dello Stato, con conseguente disposizione del pagamento a favore dello Stato, ai sensi dell'art. 110, comma 3, d.p.r. 115/2002.

6.24.1. Compenso per la fase davanti al Giudice dell'udienza preliminare.

Per quanto riguarda invece il compenso per le attività svoltesi davanti al giudice dell'udienza preliminare, si è ritenuto congruo un aumento del 30% dei valori medi stabiliti per ogni fase. Ovviamente tale compenso va riconosciuto soltanto ai difensori delle parti civili costituitesi già in sede di udienza preliminare.

Fase introduttiva	Studio controversia	Fase istruttoria	Fase decisionale	Totale con aumento 30% valori medi
Euro 810,00	Euro 720,00	Euro 990,00	Euro 1.350,00	Euro 5.032,00

6.24.2. Spese e indennità di trasferta.

Ai difensori che svolgono la professione in modo prevalente fuori del territorio grossetano deve essere riconosciuto il diritto alle spese per le trasferte, ai sensi degli artt. 15 e 27, d.m. 55/2014 citato, oltre a una indennità di trasferta pari al 10% delle spese documentate. Nella fattispecie, sono stati perlopiù liquidati gli importi indicati dai difensori nelle relative istanze (riportati nel dispositivo), giacché le somme richieste hanno trovato adeguato riscontro nella documentazione fiscale prodotta, fatta eccezione per i seguenti casi:

- ◆ **Avv. Acciardi:** la richiesta relativa al riconoscimento delle spese per le trasferte non può essere accolta, in quanto la documentazione è stata prodotta tardivamente, oltre l'udienza in cui la parte ha formulato le conclusioni (i documenti fiscali, oltre tutto, risultano intestati al cliente e non già al difensore);
- ◆ **Avv. Belarducci:** la richiesta non può essere accolta per l'importo avanzato, in quanto la documentazione prodotta dimostra soltanto una spesa di euro 108,00 per una trasferta;
- ◆ **Avv. Bellotti:** la richiesta di euro 4.439,70 avanzata dal difensore (autostrada, viaggio e pernottamento) non può essere accolta, in quanto la spesa per il viaggio è stata calcolata individuando il costo della benzina in euro 0,62 anziché in euro 0,30, corrispondente a un quinto del costo per litro di benzina (come correttamente individuato dagli altri difensori): sicché va riconosciuto l'importo di euro 2.423,70;
- ◆ **Avv. d'Amato:** la richiesta di euro 3.000,00 non può essere accolta sia perché non è stata adeguatamente provata sia perché l'avv. Alessandro d'Amato appartiene al foro grossetano, sicché non ricorrono i presupposti per la liquidazione delle spese di trasferta;
- ◆ **Avv. De Rensis:** la richiesta per l'importo di euro 7.280,00 non può essere accolta, in quanto la documentazione prodotta dimostra il sostenimento dei costi per l'importo di euro 1.500,00;

◆ Avv. Gallenca: la richiesta per spese di trasferta per un importo superiore a 8.000,00 euro non può essere accolta, dato che la documentazione prodotta dimostra il sostenimento soltanto di una spesa complessiva per euro 1.992,70;

◆ Avv. Lecci: la richiesta di riconoscimento delle spese di trasferta non può essere accolta, in quanto l'avv. Lecci – unico difensore nominato dalla parte civile Comune Isola del Giglio – appartiene al foro di Grosseto; né d'altra parte l'istanza può essere accolta in relazione alle spese di trasferta sostenute dall'avv. Zanconi, appartenente al foro di Milano, intervenuta in varie udienze in sostituzione dell'avv. Lecci: ad avviso del Collegio, ai fini del riconoscimento delle spese di trasferta, deve aversi riguardo al luogo in cui il difensore *titolare* della difesa svolge prevalentemente la sua attività, e non anche ai fori di appartenenza di eventuali *sostituti* che il primo abbia liberamente designato, giacché altrimenti si svuoterebbe di significato il presupposto individuato dall'incipit dell'art. 27, d.m. citato, lasciandosi di fatto all'assoluta discrezionalità del titolare della difesa il sostenimento di costi (anche ingenti, come in questo caso) per le trasferte;

◆ Avv. Minasi: la richiesta di euro 3.871,40 avanzata dal difensore (autostrada, viaggio e pernottamento) non può essere accolta, in quanto la spesa per il viaggio è stata calcolata individuando il costo della benzina in euro 0,62 anziché in euro 0,30, corrispondente a un quinto del costo per litro di benzina (come correttamente individuato dagli altri difensori): sicché va riconosciuto l'importo di euro 1.957,40.

6.24.3. Costi per le consulenze tecniche di parte.

Alcune parti civili hanno anche diritto alla rifusione dei costi relativi alla nomina di consulenti tecnici per gli importi meglio indicati in dispositivo. A tal riguardo, si impongono le seguenti precisazioni:

◆ quanto alle spese per consulenze tecniche richieste dalla parte civile CODACONS, vanno liquidati i seguenti importi:

a) c.t. Piccinelli: euro 1.969,06 (120 vacanze = euro 984,53, importo raddoppiato vista la complessità);

b) c.t. Gubian: 1.969,06 (120 vacanze = euro 984,50, importo raddoppiato vista la complessità);

c) c.t. Neri: 7.837,06 (480 vacanze = euro 3.918,53, importo raddoppiato vista la complessità);

◆ quanto alle spese per consulenze tecniche richieste dalla parte civile Comune Isola del Giglio avanzate per l'importo di euro 32.500,00, il Collegio ritiene congrua la somma di euro 7.837,06 (480 vacanze = euro 3.918,53, importo raddoppiato vista la complessità) in relazione alla natura della consulenza e alla complessità della stessa.

PER QUESTI MOTIVI

Visti gli artt. 533 e 535 c.p.p.,

DICHIARA

Schettino Francesco colpevole dei reati a lui ascritti e, esclusa l'aggravante di cui all'art. 1122 codice della navigazione, contestata in relazione al delitto di naufragio, e quella della colpa cosciente in relazione al delitto di omicidio colposo plurimo, applicati gli aumenti per l'aggravante di cui all'art. 61 n. 3 c.p. in relazione al delitto di naufragio, di cui all'art. 589 comma 2 c.p. nonché di cui all'art. 112, comma 1, n. 3, c.p., in relazione alle contravvenzioni dolose di cui al capo B), unificate le suddette contravvenzioni nel vincolo della continuazione e ritenuto, infine, il concorso formale tra i due reati di cui al capo C), lo

CONDANNA

alla pena complessiva di anni sedici di reclusione e mesi uno di arresto, oltre al pagamento delle spese processuali – pena così determinata: anni cinque di reclusione per il delitto di cui all'art. 449, comma 2, c.p., applicato l'aumento per la colpa cosciente; anni dieci di reclusione per l'ipotesi speciale di concorso formale di cui all'art. 589, ultimo comma, c.p.; anni uno di reclusione per il concorso formale ex art. 81, primo comma, c.p. tra i reati di cui al capo C), previo riconoscimento della maggiore gravità del delitto di cui all'art. 591 c.p.; mesi uno di arresto per i reati di cui al capo B).

