



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

La Corte di Appello di Firenze - Sezione I Penale

composta dai Magistrati:

Grazia D'Onofrio Presidente
Linda Vannucci Consigliere
Angelo Grieco Consigliere relatore/estensore

nella pubblica udienza del 31 maggio 2016 ha pronunciato e
pubblicato mediante lettura del dispositivo la seguente

S E N T E N Z A

nel procedimento penale 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 - ASSENTE

Assistito dai difensori di fiducia avvocato Saverio SENESE
e avvocato Donato LAINO, entrambi del foro di Napoli

N° 2018Reg.Sent.

N°Reg.Gen. 5115/15

N°N.R. 285/12

N°.....Camp.Pen

SENTENZA

In data. 31.05.2016

Lì,.....

Fatte schede e
comunicazione
elettorale

Il Cancelliere

Lì,

Trasmesso estratto
sentenza alla Procura
Gen. Sede e Questura
di.....

Il Cancelliere

SOMMARIO

CAPITOLI DI IMPUTAZIONE.....	10
CONCLUSIONI	58
1. PARTE PRIMA. LA SENTENZA DEL TRIBUNALE DI GROSSETO....	61
1.1. Dati generali.....	61
1.2. Dalla partenza al naufragio.....	62
1.3. Le condotte e i profili di colpa ascritti all'imputato per il naufragio.....	76
1.4. La gestione della emergenza e i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali.....	84
1.5. Le condotte e i profili di colpa ascritti all'imputato nella fase della gestione dell'emergenza per i delitti di omicidio e lesioni personali.....	94
1.6. I reati contravvenzionali [artt. 81 ² e 110, 112 n. 3 c.p. e 17 ¹ , lett. a) e b) e 25 ⁴ , d.lgs. 19 agosto 2005 n. 196 di cui al capo b) dell'imputazione].....	109
1.7. I reati di abbandono [artt. 81 ¹ e 591 ¹ c.p. e 1097 c.n., di cui al capo c) dell'imputazione].....	111
1.8. Il trattamento sanzionatorio.....	115
1.9. Le statuizioni civili.....	116
1.9.1. La responsabilità indiretta della società armatrice e la non pertinenza alla fattispecie della disciplina di cui al decreto legislativo n. 231/2001.....	116
1.9.2. Il c.d. danno punitivo.....	117
1.9.3. Le domande risarcitorie dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio. Il quadro complessivo.....	117
1.9.3.1. La liquidazione dei danni alle persone trasportate	119
1.9.3.2. Liquidazione in via definitiva delle parti civili richiedenti soltanto il danno non patrimoniale.....	119

1.9.3.3. Liquidazione in via definitiva di alcune parti civili richiedenti il danno patrimoniale e il danno non patrimoniale.....	120
1.9.3.4. Liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni e riconoscimento di provvisionale in favore di altre parti civili, richiedenti il risarcimento del danno non patrimoniale e del danno patrimoniale..	120
1.9.3.5. Liquidazione delle provvisionali riguardanti la peculiare posizione di alcune parti civili.....	121
1.9.3.6. Liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni ed il riconoscimento di una provvisionale in favore della parte civile “Eredità giacente di Grube Gabriele”.....	122
1.9.4. Le domande risarcitorie di alcuni abitanti dell’Isola del Giglio costituitisi parti civili. Il quadro complessivo e la liquidazione non definitiva, con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni ed il riconoscimento di provvisionali in favore delle predette parti civili.....	123
1.9.5. La domanda risarcitoria della parte civile Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni e al pagamento di una provvisionale a titolo di danno ambientale per “c.d. perdita provvisoria”.....	124
1.9.6. Le domande risarcitorie delle parti civili Ministero dell’Interno, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento Protezione Civile e Ministero della Difesa. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e il riconoscimento di provvisionale in favore di ciascuna delle predette parti civili.....	127
1.9.7. La domanda risarcitoria della parte civile Presidenza del Consiglio dei Ministri. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali e il riconoscimento di provvisionale in favore della predetta parte civile.....	128

1.9.8. La domanda risarcitoria della parte civile Regione Toscana. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali e il riconoscimento di provvisionale in favore della predetta parte civile.....	129
1.9.9. La domanda risarcitoria della parte civile Provincia di Grosseto. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali e il riconoscimento di provvisionale in favore della predetta parte civile.....	130
1.9.10. La domanda risarcitoria della parte civile Comune Isola del Giglio. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali e il riconoscimento di provvisionale in favore della predetta parte civile.....	131
1.9.11. La domanda risarcitoria della parte civile I.N.A.I.L. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali e il riconoscimento di provvisionale in favore della predetta parte civile.....	132
1.9.12. La domanda risarcitoria della parte civile WWF Italia. La liquidazione definitiva con la pronuncia di condanna al risarcimento dei danni non patrimoniali in favore della predetta parte civile.....	133
1.9.13. Le domande risarcitorie delle parti civili Confconsumatori e Codacons Onlus. La liquidazione definitiva con la pronuncia di condanna al risarcimento dei danni non patrimoniali in favore delle predette parti civili.....	134
1.9.14. La domanda risarcitoria della parte civile Costa Crociere s.p.a. La pronuncia della sola condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali.....	134
1.9.15. Il rigetto della domanda risarcitoria della parte civile Camera di Commercio di Grosseto.....	135



1.9.16. Il rigetto della domanda risarcitoria della parte civile Ministero dell'Economia e delle Finanze.....	136
1.9.17. L'inammissibilità della domanda risarcitoria della parte civile Associazione SOS Concordia.....	136
1.9.18. La disciplina delle spese processuali sostenute dalle parti civili.....	138
2. PARTE SECONDA. L'APPELLO DEL PROCURATORE DELLA REPUBBLICA PRESSO IL TRIBUNALE DI GROSSETO. SUA PARZIALE FONDATEZZA	140
2.2. La infondatezza del primo motivo d'appello. Motivazione. La parziale fondatezza del settimo motivo d'appello. Motivazione. Rinvio dell'esame dei restanti motivi al paragrafo 3.2.20.....	151
3. PARTE TERZA. GLI APPELLI DEI DIFENSORI DI FRANCESCO SCHETTINO E DELL'IMPUTATO PERSONALMENTE.....	155
3.1. L'appello del difensore dell'imputato avvocato Donato Laino. Sua inammissibilità.....	156
3.2. L'appello del difensore dell'imputato avvocato Saverio Senese. Sua infondatezza.....	158
3.2.1. Premessa (di metodo) sulla struttura dell'appello in questione e sull'organizzazione della motivazione.....	159
3.2.2. Il primo e il secondo motivo. La rotta tracciata da Canessa e la rotta seguita da Schettino.....	163
3.2.3. Il primo, il secondo e il terzo motivo. La conduzione della nave da parte di Ambrosio fuori dalla rotta tracciata da Canessa e il preteso passaggio di una "pentola bollente" da Ambrosio nelle mani di Schettino.....	180
3.2.4. Il primo e il terzo motivo. Gli errori del timoniere e la loro incidenza causale.....	200