Visti gli artt. 29, 30, 31 e 32 c.p., dichiara Schettino Francesco interdetto in perpetuo dai pubblici uffici, interdetto dalla professione di comandante di nave per il periodo di anni cinque nonché in stato di interdizione legale durante la esecuzione della pena.

Visti gli artt. 1082, comma 1, n. 1, 1083, 1103 e 1097 codice della navigazione, dichiara Schettino Francesco interdetto dal titolo ovvero dalla professione di comandante per mesi quattro.

(Condanna generica con riconoscimento di provvisoriale)

Visti gli artt. 538 e 539 c.p.p.,

CONDANNA

Schettino Francesco e la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in solido tra di essi, a risarcire ogni danno subito alle parti civili di seguito indicate nonché a corrispondere alle stesse le somme così rispettivamente determinate a titolo di provvisoriale:

A) euro 30.000,00 (trentamila/00) a favore di ciascuna delle seguenti parti civili:

- 1) Garritano Domenico;
assistita dall'avv. Gianluca Acciardi del foro di Cosenza;
- 2) Tenuta Stefano Alberto;
- 3) Blanco Elena Graciela;
assistite dall'avv. Maria Allevato del foro di Cosenza;
- 4) Saatsoglou Maria
- 5) Saatsoglou Gavril;
assistite dall'avv. Graziano Bulgheroni del foro di Milano;
- 6) Moda Laura;
assistita dall'avv. Antonella Carbone del foro di Milano;
- 7) Schaden Heinz;
assistita dall'avv. Davide Castelletti del foro di Verona;
- 8) Abbinante Rosa Anna
- 9) D'Eliso Luigi ;assistite dall'avv. Domenico Chirulli del foro di Bari;
- 10) Vlaskina Svetlana Aleksandrovna;
- 11) Andrei Gennadievich Shishkunov;
- 12) Alla Aleksandrovna Shishkunova;
assistite dall'avv. Gabriele Dalle Luche del foro di Lucca;
- 13) Balducci Alessia;
- 14) Fernandes D'avola Marcela Cecilia;
- 15) Harasta Nelson Leonardo;
- 16) Kang Jinjoo;
- 17) Kim Kwang Roul;
- 18) Lee Eunmi;
- 19) Song Mun Hee;

- assistite dall'avv. Alessandro d'Amato del foro di Grosseto;
- 20) Luca Selleri;
assistita dall'avv. Antonio De Rensis del foro di Bologna;
- 21) Sklyarova Maria;
- 22) Shlyarova Arina in persona della madre esercente la potestà genitoriale
Shlyarova Maria;
- 23) Stepanova Elena;
- 24) Shmelev Gennady;
- 25) Shalaeva Irina;
- 26) Portnova Raissa;
- 27) Nikolaenko Igor;
- 28) Khoroshikh Alexandrer;
- 29) Khoroshikh Anzhelika;
- 30) Irodova Galina;
- 31) Iatcyshin Alexey;
- 32) Bondarets Denis;
- 33) Yatsyshina Lidmila;
- 34) Sheykina Oxana;
- 35) Shishkunova Alla;
- 36) Shmeleva Olga;
- 37) Yabumoto Takayuki;
- 38) Muravleva Maria;
- 39) Muravlev Valery;
- 40) Memetova Rimma;
- 41) Memetov Tal-At;
- 42) Maslova Liudmila;
- 43) Sheykina Ekaterina;
- 44) Shishkunov Andrey;
assistite dall'avv. Tatiana Della Marra del foro di Roma;
- 45) Codoni Ivana;
assistita dall'avv. Andrea Di Blasio del foro di Roma;
- 46) Monnini Massimo;
- 47) Monnini Giada, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Bini Daniela e
Monnini Massimo;

- assistite e difese dall'Avv. Alessandro Fagni del Foro di Pistoia
- 48) Mangano Santo;
- 49) Cassaniti Sara Lucia;
- 50) Mangano Carla;
- 51) Patanè Leonardo;
- 52) Vasta Erika;
- 53) Vasta Manuela;
- assistite dall'Avv. Marco Festelli del Foro di Grosseto;
- 54) Sibona Carlo;
- 55) Marin Edoardo, rappresentato dai genitori esercenti la potestà, Marin Massimo e Sibona Emanuela;
- assistite dall'Avv. Giuseppe Gallenca del Foro di Torino;
- 56) Cano Daniela Roberta;
- assistita dall'Avv. Giorgio Soletta del foro di Sassari;
- 57) Poliani Claudia;
- assistita e difesa dall'Avv. Maura Giannelli Savastano del Foro di Roma;
- 58) Grivet Ser Cristina;
- 59) Bava Piero;
- 60) Bava Debora, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Bava Piero e Grivet Ser Cristina;
- assistite e difese dall'Avv. Elisabetta Gizzi del Foro di Perugia;
- 61) Galatanu Cristina, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Galatanu Remus Ieronim e Munteanu Daniela;
- 62) Galatanu Alessio, rappresentato dai genitori esercenti la potestà, Galatanu Remus Ieronim e Munteanu Daniela;
- assistite e difese dall'Avv. Alessia Gonzo del Foro di Modena;
- 63) Betti Silvia;
- assistita e difesa dall'avv. Simona Graziosi del Foro di Roma;
- 64) Castello Chiara;
- assistita dall'Avv. Alessandra Guarini del Foro di Biella;
- 65) Ursino Salvatore;
- assistita dall'Avv. Antonio Langher del Foro di Messina;
- 66) Sinatra Francesca;
- 67) Rolfo Walter;