3.2.5. Ancora sulle doglianze di cui al primo motivo d'appello in relazione al delitto di naufragio.....	221
3.2.6. Ancora sulle doglianze di cui al secondo motivo d'appello in relazione al delitto di naufragio.....	222
3.2.7. Ancora sulle doglianze di cui al terzo motivo d'appello in relazione al delitto di naufragio.....	232
3.2.8. Il quarto motivo. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale, in relazione alla fase del naufragio.....	237
3.2.9. Il quinto motivo. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale in relazione alla fase del naufragio.....	240
3.2.10. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale di cui ai nuovi motivi d'appello depositati dai difensori avvocati Donato Laino e Saverio Senese e dall'imputato personalmente, in relazione alla fase del naufragio	244
3.2.11. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale di cui ai nuovi motivi d'appello depositati dal difensore avvocato Donato Laino, in relazione alla fase del naufragio	247
3.2.12. Il sesto motivo. La gestione dell'emergenza e i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali. Le violazioni normative e i ritardi nella dichiarazione di emergenza generale e nell'invio dei segnali "pan pan", "distress" e "mayday" ...	249
3.2.13. Il sesto motivo. La gestione dell'emergenza e i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali. Il ritardo nell'ordine di abbandono della nave. Il mancato ammaino di tre scialuppe poste sul lato sinistro. La impreparazione del personale e i malfunzionamenti.....	300
3.2.14. Ancora sul quarto motivo. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale in relazione alla fase della gestione dell'emergenza e ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali.....	339



3.2.15. Ancora sul quinto motivo. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale in relazione alla fase della gestione dell'emergenza e ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali	340
3.2.16. La richiesta di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale di cui al primo dei nuovi motivi d'appello depositati dal difensore avvocato Donato Laino, dal difensore avvocato Saverio Senese e dall'imputato personalmente, in relazione alla fase della gestione dell'emergenza e ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali.....	345
3.2.17. Il settimo motivo. L'omessa valutazione dell'incidenza delle cause concorrenti quali diminuenti del grado di colpa dell'imputato ed elementi influenti sulla misura della pena, in base ai criteri dettati dall'art. 133 n. 3 c.p. Rinvio.....	346
3.2.18. L'ottavo motivo. I reati di cui al capo b). Il difetto dell'elemento psicologico.....	347
3.2.19. Il nono motivo. I reati di abbandono di persone incapaci e di abbandono della nave in pericolo da parte del comandante di cui al capo c). L'inconsapevolezza da parte di Schettino della presenza di passeggeri non evacuati sul lato sinistro della Costa Concordia. Lo stato di necessità. L'attivo adoperarsi per coordinare i soccorsi...349	
3.2.20. Il decimo motivo. In via gradata: la mancanza dei presupposti costitutivi di tutte le aggravanti contestate. La mancata applicazione dell'istituto del concorso formale tra i reati di cui ai capi a), b) e c). La mancata concessione delle attenuanti generiche e dell'attenuante di cui all'art. 62 n. 6 c.p. La richiesta di rideterminazione della pena.....	394
3.3. L'appello personale dell'imputato. Sua infondatezza.....	423
3.4. I motivi nuovi dei difensori avvocati Senese e Laino e dell'imputato personalmente. Loro infondatezza	427
3.5. I nuovi motivi del difensore avvocato Donato Laino. Loro inammissibilità...438	
4. PARTE QUARTA. L'APPELLO DELLA RESPONSABILE CIVILE COSTA CROCIERE S.P.A. SUA INFONDATEZZA.....	440

5. PARTE QUINTA. GLI APPELLI DEI PATRONI DELLE PARTI CIVILI PASSGGERI DELLA COSTA CONCORDIA. LORO PARZIALE FONDATEZZA.....	452
5.1. L'appello delle parti civili Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli e Giuseppe Lo Presti.....	452
5.2. L'appello delle parti civili Gavril Saatsoglou e Maria Saatsoglou nonché della parte civile Eredità giacente di Gabriele Grube.....	461
5.3. L'appello delle parti civili Gianluca Gabrielli e Laura Avallone.....	474
5.4. L'appello delle parti civili Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli, minorenni, rappresentate dai genitori Gianluca Gabrielli e Laura Avallone.....	479
5.5. L'appello delle parti civili John William Rodford e Mandy Jane Rodford ...	484
5.6. L'appello delle parti civili Rosa Anna Abbinante e Luigi D'Eliso.....	493
5.7. L'appello della parte civile Tania Novella.....	503
5.8. L'appello delle parti civili Carlo Ugolini e Ilaria Giampieri.....	512
5.9. L'appello della parte civile Chiara Castello.....	520
5.10. L'appello delle parti civili Carlo Sibona ed Edoardo Marin.....	532
5.11. L'appello della parte civile Ivana Codoni.....	535
5.12. L'appello della parte civile Claudia Poliani.....	537
5.13. L'appello delle parti civili Costantino Ferro e Loredana Ferrari.....	539
5.14. Gli appelli delle parti civili Milena Capitani, Loris Violi, Reginaldo Garonni, Maria Vitali, Ariondo Corsellini, Assunta Naressi e Maria Violi.....	542
5.15. L'appello della parte civile Luca Selleri	558
5.16. L'esame degli appelli delle parti civili (passeggeri della Costa Concordia): Cavaliere Denisia, Procida Stefano, Napoli Tommaso e Lo Presti Giuseppe; Saatsoglou Gavril, Saatsoglou Maria ed Eredità giacente di Grube Gabriele; Gabrielli Gianluca e Avallone Laura; Gabrielli Giorgia e Gabrielli Giulia, minori e legalmente rappresentate	

dai genitori Gabrielli Gianluca e Avallone Laura; Rodford John William e Rodford Mandy Jane; Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi; Novella Tania; Ugolini Carlo e Giampieri Ilaria; Selleri Luca; Castello Chiara; Violi Loris, Corsellini Ariondo, Naressi Assunta, Capitani Milena, Garonni Reginaldo, Vitali Maria e Violi Maria; Codoni Ivana; Poliani Claudia; Ferro Costantino e Ferrari Loredana Ferrari; Sibona Carlo e Marin Edoardo, quest'ultimo minore e legalmente rappresentato dai genitori Marin Massimo e Sibona Emanuela.....560