- assistite dall'avv. Leonardo Rispoli del foro di Roma;
- 68) Scilanga Nicodemo;
- 69) Urso Teresa;
- 70) Scilanga Pasquale, rappresentato dai genitori esercenti la potestà, Scilanga Nicodemo e Urso Teresa;
- assistite dall'Avv. Nino Marazzita del Foro di Roma;
- 71) Ugolini Carlo;
- 72) Giampieri Ilaria;
- assistite dall'Avv. Edoardo Mensitieri del Foro di Pesaro;
- 73) Ferrari Loredana;
- 74) Ferro Costantino;
- assistite dall'Avv. Luciano Miotti del Foro di Roma;
- 75) Al Amad Yazid;
- 76) Familiari Angela;
- 77) Al Amad Asia, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Al Amad Yazid e Familiari Angela;
- assistite e difese dall'Avv. Nicola Neri del Foro di Roma;
- 78) Ciardo Francesco;
- 79) De Matteis Sabrina;
- assistite e difese dall'Avv. Thomas H.B. Peruzzi del Foro di Grosseto;
- 80) Dobria Liliena;
- 81) De Santo Fiorino;
- assistite dall'Avv. Mara Renzetti del Foro di Grosseto;
- 82) Ronconi Gianni;
- assistita dall'Avv. Silvio Rizzetto del Foro di Ferrara;
- 83) Novella Tania;
- assistita dall'Avv. Anna Maria Romeo del Foro di Latina;
- 84) Bichi Luca;
- assistite dall'Avv. Andrea Santini del Foro di Arezzo;
- 85) La Cognata Angelo;
- 86) Shuli Ike;
- assistite dall'Avv. Nicola Scialla del Foro di Grosseto;
- 87) Capitani Milena;
- 88) Corsellini Ariondo;

- 89) Garonni Reginaldo
90) Naressi Assunta
91) Violi Loris
92) Violi Maria
93) Vitali Maria;
 assistite dall'Avv. Michelina Suriano del Foro di Bologna;
94) Paluani Valentina
95) Paluani Claudio
96) Paluani Niccolò
97) Sturz Ornella;
 assistite e difese dall'Avv. Fabio Targa del Foro di Padova;
98) Bini Daniela;
 assistita dall'Avv. Ilaria Valentini del Foro di Pistoia;
99) Lo Presti Giuseppe
100) Napoli Tommaso;
101) Cavaliere Denisa;
102) Procida Stefano;
 assistite dall'Avv. Salvatore Vitrano del Foro di Palermo;
103) Galatanu Remus Ieronim;
104) Munteanu Daniela;
 assistite dall'Avv. Valentina Zucchetti del Foro di Modena;
105) Selvaggio Yuri;
106) Selvaggio Noemi;
 assistite dall'Avv. Debora Fiore del foro di Frosinone;
107) Selvaggio Salvatore Corrado;
108) Rosi Emilia;
 assistite dall'avv. Vincenzo Galassi del foro di Frosinone;
109) Cemortan Domnica;
 assistita dall'avv. Gianluca Madonna, del foro di Bergamo;
110) Meduri Maria Cristina;
 assistita dall'avv. Gettulo Belarducci del foro di Terni;

B) euro 5.000,00 (cinquemila/00) a favore di ciascuna delle seguenti parti civili:

- 111) Pettenon Julio Marcos in proprio e quale titolare omonima ditta individuale;
112) Signoretti Diego;

- 113) Zazza Roberto;
- 114) De Luna Francesco in proprio e quale titolare attività commerciale;
- 115) Cucca Marco;
- 116) Jaginto Andrea;
- 117) Guarnieri Alessio;
- 118) D'armi Francesca;
- 119) Pieri Lorenza titolare ditta individuale;
- 120) Reiner Krumbach Josef titolare ditta individuale;
- 121) Orlandi Luigi;
- 122) Giarola Susi;
- 123) Orlandini Ilaria;
- 124) Orlandini Francesco;
- 125) Alvaro Andolfi;
- 126) Gargano Lucrezia;
- 127) Milano Angelo;
- 128) Levi Manuela;
- 129) Milano Iris;
- 130) Baffigi Lucia;
- 131) Caverio Paolo;
- 132) Arici Maria Luisa;
- 133) Nania Flora;
- 134) Valeo Antonio;
- 135) Guadalupi Maria Antonietta;
- 136) Caverio Pietro;
- 137) Caverio Annamaria;
- 138) Mazzocco Mauro;
- 139) Ziroma Rita;
- 140) Tirozzi Fortuna;
- 141) Pellegrini Nilda;
- 142) Mirri Luca;
- 143) Mattera Pierluigi;
- 144) De Angelis Roberto;
- 145) Bonomo Francesco;
- 146) Sessa Vitali Gianmichele;




- 147) Calisto Marina;
- 148) Sessa Vitali Annamaria;
- 149) Sessa Vitali Margherita Francesca;
- 150) Di Canossa Alvisè

assistite dall'Avv. Pier Paolo Lucchese del Foro di Roma;

C) euro 300.000,00 a titolo di danno patrimoniale per spese sostenute e di danno non patrimoniale per lesione dell'immagine, con esclusione del danno da mancato utilizzo delle risorse economiche, a favore della seguente parte civile:

- 151) Regione Toscana, in persona del Presidente *pro tempore*;
assistita dall'avv. Francesco Bevacqua del foro di Firenze;

D) euro 300.000,00 a titolo di danno patrimoniale per costo del personale distolto dall'ordinaria attività e di danno non patrimoniale per danno all'immagine, con esclusione delle altre voci di danno richieste, a favore della seguente parte civile:

- 152) Comune di Isola del Giglio, in persona del Sindaco *pro tempore*;
assistita dall'avv. Alessandro Maria Lecci del foro di Grosseto;

E) euro 500.000,00 a titolo di danno patrimoniale a favore della seguente parte civile:

- 153) Ministero dell'Interno, in persona del Ministro *pro tempore*;

F) euro 1.000.000,00, a titolo di danno non patrimoniale per lesione dell'immagine, a favore della seguente parte civile:

- 154) Presidenza del Consiglio dei Ministri, in persona del Presidente del Consiglio *pro tempore*;

G) euro 500.000,00, a titolo di danno patrimoniale, con esclusione del danno non patrimoniale per lesione all'immagine, a favore della seguente parte civile:

- 155) Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

H) euro 500.000,00, a titolo di danno patrimoniale, a favore della seguente parte civile:

- 156) Dipartimento della Protezione Civile, succeduta al Commissario delegato per la gestione dell'emergenza del naufragio della Costa Concordia;

I) euro 500.000,00, a titolo di danno patrimoniale, a favore della seguente parte civile:

- 157) Ministero della Difesa;

L) euro 1.500.000,00, a titolo di danno ambientale per c.d. "perdita provvisoria", a favore della seguente parte civile:

- 158) Ministero dell'Ambiente;
assistite dall'avv. Loredana Pinna dell'Avvocatura dello Stato di Firenze;
M) euro 50.000,00 a favore della seguente parte civile:
- 159) Provincia di Grosseto, in persona del Presidente pro tempore;
assistita dall'avv. Stefania Sorrenti del foro di Grosseto;
N) euro 360.000,00 a favore della seguente parte civile:
- 160) INAIL, quale ente incorporante IPSEMA;
assistita dall'avv. Giuseppe Quartararo del foro di Firenze;
O) euro 20.000,00, così come richiesto in sede conclusiva, a favore della parte civile:
- 161) Brandini Alessandro;
assistita dall'avv. Roberto Baccheschi del foro di Grosseto;
P) euro 40.000,00, così come richiesto in sede conclusiva, a favore di ciascuna delle seguenti parti civili:
- 162) Gabrielli Gianluca;
163) Avallone Laura;
assistite dall'avv. Sergio Bellotti del foro di Roma;
- 164) Gabrielli Giorgia, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Gabrielli Gianluca e Avallone Laura;
165) Gabrielli Giulia, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Gabrielli Gianluca e Avallone Laura;
assistite dall'avv. Stefano Minasi del foro di Roma;
- Q) euro 10.000,00, così come richiesto in sede conclusiva, a favore della parte civile:
- 166) Greco Michele;
assistita dall'avv. Ignazio Basile del foro di Cagliari;
- R) euro 50.000,00 (cinquantamila/00) a favore di ciascuna delle seguenti parti civili:
- 167) Cosentini Walter;
assistita dall'avv. Gianluca Acciardi del foro di Cosenza;
- 168) Folco Antonella;
assistita dall'avv. Vito Anobile del foro di Savona;
- 169) Rodford Mandy Jane;
170) Rodford John William;
assistite dall'avv. Massimiliano Gabrielli del foro di Roma;
- 
- 

171) Incutti Deborah;

assistita dall'avv. Enedino Zicarelli del foro di Castrovillari.

Visti gli artt. 538 e 539 c.p.p.,

CONDANNA

Schettino Francesco e la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in solido tra di essi, a risarcire alla parte civile Eredità giacente di Grube Gabriele, in persona del curatore, assistita dall'avv. Cesare Graziano Bulgheroni del foro di Milano, unicamente i danni, patrimoniali e non, *iure hereditatis* nonché a corrispondere alla medesima parte civile la somma di euro 60.000,00 a titolo di provvisionale, rimettendo le parti davanti al giudice civile per la liquidazione; rigetta le richieste risarcitorie avanzate dalla medesima parte civile relative a voci di danno, patrimoniale e non, *iure proprio*.

(condanna in via definitiva per solo danno non patrimoniale)

Visto 538 c.p.p.,

CONDANNA

Schettino Francesco e la società Costa Crociere s.p.a., quale responsabile civile, in solido tra di essi, a corrispondere gli importi come qui di seguito liquidati in via definitiva, a titolo di risarcimento del danno non patrimoniale, alle seguenti parti civili:

A) euro 30.000,00 (trentamila/00) a favore di ciascuna delle seguente parti civili:

172) Adiasa I Nengah;

173) Benites Salcedo Ricardo;

174) Benyamin Ivan;

175) Chavez Moreno Diana Carolina;

176) Chico Cornelio Cesar Jesus;

177) Chita Pande I Putu Darsa

178) D'mello Joseph

179) Fang Liyun;

180) Fernandes Benny

181) Fernandes Christopher

182) Fernandes Josfy

183) Garriazo Lucana Ericsson Janeck

184) Harasta Valentina Makeno

185) Herry

186) Jiang Song Fang

187) Kang Mal Hee

- 188) Li Qingqing
- 189) Lobo Macarenhas Honorio
- 190) Mendoza Valverde Rudy Alberto
- 191) Miranda Johnson
- 192) Otanez Sturla Raysa
- 193) Paredes Burga Angel Alexander
- 194) Pellegrino Maurizio
- 195) Penacoba Navarro José Luis
- 196) Polasa Rajesch
- 197) Quadras Ajay Arun
- 198) Quinonez Principe Patricia Miluska
- 199) Quiroz Heredia Franz Anthony
- 200) Reano Panta Jose Luis Moises
- 201) Rodil Julius Erving P.
- 202) Rodriguez Chujutalli Oscar Geraldo
- 203) Rodriguez Villanueva Marlyn Sara
- 204) Sasmita Goswami
- 205) Shaikh Arif Mehbood
- 206) Silva Saavedra Javier Erasmo
- 207) Sirazetdinov Ruslan Talgatovich
- 208) Soto Valdez Cindy Michelly
- 209) Toledo Flores Frank
- 210) Torres Otanez Rayrub
- 211) Van Dijk Narien
- 212) Vera Torres Armando Mango
- 213) Campanella Rosa
- 214) Miccoli Mario
- 215) Nunzia Miccoli
- 216) Vito Miccoli
- 217) Miccoli Giuseppe
- 218) Zaccaria Rosa
- 219) Sabatelli Leonarda
- 220) Sabatelli Leonarda per conto della minore Valentina Grattagliano
- 221) Ferrara Rosa

- 222) Bravata' Angela
- 223) Greco Vita
- 224) D. Martins De Oliveira Fransergio
- 225) Nascimento Marcia Maria
- 226) Gerg Elvira
- 227) Gerg Wilhelm
- 228) Justus Tatjana
- 229) Justus Viktor
- 230) Koch Roswitha
- 231) Krieger Horst
- 232) Redmann Angela Maria;

assistite dall'avv. Alessandro d'Amato del foro di Grosseto;

B) euro 15.000,00 (quindicimila/00) a favore di ciascuna delle seguenti parti civili:

- 233) CODACONS ONLUS;
assistita dall'avv. Carlo Rienzi del foro di Roma;
- 234) CONFCONSUMATORI, in personale del legale rappresentante;
assistita dall'avv. Marco Festelli del foro di Grosseto;
- 235) WWF-ITALIA, in persona del legale rappresentante pro-tempore;
assistita dall'avv. Sergio Nunzi del foro di Grosseto.

(Condanna in via definitiva per danni patrimoniale e non)

Visto l'art. 538 c.p.p.,

CONDANNA

Schettino Francesco e la responsabile civile società Costa Crociere s.p.a., in solido tra di essi, a corrispondere alle parti civili gli importi di seguito rispettivamente indicati, liquidati in via definitiva a titolo di risarcimento dei danni patrimoniale e non:

- 236) Euro 35.730, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Buk Daria;
- 237) Euro 44.297,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Jeong Hye Jin;
- 238) Euro 33.966,75, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Marina Katok Stalishnavovna;
- 239) Euro 42.980,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Metcalf Rose Elisabeth;

- 240) Euro 38.725,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Penacoba Perez Carlos José;
- 241) Euro 31.000,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Siavvas Georgios;
- 242) Euro 36.676,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Suryadinata Putu Haryana;
- 243) Euro 34.855,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Trusov Alexandr Vladimirovich;
- 244) Euro 41.358,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Van Dijk Michael;
- 245) Euro 38.118,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Zhuruk Elena Nilolaevna;
- 246) Euro 33.230,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Krause Renate;
- 247) Euro 30.872,96, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brolli Ugo;
- 248) Euro 31.940,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Krause Helmut;
- 249) Euro 30.872,96, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brolli Lilli;
- 250) Euro 45.701,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Beheler Bernard;
- 251) Euro 40.663, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Beheler Cornelia;
- 252) Euro 34.698,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Birnstiel Sandra;
- 253) Euro 36.660, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Bohlander Heini;
- 254) Euro 34.496,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brepohl Ingrid;
- 255) Euro 34.496,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brepohl Udo;
- 256) Euro 32.626,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Bruns Edith;

257) Euro 38.839,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Koch Gerhard;

258) Euro 36.380, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Kreutzer Anne-Marie;

259) Euro 34.553,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Kreutzer Diana;

260) Euro 35.705,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Kreutzer Wahl Kai;

261) Euro 32.500, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Perez Hector;

parti civili assistite dall'avv. Alessandro d'Amato del foro di Grosseto.