6. PARTE SESTA. L'APPELLO DELLA PARTE CIVILE MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE. SUA PARZIALE FONDATEZZA604

7. PARTE SETTIMA. L'APPELLO DELLA PARTE CIVILE COMUNE DI ISOLA DEL GIGLIO. SUA PARZIALE FONDATEZZA.....614

8. PARTE OTTAVA. L'APPELLO DELLA PARTE CIVILE ASSOCIAZIONE SOS CONCORDIA NONCHE' DELLE PARTI CIVILI IN PROPRIO Julio Marcos Pettenon, Diego Signoretti, Roberto Zazza, Francesco De Luna, Marco Cucca, Andrea Jacinto, Alessio Guarnieri, Francesca D'Armi, Lorenza Pieri, Josef Rainer Krumbach, Luigi Orlandini, Susi Giarola, Ilaria Orlandini, Francesco Orlandini, Alvaro Andolfi, Lucrezia Gargano, Angelo Milano, Manuela Levi, Iris Milano, Lucia Baffigi, Paolo Cavero, Maria Luisa Arici, Flora Nania, Antonio Valeo, Maria Antonietta Guadalupi, Pietro Cavero, Anna Maria Cavero, Mauro Mazzocco, Rita Ziroma, Fortuna Tirozzi, Nilda Pellegrini, Luca Mirri, Pier Luigi Mattera, Roberto De Angelis, Francesco Buonomo, Gian Michele Sessa Vitali, Marina Callisto, Annamaria Sessa Vitali, Margherita Francesca Sessa Vitali, Alvise di Canossa. LORO PARZIALE FONDATEZZA.....631

9. PARTE NONA. L'APPELLO DELLA PARTE CIVILE CODACONS - COORDINAMENTO DELLE ASSOCIAZIONI PER LA DIFESA DELL'AMBIENTE E DEI DIRITTI DEGLI UTENTI E DEI CONSUMATORI ONLUS. SUA PARZIALE FONDATEZZA.....644

10. PARTE DECIMA. L'APPELLO DELLA CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI GROSSETO. SUA INFONDATEZZA.....	658
11. PARTE UNDICESIMA. LE PARTI CIVILI REVOCANTI LA COSTITUZIONE.....	661
12. PARTE DODICESIMA. LA LIQUIDAZIONE DELLE SPESE PROCESSUALI DEL PRESENTE GRADO.....	664
DISPOSITIVO.....	667

IMPUTATO

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 girobussola, 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 irrisuolamente 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 irritualmente 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 VIRZÌ (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 Thérèse LITZLER (passeggera, la quale – insieme al compagno Michael Blemand – 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 Thérèse 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 gettata 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 gettata 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 GRANAIOLO (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 progresso 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 BROLI (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.

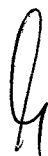
CON L'INTERVENTO

del Pubblico Ministero, nelle persone dei dottori Giancarlo Ferrucci, Alessandro Leopizzi e Maria Navarro nonché della responsabile civile Società Costa Crociere



s.p.a., con l'assistenza dell'avvocato Marco De Luca del foro di Milano e delle seguenti parti civili: Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Interno, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento Protezione civile, succeduta al commissario delegato per la gestione dell'emergenza, Ministero della Difesa e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nelle persone dei rispettivi legali rappresentanti pro tempore, assistiti e difesi dall'avvocato dello Stato Patrizia Pinna; Regione Toscana in persona del Presidente pro tempore, assistita e difesa dall'avvocato Francesco Bevacqua; Comune Isola del Giglio, in persona del Sindaco pro tempore, assistito e difeso dall'avvocato Alessandro Maria Lecci; Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Grosseto, in persona del legale rappresentante pro tempore, assistita e difesa dall'avvocato Carlo Valle; Cosentini Valter e Garritano Domenico, assistiti e difesi dall'avvocato Gianluca Acciardi; Folco Antonella, assistita e difesa dall'avvocato Vito Anobile; Cano Daniela Roberta, assistita e difesa dall'avvocato Giorgio Soletta; Schaden Heinz, assistito e difeso dall'avvocato Davide Castelletti; Adiasa I Nengah, Chita Pande I Putu Darsa, Jeong Hye Jin, Kang Jinjoo, Kang Mal Hee, Kim Kwang Roul, Lee Eunmi, Sasmita Goswami, Song Mun Hee e Suryadinata Putu Haryana, assistiti e difesi dall'avvocato Alessandro D'Amato; Sklyarova Maria, Shlyarova Arina in persona della madre esercente la potestà genitoriale Shlyarova Maria, Portnova Raissa e Bondarets Denis, assistiti e difesi dall'avvocato Tatiana Della Marra; Shalaeva Irina, Khoroshikh Alexandrer, Khoroshikh Anzhelika, Sheykina Oxana e Sheykina Ekaterina, assistiti e difesi dall'avvocato Stefano Ghibellini; Mangano Santo, Cassaniti Sara Lucia, Mangano Carla, assistiti e difesi dall'avvocato Marco Festelli; Bava Piero, Grivet Ser Cristina e Bava Debora rappresentata dai genitori esercenti la potestà Bava Piero e Grivet Ser Cristina, assistiti e difesi dall'avvocato Elisabetta Gizzi; Scilanga Nicodemo, Urso Teresa, Scilanga Pasquale, rappresentato dai genitori Scilanga Nicodemo e Urso Teresa, assistiti e difesi dall'avvocato Nino Marazzita; Ciardo Francesco e De Matteis Sabrina, assistiti e difesi dall'avvocato Thomas H.B. Peruzzi; Ronconi Gianni, assistito e difeso dall'avvocato Silvio Rizzetto; Bichi Luca, assistito e difeso