(Condanna a favore di Costa Crociere s.p.a e rigetti domande risarcitorie)

Visti gli artt. 538 e 539 c.p.p.,

CONDANNA

Schettino Francesco a risarcire alla parte civile Costa Crociere s.p.a. ogni danno patrimoniale e non subito, rimettendo le parti davanti al giudice civile per la liquidazione.

Rigetta ogni richiesta risarcitoria avanzata dalla Camera di Commercio di Grosseto.

Dichiara inammissibili per difetto di legittimazione processuale le domande risarcitorie avanzate dalla SOS CONCORDIA per conto dei centouno aderenti.

Rigetta le richieste di risarcimento dei danni avanzate dal Ministero delle Economie e Finanze.

(Condanna alle spese di lite)

Visto l'art. 541 c.p.p.,

CONDANNA

Schettino Francesco e la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in solido tra di essi, a rifondere le spese di lite alle parti civili non soccombenti, per gli importi di seguito rispettivamente liquidati, oltre iva, cpa e rimborso forfetario (nella misura del 15%) come per legge:

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP ed euro 8.359,20 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Gianluca Acciardi del foro di Cosenza;

◆ euro 4.644,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Maria Allevato del foro di Cosenza;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 5.805,00 per la fase dibattimentale, euro 1.000,00 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle

spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Vito Anobile del foro di Savona;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 4.837,50 per la fase dibattimentale, a favore della parte civile assistita dall'avv. Roberto Baccheschi del foro di Grosseto;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 6.966,00 per la fase dibattimentale, euro 2.423,70 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Sergio Bellotti del foro di Roma;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 3.870,00 per la fase dibattimentale, a favore della parte civile assistita dall'avv. Francesco Bevacqua del foro di Firenze;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 6.966,00 per la fase dibattimentale, a favore della parte civile assistita dall'avv. Simona Brizzi del foro di Grosseto;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 9.752,40 per la fase dibattimentale, euro 15.907,39 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Cesare Graziano Bulgheroni del foro di Milano;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 3.870,00 per la fase dibattimentale, euro 870,63 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Antonella Carbone del foro di Milano;

◆ euro 3.870,00 per la fase dibattimentale, euro 1.079,45 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Davide Castelletti del foro di Verona;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 6.966,00 per la fase dibattimentale, euro 4.000,20 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Domenico Chirulli del foro di Bari;

◆ euro 5.418,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Gabriele Dalle Luche del foro di Lucca;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 24.381,00 per la fase dibattimentale, euro 1.909,76 per spese relative a notifiche postali, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Alessandro d'Amato del foro di Grosseto;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 4.837,50 per la fase dibattimentale, euro 1.500,00 per spese di trasferta, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle

spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Antonio De Rensis del foro di Bologna;

◆ euro 13.545,00 per la fase dibattimentale a favore delle parti civili assistite dall'avv. Tatiana Della Marra del foro di Roma;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 4.837,50 per la fase dibattimentale, euro 713,18 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Andrea Di Blasio del foro di Roma;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 5.805,00 per la fase dibattimentale, euro 3.176 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Alessandro Fagni del foro di Pistoia;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 9.674,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Marco Festelli del foro di Grosseto;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 8.359,20 per la fase dibattimentale, euro 11.595,13 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Massimiliano Gabrielli del foro di Roma;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 6.966,00 per la fase dibattimentale, euro 1.992,70 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Giuseppe Gallenca del foro di Torino;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 3.870,00 per la fase dibattimentale, a favore della parte civile assistita dall'avv. Giorgio Soletta del foro di Sassari;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 4.837,50 per la fase dibattimentale, euro 249,25 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Maura Giannelli Savastano del foro di Roma;

◆ euro 4.644,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Elisabetta Gizzi del foro di Perugia;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 4.644,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Alessia Gonzo del foro di Modena;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 4.837,50 per la fase dibattimentale, euro 411,50 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle

spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Simona Graziosi del foro di Roma;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 6.966,00 per la fase dibattimentale, euro 19.960,25 per spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Alessandra Guarini del foro di Biella;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 3.870,00 per la fase dibattimentale, euro 3.436,58 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Antonio Langher del foro di Messina;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 6.966,00 per la fase dibattimentale, euro 7.837,06 per consulenza tecnica, a favore della parte civile assistita dall'avv. Alessandro Maria Lecci del foro di Grosseto;

◆ euro 20.317,50 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Pier Paolo Lucchese del foro di Roma;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 4.644,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Leonardo Zipoli del foro di Roma;

◆ euro 4.644,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Nino Marazzita del foro di Roma;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 5.805,00 per la fase dibattimentale, euro 3.959,55 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Edoardo Mensitieri del foro di Pesaro;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 6.966,00 per la fase dibattimentale, euro 1.957,40 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Stefano Minasi del foro di Roma;

◆ euro 4.644,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Luciano Miotti del foro di Roma;

◆ euro 5.418,00 per la fase dibattimentale a favore delle parti civili assistite dall'avv. Nicola Neri del foro di Roma;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 8.359,20 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Thomas H.B. Peruzzi del foro di Grosseto;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 15.325,20 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Patrizia Pinna dell'Avvocatura dello stato di Firenze;