dall'avvocato Andrea Santini; INAIL (quale ente incorporante IPSEMA), assistito e difeso dall'avvocato Giuseppe Quartararo; Selvaggio Yuri e Selvaggio Noemi, assistiti e difesi dall'avvocato Debora Fiore; Selvaggio Salvatore Corrado e Rosi Emilia, assistiti e difesi dall'avvocato Vincenzo Galassi; Meduri Maria Cristina, assistita e difesa dall'avvocato Gettullo Belarducci; Ente WWF, ammesso al gratuito patrocinio, assistito e difeso dall'avvocato Sergio Nunzi; Costa Crociere s.p.a., in persona dell'amministratore delegato Michael Olaf Thamm, assistita e difesa dall'avvocato Simona Brizzi; Cavaliere Denisia, Procida Stefano, Napoli Tommaso e Lo Presti Giuseppe, assistiti e difesi dall'avvocato Salvatore Vitrano; Saatsoglou Gavril, Saatsoglou Maria ed Eredità giacente di Grube Gabriele, assistiti e difesi dall'avvocato Cesare Graziano Bulgheroni; Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistiti e difesi dall'avvocato Sergio Bellotti; Gabrielli Giorgia e Gabrielli Giulia, queste ultime due minori e legalmente rappresentate dai genitori Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistiti e difesi dall'avvocato Stefano Minasi; Rodford John William e Rodford Mandy Jane, assistiti e difesi dall'avvocato Massimiliano Gabrielli; Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi, assistiti e difesi dall'avvocato Domenico Chirulli; Novella Tania, assistita e difesa dall'avvocato Anna Maria Romeo; Ugolini Carlo e Giampieri Ilaria, assistiti e difesi dall'avvocato Edoardo Mensitieri; Selleri Luca, assistito e difeso dall'avvocato Antonio De Rensis; Castello Chiara, assistita e difesa dall'avvocato Alessandra Guarini; Sibona Carlo e Marin Edoardo, quest'ultimo minore e legalmente rappresentato dai genitori Marin Massimo e Sibona Emanuela, assistiti e difesi dall'avvocato Giuseppe Gallenca; Violi Loris, Corsellini Ariondo, Naressi Assunta, Capitani Milena, Garonni Reginaldo, Vitali Maria e Violi Maria, assistiti e difesi dall'avvocato Michelina Suriano; Codoni Ivana, assistita e difesa dall'avvocato Andrea Di Blasio; Poliani Claudia, assistita e difesa dall'avvocato Maura Giannelli Savastano; Pettenon Julio Marcos, Signoretti Diego, Zazza Roberto, De Luna Francesco, Jacinto Andrea, Guarnieri Alessio, D'Armi Francesca, Pieri Lorenza, Krumbach Josef Rainer, Orlandini Luigi, Giarola Susi, Orlandini Ilaria, Orlandini Francesco, Andolfi Alvaro, Gargano Lucrezia, Milano Angelo, Levi Manuela, Milano Iris, Baffigi



Lucia, Cavero Paolo, Arici Maria Luisa, Nania Flora, Valeo Antonio, Guadalupi Maria Antonietta, Cavero Pietro, Cavero Anna Maria, Mazzocco Mauro, Ziroma Rita, Tirozzi Fortuna, Pellegrini Nilda, Mirri Luca, Mattera Pier Luigi, De Angelis Roberto, Buonomo Francesco, Sessa Vitali Gian Michele, Callisto Marina, Sessa Vitali Annamaria, Sessa Vitali Margherita Francesca, Alvisè di Canossa, assistiti e difesi dall'avvocato Pierpaolo Lucchese; Associazione SOS Concordia, assistita e difesa dall'avvocato Pierpaolo Lucchese; Cucca Marco, assistito e difeso dall'avvocato Francesca Cimatti, il 9.5.2016; Codacons Onlus, assistito e difeso dall'avvocato Carlo Rienzi;

APPELLANTI

il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Grosseto, il difensore dell'imputato avvocato Donato Laino, il difensore dell'imputato avvocato Saverio Senese, l'imputato personalmente, la responsabile civile Costa Crociere s.p.a. e le seguenti parti civili: Cavaliere Denisia, Procida Stefano, Napoli Tommaso e Lo Presti Giuseppe, assistiti e difesi dall'avvocato Salvatore Vitrano; Saatsoglou Gavril, Saatsoglou Maria ed Eredità giacente di Grube Gabriele, assistiti e difesi dall'avvocato Cesare Graziano Bulgheroni; Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistiti e difesi dall'avvocato Sergio Bellotti; Gabrielli Giorgia e Gabrielli Giulia, queste ultime due minori e legalmente rappresentate dai genitori Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistiti e difesi dall'avvocato Stefano Minasi; Rodford John William e Rodford Mandy Jane, assistiti e difesi dall'avvocato Massimiliano Gabrielli; Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi, assistiti e difesi dall'avvocato Domenico Chirulli; Novella Tania, assistita e difesa dall'avvocato Anna Maria Romeo; Ugolini Carlo e Giampieri Ilaria, assistiti e difesi dall'avvocato Edoardo Mensitieri; Selleri Luca, assistito e difeso dall'avvocato Antonio De Rensis; Castello Chiara, assistita e difesa dall'avvocato Alessandra Guarini; Sibona Carlo e Marin Edoardo, quest'ultimo minore e legalmente rappresentato dai genitori Marin Massimo e Sibona Emanuela, assistiti e difesi dall'avvocato Giuseppe Gallenca; Violi Loris, Corsellini Ariondo, Naressi Assunta, Capitani Milena, Garonni Reginaldo, Vitali Maria e Violi Maria, assistiti e difesi dall'avvocato Michelina