- ◆ euro 5.805,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Mara Renzetti del foro di Grosseto;
- ◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 6.966,00 per la fase dibattimentale, euro 8.000,00 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, euro 11.775,18 per spese di consulenze tecniche, a favore della parte civile assistita dall'avv. Carlo Rienzi del foro di Roma;
- ◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 5.805,00 per la fase dibattimentale, euro 4.655,48 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Silvio Rizzetto del foro di Ferrara;
- ◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 5.805,00 per la fase dibattimentale, euro 2.118,53 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Anna Maria Romeo del foro di Latina;
- ◆ euro 4.644,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Andrea Santini del foro di Arezzo;
- ◆ euro 5.805,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Nicola Scialla del foro di Grosseto;
- ◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 4.837,50 per la fase dibattimentale, a favore della parte civile assistita dall'avv. Stefania Sorrenti del foro di Grosseto;
- ◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 15.325,20 per la fase dibattimentale, euro 14.730,17 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Michelina Suriano del foro di Bologna;
- ◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 9.288,00 per la fase dibattimentale, euro 5.556,10 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Fabio Targa del foro di Padova;
- ◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 4.837,50 per la fase dibattimentale, euro 1.588,00 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Ilaria Valentini del foro di Pistoia;
- ◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 9.288,00 per la fase dibattimentale, euro 7.781,71 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle

spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Salvatore Vitrano del foro di Palermo;

◆ euro 3.870,00 per la fase dibattimentale, euro 420,00 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Enedino Zicarelli del foro di Castrovillari;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 4.644,00 per la fase dibattimentale, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Valentina Zucchetti del foro di Modena;

◆ euro 5.031,00 per la fase GIP-GUP, euro 4.837,50 per la fase dibattimentale, euro 2.924,62 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Giuseppe Quartararo del foro di Firenze;

◆ euro 4.644,00 per la fase dibattimentale, euro 786,00 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Debora Fiore del foro di Frosinone;

◆ euro 4.644,00 per la fase dibattimentale, euro 786,00 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore delle parti civili assistite dall'avv. Vincenzo Galassi del foro di Frosinone;

◆ euro 3.870,00 per la fase dibattimentale, a favore della parte civile assistita dall'avv. Ignazio Basile del foro di Cagliari;

◆ euro 3.870,00 per la fase dibattimentale, euro 1.492,50 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Gianluca Madonna del foro di Bergamo;

◆ euro 2.580,00 per la fase dibattimentale, a favore della parte civile WWF-ITALIA, ammessa a gratuito patrocinio a spese dello stato e assistita dall'avv. Sergio Nunzi del foro di Grosseto, disponendone il pagamento a favore dello Stato, ai sensi dell'art. 110, comma 3, d.p.r. 115/2002;

◆ euro 3.870,00 per la fase dibattimentale, euro 108,00 per spese documentate, oltre l'indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, a favore della parte civile assistita dall'avv. Gettulo Belarducci del foro di Terni.

(termine per il deposito della motivazione)

Visto l'art. 544, comma 3, c.p.p., indica in giorni novanta il termine per il deposito della motivazione (termine prorogato di giorni sessanta dal Presidente della Corte di Appello).

Così deciso in Grosseto, nella camera di consiglio dell'11 febbraio 2015.

IL PRESIDENTE
dott. Giovanni Puliatti



I GIUDICI ESTENSORI

Dott. Marco Mezzaluna



Dott. Sergio Compagnucci



INDICE

PARTE PRIMA

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO. CONVENZIONI INTERNAZIONALI E IL RINA. DESCRIZIONE DELLA NAVE

IMPUTAZIONI.....	2
CONCLUSIONI.....	43
1.1. SVOLGIMENTO DEL PROCESSO.....	51
1.2. LE CONVEZIONI INTERNAZIONALI ED IL RINA	57
1.3. DESCRIZIONE NAVE	60
1.3.1. I ponti	62
1.3.2. I compartimenti.....	65
1.3.3. Porte stagne	67
1.3.4. Le c.d. zone verticali.....	70
1.3.5. I generatori diesel e quadro elettrico	72
1.3.6 Generatori diesel di emergenza.....	75
1.3.7. Le pompe	76
1.3.8. Mezzi di salvataggio	79
1.3.9. Il ponte di comando	83
1.3.10. Sistema di comunicazione di radio navigazione e di registrazione.	85
1.4 CONDUZIONE DELLA NAVE	88
1.4.1. Equipaggio.....	91
1.4.2. Turni di guardia e la tenuta della guardia	94
1.4.3. Le esercitazioni.....	97
1.4.4. Sistema di gestione della sicurezza ed il ruolo di appello	103
1.4.5. Ruolo d'appello.....	105
1.5. CONFORMITA' DELLA CONCORDIA ALLA NORMATIVA VIGENTE.....	115
1.6. PIANIFICAZIONE DELLA ROTTA	119

PARTE SECONDA

DALLA PARTENZA ALL'URTO

2.1. LA NAVE AL MOMENTO DELLA SUA PARTENZA DA CIVITAVECCHIA	125
---	-----

2.2. DALLA PARTENZA ALL'URTO CON IL BASSO FONDALE. FONTI PRINCIPALI DI PROVA ED IN PARTICOLARE LA "TIMELINE".	129
2.2.1. Il cambiamento di rotta	133
2.2.2. Ore 20:01 cambio della guardia e la cena del comandante	140
2.2.3. Ore 21:34 - ingresso del comandante schettino in plancia	141
2.2.4. La telefonata con il comandante Palombo	146
2.2.5. Schettino assume il comando	150
2.2.6. Verso l'impatto con il basso fondale delle Scole	152
2.2.7. Ancora sugli ordini di rotta dati dal Comandante Schettino.	166
2.3. LE CONDOTTE COLPOSE CONTESTATE	175
2.3.1. Il delitto di naufragio	175
2.3.2. Condotte colpose commissive ed omissive. il nesso causale	177
2.3.3. Profili di colpa relativi alla inadeguata programmazione dell'accostata (punti da 1 a 4 dell'imputazione)	185
2.3.4. Velocità di navigazione durante la manovra di accostata (punto nr. 5 e 18 dell'imputazione)	187
2.3.5. Arrivo in plancia e condotte tenute dall'imputato prima di assumere formalmente il comando (punti n. 7, 8, 9 e 10 dell'imputazione)	190
2.3.6. Mancata predisposizione di un adeguato servizio di vedetta (punti nr. 6 e 13)	193
2.3.7. Assunzione del comando (punti nr. 11, 12, 14, 15 e 16 dell'imputazione)	194
2.3.8. I profili di colpa contestati ai punti nr. 17, 19 e 20.	195
2.4. L'ERRORE DEL TIMONIERE	199

PARTE TERZA

LA GESTIONE DELL'EMERGENZA

3.1. BREVE PREMessa	209
3.2. RICOSTRUZIONE DEGLI EVENTI PIÙ SIGNIFICATIVI (DALL'IMPATTO ALL'USCITA DALLA PLANCIA)	210
3.2.1. La percezione dell'impatto in plancia di comando (21:45:07: i secondi successivi all'incidente)	210
3.2.2. La percezione dell'impatto nel resto della nave	212
3.2.3. La situazione vista da Iaccarino e riferita in plancia di comando.	217
3.2.4. Di nuovo in plancia, con un piccolo passo indietro (21:49 - 22:12)	217
3.2.5. La confusione fuori dalla plancia e gli annunci ai passeggeri	221
3.2.6. Di nuovo in plancia (22:13 - 22:25)	224
3.2.7. Ore 22:33 (l'emergenza generale) - 22:53.	226
3.2.8. Ore: 22:54 - 23:20 (dall'annuncio di abbandono all'uscita dalla plancia)	229

3.3. PROFILI DI COLPA CONTESTATI IN RELAZIONE ALLA GESTIONE DELL'EMERGENZA.....	231
3.3.1. "Omettendo di lanciare il segnale in codice Delta - X-ray e di attivare, dirigere e coordinare la conseguente procedura antifalla (...)".....	231
3.3.2. "Omettendo di porre in esecuzione le procedure previste per isolare i compartimenti stagni allagati (...)".....	237
3.3.3. "Omettendo di attivare la Centrale Operativa (...)".....	238
3.3.4. "Omettendo di nominare uno Ship Crisis Coordinator - SCC (...)".....	239
3.3.5. "Omettendo di costituire il Crisis Committee Shipline - CCSHIP (...)".....	242
3.3.6. "Omettendo inizialmente, sin dalle ore 21.58, e comunque poi ritardando eccessivamente di emettere il segnale di emergenza generale (...)".....	245
3.3.7. "Omettendo di dare personalmente la comunicazione relativa all'emergenza generale (...)".....	250
3.3.8. "Omettendo di notificare al Technical Advisor l'evento di sinistro, con ogni successivo doveroso aggiornamento (...)".....	255
3.3.9. "Omettendo inizialmente e comunque ritardando eccessivamente di far emettere i segnali di pan pan, prima, e di distress e di mayday (...)".....	256
3.3.10. "Facendo comunicare reiteratamente a passeggeri ed equipaggio informazioni false (...)".....	258
3.3.11. "Accentuando lo sbandamento a dritta della nave, appennellando l'ancora di dritta e bloccandola prima che toccasse il fondo (...)".....	260
3.3.12. "Omettendo di dare per tempo, sin (al più tardi) dalle ore 22.10, l'ordine di abbandono nave (...)".....	261
3.3.13. "Omettendo poi di dare personalmente l'ordine di abbandonare la nave (...)".....	283
3.3.14. "Disponendo che le operazioni di ammaino delle scialuppe di salvataggio fossero eseguite inizialmente soltanto dal lato di dritta (...)".....	285
3.4. PREVEDIBILITÀ ED EVITABILITÀ DEGLI EVENTI DANNOSI (CONCRETIZZAZIONE DEL RISCHIO).....	288
3.5. DECORSO CAUSALE REALE: LA RICOSTRUZIONE DELLA DINAMICA DEI DECESSI.....	289
3.5.1. Servell Francis (passeggero).....	289
3.5.2. Micheaud Jean Pierre (passeggero).....	291
3.5.3. Mendoza Tomas Alberto Costilla (membro dell'equipaggio).....	291
3.5.4. Masia Giovanni (passeggero).....	292
3.5.5. Guades Guillermo Bual (passeggero).....	295
3.5.6. Egon Hör (passeggero).....	296
3.5.7. Feher Sandor (membro dell'equipaggio).....	298
3.5.8. Gregoire Pierre André Emile (passeggero).....	299
3.5.9. Gregoire Jeanne Yvonne in Gannard.....	300
3.5.10. Werp Josef (passeggero).....	300
3.5.11. Werp Brunhild (passeggera).....	300

3.5.12. Horst Galle (passeggero).....	301
3.5.13. Schroeter Margrit (passeggera).....	301
3.5.14. Virzì Luisa Antonia (passeggera).....	301
3.5.15. Trecarichi Maria Grazia (passeggera).....	303
3.5.16. D'Introno Maria (passeggera).....	304
3.5.17. Grube Gabriele Maria (passeggera).....	307
3.5.18. Schall Inge (passeggera).....	308
3.5.19. Stumpf Siglinde (passeggera).....	311
3.5.20. Molina Erika Fani Soria (membro dell'equipaggio).....	312
3.5.21. Litzler Mylène Lisiane Marie Thèrèse (passeggera).....	313
3.5.22. Blemant Michael (passeggero).....	314
3.5.23. Williams Arlotti (passeggero).....	314
3.5.24. Arlotti Dayana (passeggera).....	319
3.5.25. Bauer Elisabeth (passeggera).....	319
3.5.26. Neth Margarethe (passeggera).....	319
3.5.27. Girolamo Giuseppe (membro dell'equipaggio).....	319
3.5.28. Frank Gerald (passeggero).....	320
3.5.29. Heil Barbara Ann (passeggera).....	321
3.5.30. Ganz Norbert Josef (passeggero).....	321
3.5.31. Ganz Cristina Mathilde (passeggera).....	322
3.5.32. Rebello Russel Terence (membro dell'equipaggio).....	322
3.6. CONSIDERAZIONI COMUNI SUL DECORSO CAUSALE REALE.....	323
3.6.1. Ritrovamento di cinque cadaveri all'interno della tromba degli ascensori.....	325
3.7. ACCERTAMENTO DEL NESSO CAUSALE TRA LA CONDOTTA COLPOSA DURANTE LA GESTIONE DELL'EMERGENZA E GLI EVENTI DELITTUOSI.....	333
3.7.1. LE SPECIFICITÀ DEL CASO CONCRETO.....	336
3.7.1.1. Individuazione del tempo necessario a svolgere le attività di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio.....	336
3.7.1.2. Durata delle attività di abbandono.....	338
3.7.1.3. La possibilità di ammainare le lance in considerazione della velocità e dello scarrocciamento della nave.....	342
3.7.1.4. Il mancato sbraccio di tre lance sul lato sinistro.....	345
3.7.2. Accertamento controfattuale.....	353
3.7.2.1. Esito dell'accertamento controfattuale.....	359
3.8. LE "CRITICITÀ" (DI NATURA TECNICA E NON) SOLLEVATE DAI DIFENSORI	359
3.8.1. L'irregolare funzionamento del Diesel Generatore d'Emergenza (DGE).....	359
3.8.2. Mancata alimentazione dei timoni.....	366
3.8.3. Impossibilità di far funzionare le pompe di aspirazione.....	367

3.8.4. L'irregolare funzionamento degli ascensori.	370
3.8.5. L'impossibilità di utilizzare i verricelli per l'issaggio delle scialuppe.	370
3.8.6. L'illuminazione in caso di emergenza.	373
3.8.7. L'impossibilità di utilizzare il sistema informatico NAPA On board.	374
3.8.8. La tenuta delle porte stagne.	377
3.9. IL REATO DI LESIONI PERSONALI PLURIME.	379
3.10. I REATI DI CUI AGLI ARTT. 17 E 25, D.LGV. N. 196 DEL 2005.	390