Suriano; Codoni Ivana, assistita e difesa dall'avvocato Andrea Di Blasio; Poliani Claudia, assistita e difesa dall'avvocato Maura Giannelli Savastano; Ferro Costantino e Ferrari Loredana, assistiti e difesi dall'avvocato Luciano Miotti; Pettenon Julio Marcos, Signoretti Diego, Zazza Roberto, De Luna Francesco, Jacinto Andrea, Guarnieri Alessio, D'Armi Francesca, Pieri Lorenza, Krumbach Josef Rainer, Orlandini Luigi, Giarola Susi, Orlandini Ilaria, Orlandini Francesco, Andolfi Alvaro, Gargano Lucrezia, Milano Angelo, Levi Manuela, Milano Iris, Baffigi Lucia, Caverio Paolo, Arici Maria Luisa, Nania Flora, Valeo Antonio, Guadalupi Maria Antonietta, Caverio Pietro, Caverio Anna Maria, Mazzocco Mauro, Ziroma Rita, Tirozzi Fortuna, Pellegrini Nilda, Mirri Luca, Mattera Pier Luigi, De Angelis Roberto, Buonomo Francesco, Sessa Vitali Gian Michele, Callisto Marina, Sessa Vitali Annamaria, Sessa Vitali Margherita Francesca, Alvise di Canossa, assistiti e difesi dall'avvocato Pierpaolo Lucchese; Associazione SOS Concordia assistita e difesa dall'avvocato Pierpaolo Lucchese; Cucca Marco, assistito e difeso dall'avvocato Francesca Cimatti; Codacons Onlus, assistito e difeso dall'avvocato Carlo Rienzi; Comune Isola del Giglio assistito e difeso dall'avvocato Alessandro Maria Lecci; Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, assistito e difeso dall'avvocato dello Stato Patrizia Pinna; Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Grosseto, assistita e difesa dall'avvocato Carlo Valle

AVVERSO

la sentenza del Tribunale di Grosseto del 11 febbraio 2015 che ha così provveduto:”
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: Garritano Domenico; assistita dall'avv. Gianluca Acciardi del foro di Cosenza; Tenuta Stefano Alberto; Blanco Elena Graciela; assistite dall'avv. Maria Allevato del foro di Cosenza; Saatsoglou Maria; Saatsoglou Gavril; assistite dall'avv. Graziano Bulgheroni del foro di Milano; Moda Laura; assistita dall'avv. Antonella Carbone del foro di Milano; Schaden Heinz; assistita dall'avv. Davide Castelletti del foro di Verona; Abbinante Rosa Anna; D'Eliso Luigi; assistite dall'avv. Domenico Chirulli del foro di Bari; Vlaskina Svetlana Aleksandrovna; Andrei Gennadievich Shishkunov; Alla Aleksandrovna Shishkunova; assistite dall'avv. Gabriele Dalle Luche del foro di Lucca; Balducci Alessia; Fernandes D'avola Marcela Cecilia; Harasta Nelson

Leonardo; Kang Jinjoo; Kim Kwang Roul; Lee Eunmi; Song Mun Hee; assistite dall'avv. Alessandro d'Amato del foro di Grosseto; Luca Selleri; assistita dall'avv. Antonio De Rensis del foro di Bologna; Sklyarova Maria; Shlyarova Arina in persona della madre esercente la potestà genitoriale Shlyarova Maria; Stepanova Elena; Shmelev Gennady; Shalaeva Irina; Portnova Raissa; Nikolaenko Igor; Khoroshikh Alexandrer; Khoroshikh Anzhelika; Irodova Galina; Iatcyshin Alexey; Bondarets Denis; Yatsyshina Lidmila; Sheykina Oxana; Shishkunova Alla; Shmeleva Olga; Yabumoto Takayuki; Muravleva Maria; Muravlev Valery; Memetova Rimma; Memetov Tal-At; Maslova Liudmila; Sheykina Ekaterina; Shishkunov Andrey; assistite dall'avv. Tatiana Della Marra del foro di Roma; Codoni Ivana; assistita dall'avv. Andrea Di Blasio del foro di Roma; Monnini Massimo; Monnini Giada, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Bini Daniela e Monnini Massimo; assistite e difese dall'Avv. Alessandro Fagni del Foro di Pistoia; Mangano Santo; Cassaniti Sara Lucia; Mangano Carla; Patanè Leonardo; Vasta Erika; Vasta Manuela; assistite dall'Avv. Marco Festelli del Foro di Grosseto; Sibona Carlo; Marin Edoardo, rappresentato dai genitori esercenti la potestà, Marin Massimo e Sibona Emanuela; assistite dall'Avv. Giuseppe Gallenca del Foro di Torino; Cano Daniela Roberta; assistita dall'Avv. Giorgio Soletta del foro di Sassari; Poliani Claudia; assistita e difesa dall'Avv. Maura Giannelli Savastano del Foro di Roma; Grivet Ser Cristina; Bava Piero; 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; Galatanu Cristina, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Galatanu Remus Ieronim e Munteanu Daniela; 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; Betti Silvia; assistita e difesa dall'avv. Simona Graziosi del Foro di Roma; Castello Chiara; assistita dall'Avv. Alessandra Guarini del Foro di Biella; Ursino Salvatore; assistita dall'Avv. Antonio Langher del Foro di Messina; Sinatra Francesca; Rolfo Walter; assistite dall'avv. Leonardo Rispoli del foro di Roma; Scilanga Nicodemo; Urso Teresa; Scilanga Pasquale, rappresentato dai genitori

esercenti la potestà, Scilanga Nicodemo e Urso Teresa; assistite dall'Avv. Nino Marazzita del Foro di Roma; Ugolini Carlo; Giampieri Ilaria; assistite dall'Avv. Edoardo Mensitieri del Foro di Pesaro; Ferrari Loredana; Ferro Costantino; assistite dall'Avv. Luciano Miotti del Foro di Roma; Al Amad Yazid; Familiari Angela; 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; Ciardo Francesco; De Matteis Sabrina; assistite e difese dall'Avv. Thomas H.B. Peruzzi del Foro di Grosseto; Dobria Liliena; De Santo Fiorino; assistite dall'Avv. Mara Renzetti del Foro di Grosseto; Ronconi Gianni; assistita dall'Avv. Silvio Rizzetto del Foro di Ferrara; Novella Tania; assistita dall'Avv. Anna Maria Romeo del Foro di Latina; Bichi Luca; assistite dall'Avv. Andrea Santini del Foro di Arezzo; La Cognata Angelo; Shuli Ike; assistite dall'Avv. Nicola Scialla del Foro di Grosseto; Capitani Milena; Corsellini Ariondo; Garonni Reginaldo Naressi Assunta; Violi Loris; Violi Maria; Vitali Maria; assistite dall'Avv. Michelina Suriano del Foro di Bologna; Paluani Valentina; Paluani Claudio; Paluani Niccolò; Sturz Ornella; assistite e difese dall'Avv. Fabio Targa del Foro di Padova; Bini Daniela; assistita dall'Avv. Ilaria Valentini del Foro di Pistoia; Lo Presti Giuseppe; Napoli Tommaso; Cavaliere Denisa; Procida Stefano; assistite dall'Avv. Salvatore Vitrano del Foro di Palermo; Galatanu Remus Ieronim; Munteanu Daniela; assistite dall'Avv. Valentina Zucchetti del Foro di Modena; Selvaggio Yuri; Selvaggio Noemi; assistite dall'Avv. Debora Fiore del foro di Frosinone; Selvaggio Salvatore Corrado; Rosi Emilia; assistite dall'avv. Vincenzo Galassi del foro di Frosinone; Cemortan Domnica; assistita dall'avv. Gianluca Madonna, del foro di Bergamo; Meduri Maria Cristina; assistita dall'avv. Gettulio Belarducci del foro di Terni;