PARTE QUARTA

I REATI DI ABBANDONO

4.1. BREVE PREMessa.	395
4.2. RICOSTRUZIONE DEGLI EVENTI PIÙ SIGNIFICATIVI DALL'ABBANDONO DELLA PLANCIA DI COMANDO IN POI (ORE 23:20 E SEGUENTI).	395
4.3. REATO DI ABBANDONO DI PERSONE INCAPACI (ART. 591 C.P.).	401
4.3.1. Consapevolezza della presenza di altre persone sotto forma di dolo eventuale.	413
4.4. ABBANDONO DI NAVE IN PERICOLO DA PARTE DEL COMANDANTE.	419
4.5. LO STATO DI NECESSITÀ EX ART. 54 C.P. IN ORDINE ALL'ABBANDONO.	427

PARTE QUINTA

TRATTAMENTO SANZIONATORIO

5.1 SULLE AGGRAVANTI CONTESTATE IN RELAZIONE AL NAUFRAGIO.	431
5.1.1. L'aggravante di cui all'art. 1122 codice navigazione (non fondatezza).	431
5.1.2. L'aggravante della colpa cosciente ex art.61 nr.3 c.p. (fondatezza).	431
5.2. SULLE AGGRAVANTI CONTESTATE IN RELAZIONE AI DELITTI DI OMICIDIO COLPOSO E LESIONI PERSONALI COLPOSE.	436
5.2.1. Aggravante di cui all'art. 589, comma 2, c.p. (violazione normativa antinfortunistica).	436
5.2.2. L'aggravante della colpa cosciente (esclusione).	439
5.3. L'AGGRAVANTE EX ART. 112, COMMA 1, N. 3, C.P.	442
5.4. LA RICHIESTA DI CONCESSIONE DELLE ATTENUANTI GENERICHE.	443
5.5. LA QUESTIONE DEL CONCORSO FORMALE TRA I REATI DI NAUFRAGIO, DI OMICIDIO COLPOSO PLURIMO E LESIONI PERSONALI COLPOSE PLURIME.	445
5.6. LA CONTINUAZIONE TRA LE CONTRAVVENZIONI DI CUI AL CAPO B).	450
5.7. ABBANDONO DI NAVE IN PERICOLO E ABBANDONO DI PERSONE INCAPACI: CONCORSO FORMALE TRA I DUE REATI.	451
5.8. LA COMMISURAZIONE DELLA PENA: I PARAMETRI DI CUI ALL'ART. 133.	452
5.8.1. Il reato di naufragio.	452
5.8.1.1. I concorsi di colpa.	452

5.8.2. Le pene per il concorso formale tra omicidio colposo plurimo e lesioni personali colpose plurime.....	454
5.8.3. La pena per il concorso formale tra i due reati di abbandono.	459
5.8.4. La pena per le contravvenzioni di cui agli artt. 17, comma 1, e 25, comma 4, d. lgv n. 196/2005 (capo B).	460
5.8. LE PENE ACCESSORIE.	461

PARTE SESTA

LE DOMANDE DELLE PARTI CIVILI

6.1. LA RESPONSABILITÀ <i>INDIRETTA</i> DELLA SOCIETÀ ARMATRICE.	465
6.2. LA (ERRONEAMENTE INVOCATA) RESPONSABILITÀ DIRETTA DELLA COSTA CROCIERE S.P.A. AI SENSI DEL D.LGS N. 231/2001.	467
6.3. IL DANNO PUNITIVO.....	468
6.4. LE DOMANDE RISARCITORIE DEI PASSEGGERI.....	471
6.4.1. La categoria del danno non patrimoniale. (La suddivisione al suo interno in tre distinte voci).	472
6.4.2. Danno non patrimoniale <i>sub specie</i> di “danno morale subiettivo”.....	473
6.4.3. Danno cosiddetto “da vacanza rovinata”.	477
6.4.4. Danno esistenziale.....	478
6.4.5. Liquidazione del danno morale subiettivo.	479
6.4.6. Le domande delle parti civili che hanno chiesto soltanto il danno non patrimoniale (liquidazione in via definitiva).	480
6.4.7. Parti civili che hanno chiesto il risarcimento del danno non patrimoniale e del danno patrimoniale.	482
6.4.8. Le peculiarità riguardanti la posizione di alcune parti civili.	488
6.4.9. Liquidazione in via definitiva dei danni patrimoniale e non patrimoniale a favore di alcune parti civili.	489
6.5. EREDITÀ GIACENTE DI GRUBE GABRIELE.	491
6.6. LA PARTE CIVILE “ASSOCIAZIONE SOS CONCORDIA” (INAMMISSIBILITÀ DELLA DOMANDA).	493
6.7. LE PARTI CIVILI (AVV. LUCCHESI) COSTITUITESI SINGOLARMENTE.....	496
6.8. PARTE CIVILE “CAMERA DI COMMERCIO DI GROSSETO”.	498
6.9. PARTE CIVILE “MINISTERO DELL’AMBIENTE”.....	499
6.10. LA PARTE CIVILE “MINISTERO DELL’INTERNO”.	506
6.11. LA PARTE CIVILE “MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI”.....	506
6.12. LA PARTE CIVILE “DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE”.	507
6.13. LA PARTE CIVILE “MINISTERO DELLA DIFESA”.	507
6.14. LA PARTE CIVILE “PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI”.....	507
6.15. LA PARTE CIVILE “MINISTERO DELL’ECONOMIA E DELLE FINANZE”.	508

6.16. DANNO ALL'IMMAGINE O ALLA REPUTAZIONE DEGLI ENTI TERRITORIALI.....	508
6.17. LA PARTE CIVILE "REGIONE TOSCANA".....	509
6.18. LA PARTE CIVILE "PROVINCIA DI GROSSETO".	510
6.19. LA PARTE CIVILE "COMUNE ISOLA DEL GIGLIO".	511
6.20. LA PARTE CIVILE "I.N.A.I.L.".	516
6.21. LA PARTE CIVILE "WWF - ITALIA".	517
6.22. LE PARTI CIVILI "CONFCONSUMATORI" E "CODACONS ONLUS".	519
6.23. LA PARTE CIVILE "COSTA CROCIERE S.P.A.".	520
6.24. LA DISCIPLINA DELLE SPESE DI LITE SOSTENUTE DALLE PARTI CIVILI.	521
6.24.1. Compenso per la fase davanti al Giudice dell'udienza preliminare.	524
6.24.2. Spese e indennità di trasferta.	525
6.24.3. Costi per le consulenze tecniche di parte.	526
DISPOSITIVO	527
INDICE.....	547