B) euro 5.000,00 (cinquemila/00) a favore di ciascuna delle seguenti parti civili: Pettenon Julio Marcos in proprio e quale titolare omonima ditta individuale; Signoretti Diego; Zazza Roberto; De Luna Francesco in proprio e quale titolare attività commerciale; Cucca Marco; Jaginto Andrea; Guarnieri Alessio; D'armi Francesca; Pieri Lorenza titolare ditta individuale; Reiner Krumbach Josef titolare ditta individuale; Orlandi Luigi; Giarola Susi; Orlandini Ilaria; Orlandini Francesco;

Alvaro Andolfi; Gargano Lucrezia; Milano Angelo; Levi Manuela; Milano Iris; Baffigi Lucia; Cavero Paolo; Arici Maria Luisa; Nania Flora; Valeo Antonio; Guadalupi Maria Antonietta; Cavero Pietro; Cavero Annamaria; Mazzocco Mauro; Ziroma Rita; Tirozzi Fortuna; Pellegrini Nilda; Mirri Luca; Mattera Pierluigi; De Angelis Roberto; Bonomo Francesco; Sessa Vitali Gianmichele; Calisto Marina; Sessa Vitali Annamaria; Sessa Vitali Margherita Francesca; Di Canossa Alvise; 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: 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: 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: 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:

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: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

- H) euro 500.000,00, a titolo di danno patrimoniale, a favore della seguente parte civile: 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: 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: 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: 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:
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: 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: Gabrielli Gianluca; Avallone Laura; assistite dall'avv. Sergio Bellotti del foro di Roma; Gabrielli Giorgia, rappresentata dai genitori esercenti la potestà, Gabrielli Gianluca e Avallone Laura; 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: 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: Cosentini Walter; assistita 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; assistite dall'avv. Massimiliano Gabrielli del foro di Roma;
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: Adiasa I Nengah; Benites Salcedo Ricardo; Benyamin Ivan; Chavez Moreno Diana Carolina; Chico Cornelio Cesar Jesus; Chita Pande I Putu Darsa; D'mello Joseph; Fang Liyun; Fernandes Benny; Fernandes Christopher; Fernandes Josfy; Garriazo Lucana Ericsson Janeck; Harasta Valentina Makeno; Herry; Jiang Song Fang; Kang Mal Hee; Li Qingqing; Lobo Macarenhas Honorio; Mendoza Valverde Rudy Alberto; Miranda Johnson; Otanez Sturla Raysa; Paredes Burga Angel Alexander; Pellegrino Maurizio; Penacoba Navarro José Luis; Polasa Rajesch; Quadras Ajay Arun; Quinonez Principe Patricia Miluska; Quiroz Heredia Franz Anthony; Reano Panta Jose Luis Moises; Rodil Julius Erving P.; Rodriguez Chujutalli Oscar Geraldo; Rodriguez Villanueva Marlyn Sara; Sasmita Goswami; Shaikh Arif Mehbood; Silva Saavedra Javier Erasmo; Sirazetdinov Ruslan Talgatovich; Soto Valdez Cindy Michelly; Toledo Flores Frank; Torres Otanez Rayrub; Van Dijk Narien; Vera Torres Armando Mango; Campanella Rosa; Miccoli Mario; Nunzia Miccoli; Vito Miccoli; Miccoli Giuseppe; Zaccaria Rosa;

Sabatelli Leonarda; Sabatelli Leonarda per conto della minore Valentina Grattagliano; Ferrara Rosa; Bravata' Angela; Greco Vita; D. Martins De Oliveira Fransergio; Nascimento Marcia Maria; Gerg Elvira; Gerg Wilhelm; Justus Tatjana; Justus Viktor; Koch Roswitha; Krieger Horst; 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: CODACONS ONLUS; assistita dall'avv. Carlo Rienzi del foro di Roma; CONFCONSUMATORI, in personale del legale rappresentante; assistita dall'avv. Marco Festelli del foro di Grosseto; 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: Euro 35.730, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Buk Daria; Euro 44.297,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Jeong Hye Jin; Euro 33.966,75, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Marina Katok Stalishnavovna; Euro 42.980,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Metcalf Rose Elisabeth; Euro 38.725,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Penacoba Perez Carlos Josè; Euro 31.000,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Siavvas Georgios; Euro 36.676,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Suryadinata Putu Haryana; Euro 34.855,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Trusov Alexandr Vladimirovich; Euro 41.358,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Van Dijk Michael; Euro 38.118,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Zhuruk Elena Nilolaevna; Euro 33.230,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Krause Renate; Euro 30.872,96, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brolli Ugo; Euro 31.940,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a

favore di Krause Helmut; Euro 30.872,96, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brolli Lilli; Euro 45.701,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Beheler Bernard; Euro 40.663, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Beheler Cornelia; Euro 34.698,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Birnstiel Sandra; Euro 36.660, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Bohlander Heini; Euro 34.496,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brepohl Ingrid; Euro 34.496,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Brepohl Udo; Euro 32.626,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Bruns Edith; Euro 38.839,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Koch Gerhard; Euro 36.380, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Kreutzer Anne-Marie; Euro 34.553,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Kreutzer Diana; Euro 35.705,00, di cui euro 30.000 quale danno non patrimoniale, a favore di Kreutzer Wahl Kai; 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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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 G.I.P.-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. Gettullo 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)*".

CONCLUSIONI DELLE PARTI

- Il Pubblico Ministero ha concluso chiedendo l'accoglimento dell'appello proposto e, in parziale riforma della sentenza di primo grado, la condanna dell'imputato alla complessiva pena di anni 27 di reclusione e mesi 3 di arresto così determinati: per il naufragio colposo anni 8 di reclusione con l'aumento di anni 1 per l'aggravante della colpa cosciente, per totali anni 9; per i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali anni 12 di reclusione con l'aumento di anni 3 per l'aggravante della colpa cosciente, da ritenere sussistente, per totali anni 15; per i reati di abbandono, in concorso formale, anni 3 di reclusione; per i reati contravvenzionali, riuniti dal vincolo della continuazione, mesi 3 di arresto. Per le pene accessorie si riporta all'atto di appello.
- Le parti civili non appellanti hanno rassegnato le conclusioni scritte come dai verbali delle udienze di seguito indicate: Cosentini Valter e Garritano Domenico, assistiti e difesi dall'avvocato Gianluca Acciardi, il 28.4.2016; Folco Antonella, assistita e difesa dall'avvocato Vito Anobile, il 6.5.2016; Regione Toscana in persona del Presidente pro tempore Enrico Rossi, assistita e difesa dall'avvocato Francesco Bevacqua, il 6.5.2016; Cano Daniela Roberta, assistita e difesa dall'avvocato Giorgio Soletta il 27.5.2016; Schaden Heinz, assistito e difeso dall'avvocato Davide Castelletti, il 28.4.2016; Adiasa I Nengah, Chita Pande I Putu Darsa, Jeong Hye Jin, Kang Jinjoo, Kang Mal Hee, Kim Kwang Roul, Lee Eunmi, Sasmita Goswami, Song Mun Hee e Suryadinata Putu Haryana, assistiti e difesi dall'avvocato Alessandro D'Amato, il 4.5.2016; Sklyarova Maria, Shlyarova Arina in persona della madre esercente la potestà genitoriale Shlyarova Maria, Portnova

Raissa e Bondarets Denis, assistiti e difesi dall'avvocato Tatiana Della Marra, il 28.4.2016; Shalaeva Irina, Khoroshikh Alexandrer, Khoroshikh Anzhelika, Sheykina Oxana e Sheykina Ekaterina, assistiti e difesi dall'avvocato Stefano Ghibellini, il 6.5.2016; Mangano Santo, Cassaniti Sara Lucia, Mangano Carla, assistiti e difesi dall'avvocato Marco Festelli, il 28.4.2016; Bava Piero, Grivet Ser Cristina e Bava Debora rappresentata dai genitori esercenti la potestà Bava Piero e Grivet Ser Cristina, assistiti e difesi dall'avvocato Elisabetta Gizzi, il 28.4.2016; Scilanga Nicodemo, Urso Teresa, Scilanga Pasquale, rappresentato dai genitori Scilanga Nicodemo e Urso Teresa, assistiti e difesi dall'avvocato Nino Marazzita, il 28.4.2016; Ciardo Francesco e De Matteis Sabrina, assistiti e difesi dall'avvocato Thomas H.B. Peruzzi, il 28.4.2016; Ministero dell'Interno, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento Protezione civile, succeduta al commissario delegato per la gestione dell'emergenza e Ministero della Difesa, assistiti e difesi dall'avvocato Patrizia Pinna, dell'Avvocatura dello Stato di Firenze, il 4.5.2016; Ronconi Gianni, assistito e difeso dall'avvocato Silvio Rizzetto, il 6.5.2016; Bichi Luca, assistito e difeso dall'avvocato Andrea Santini, il 9.5.2016; INAIL (quale ente incorporante IPSEMA), assistito e difeso dall'avvocato Giuseppe Quartararo, il 28.4.2016; Selvaggio Yuri e Selvaggio Noemi, assistiti e difesi dall'avvocato Debora Fiore, il 28.4.2016; Selvaggio Salvatore Corrado e Rosi Emilia, assistiti e difesi dall'avvocato Vincenzo Galassi, il 28.4.2016; Meduri Maria Cristina, assistita e difesa dall'avvocato Gettulio Belarducci, il 28.4.2016; Ente WWF, ammesso al gratuito patrocinio, assistito e difeso dall'avvocato Sergio Nunzi, il 4.5.2016; Costa Crociere s.p.a., in persona dell'amministratore delegato Michael Olaf Thamm, assistita e difesa dall'avvocato Simona Brizzi, il 28.4.2016.

Le parti civili appellanti hanno rassegnato le conclusioni scritte come dai verbali delle udienze di seguito indicate: Cavaliere Denisia, Procida Stefano, Napoli Tommaso e Lo Presti Giuseppe, assistiti e difesi dall'avvocato Salvatore Vitrano; il 9.5.2016; Saatsoglou Gavril, Saatsoglou Maria ed Eredità giacente di Grube Gabriele, assistiti e difesi dall'avvocato Cesare Graziano Bulgheroni, il 6.5.2016;



Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistiti e difesi dall'avvocato Sergio Bellotti, il 4.5.2016; Gabrielli Giorgia e Gabrielli Giulia, queste ultime due minori e legalmente rappresentate dai genitori Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistiti e difesi dall'avvocato Stefano Minasi, il 4.5.2016; Rodford John William e Rodford Mandy Jane, assistiti e difesi dall'avvocato Massimiliano Gabrielli, il 4.5.2016; Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi, assistiti e difesi dall'avvocato Domenico Chirulli, il 4.5.2016; Novella Tania, assistita e difesa dall'avvocato Anna Maria Romeo, il 6.5.2016; Ugolini Carlo e Giampieri Ilaria, assistiti e difesi dall'avvocato Edoardo Mensitieri, il 28.4.2016; Selleri Luca, assistito e difeso dall'avvocato Antonio De Rensis, il 10.5.2016; Castello Chiara, assistita e difesa dall'avvocato Alessandra Guarini, il 6.5.2016; Sibona Carlo e Marin Edoardo, quest'ultimo minore e legalmente rappresentato dai genitori Marin Massimo e Sibona Emanuela, assistiti e difesi dall'avvocato Giuseppe Gallenca, il 4.5.2016; Violi Loris, Corsellini Ariondo, Naressi Assunta, Capitani Milena, Garonni Reginaldo, Vitali Maria e Violi Maria, assistiti e difesi dall'avvocato Michelina Suriano, il 9.5.2016; Codoni Ivana, assistita e difesa dall'avvocato Andrea Di Blasio, il 28.4.2016; Poliani Claudia, assistita e difesa dall'avvocato Maura Giannelli Savastano, il 28.4.2016; Pettenon Julio Marcos, Signoretti Diego, Zazza Roberto, De Luna Francesco, Jacinto Andrea, Guarnieri Alessio, D'Armi Francesca, Pieri Lorenza, Krumbach Josef Rainer, Orlandini Luigi, Giarola Susi, Orlandini Ilaria, Orlandini Francesco, Andolfi Alvaro, Gargano Lucrezia, Milano Angelo, Levi Manuela, Milano Iris, Baffigi Lucia, Caverio Paolo, Arici Maria Luisa, Nania Flora, Valeo Antonio, Guadalupi Maria Antonietta, Caverio Pietro, Caverio Anna Maria, Mazzocco Mauro, Ziroma Rita, Tirozzi Fortuna, Pellegrini Nilda, Mirri Luca, Mattera Pier Luigi, De Angelis Roberto, Buonomo Francesco, Sessa Vitali Gian Michele, Callisto Marina, Sessa Vitali Annamaria, Sessa Vitali Margherita Francesca, Alvise di Canossa, assistiti e difesi dall'avvocato Pierpaolo Lucchese, il 9.5.2016; Associazione SOS Concordia, assistita e difesa dall'avvocato Pierpaolo Lucchese, il 9.5.2016; Cucca Marco, assistito e difeso dall'avvocato Francesca Cimatti, il 9.5.2016; Codacons Onlus, assistito e difeso dall'avvocato Carlo Rienzi, il 9.5.2016; Comune Isola del



Giglio assistito e difeso dall'avvocato Alessandro Maria Lecci, il 9.5.2016; Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, assistito e difeso dall'avvocato dello Stato Patrizia Pinna, il 4.5.2016; Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Grosseto, assistita e difesa dall'avvocato Carlo Valle, il 10.5.2016.

- La responsabile civile Costa Crociere s.p.a., assistita e difesa dall'avvocato Marco De Luca, ha concluso come da verbale d'udienza del 10.5.2016.

- Le difese dell'imputato hanno concluso per l'accoglimento dei rispettivi atti di impugnazione e per il rigetto dell'appello proposto dal Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Grosseto.

FATTO E DIRITTO

1. Parte Prima. La sentenza del Tribunale di Grosseto.

1.1. Dati generali.

La sentenza di primo grado è articolata in sei parti e ha trattato, nella prima parte, dello svolgimento del processo e delle convenzioni internazionali in materia, fornendo poi una descrizione della Costa Concordia.

Nella seconda parte ha ricostruito i fatti che hanno portato all'evento naufragio, esaminando le condotte colpose contestate all'imputato in relazione a tale evento.

Nella terza parte ha trattato della gestione dell'emergenza, dei profili di responsabilità per i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali nonché dei reati contravvenzionali.

Nella quarta parte ha trattato dei reati di abbandono della nave in pericolo da parte del comandante e di abbandono di persone incapaci.

Nella quinta parte si è occupata del trattamento sanzionatorio penale e nella sesta parte delle statuizioni civili.

Nelle linee generali la sentenza ha evidenziato che la principale fonte di prova di quanto accaduto a bordo della Costa Concordia è costituita dai dati del VDR (o

scatola nera), che ha registrato quanto accaduto nella plancia di comando nonché il funzionamento dei sistemi di bordo. La estrapolazione dei dati registrati dal VDR è stata effettuata dai periti nel corso dell'incidente probatorio.

Di fondamentale importanza per la ricostruzione degli eventi è stata anche la c.d. *timeline*, ricavata dall'analisi del sistema VDR, effettuata dai periti nominati nell'incidente probatorio, con la sincronizzazione temporale delle registrazioni provenienti dalle postazioni microfoniche interne alla plancia, in modo da poter collocare con un preciso riferimento temporale ogni interlocuzione registrata.

I periti hanno svolto anche valutazioni tecniche sui quesiti loro posti, confluite in una relazione principale, alla quale sono state aggiunte relazioni ausiliarie su specifici aspetti del funzionamento dei sistemi di cui era munita la nave e dell'analisi dei dati. Nel corso dell'istruttoria dibattimentale sono stati poi escussi numerosi testimoni, sono stati esaminati i periti d'ufficio e i consulenti tecnici delle parti, è stata svolta una perizia suppletiva su alcuni aspetti problematici e una perizia tecnico fonica per l'esatta attribuzione delle voci registrate dal VDR.

Nella parte più strettamente motivazionale della sentenza il Tribunale ha operato una distinzione tra i fatti che hanno portato all'evento naufragio e quelli relativi alla fase della gestione dell'emergenza che, secondo la ricostruzione dei giudici di primo grado, ha determinato i decessi delle 32 vittime (di cui 27 passeggeri e 5 membri dell'equipaggio) e le lesioni personali subite da 193 tra crocieristi e personale di bordo, eventi non verificatisi direttamente a seguito dell'impatto della nave con il basso fondale scoglioso delle Scole, bensì, appunto, in tale fase successiva all'impatto.

Sia per il naufragio che per i reati di omicidio e lesioni sono state contestate numerose condotte (commissive ed omissive) analiticamente descritte nel capo d'imputazione, in relazione alle quali i primi giudici hanno ritenuto sussistente la responsabilità dell'imputato.

1.2. Dalla partenza al naufragio.

Appare opportuno in primo luogo riassumere i fatti che dalla partenza della nave dal porto di Civitavecchia hanno portato al naufragio.

Venerdì 13 gennaio 2012, alle ore 19.00, la nave Costa Concordia, della Costa Crociere s.p.a., nell'ambito di una crociera nel Mediterraneo denominata "Profumo di Agrumi", iniziata con partenza da Savona il 7 gennaio, salpava dal porto di Civitavecchia per rientrare a Savona, con a bordo 4229 persone (1023 membri dell'equipaggio e 3206 passeggeri, di cui 52 bambini di età inferiore a 3 anni, 200 tra i 3 e i 12 anni e 19 adulti bisognosi di assistenza). La rotta da percorrere comprendeva un passaggio al largo dell'Isola del Giglio e del Promontorio dell'Argentario, era pianificata come la settimana precedente, veniva comunicata tramite messaggio ARES all'autorità marittima alle ore 19:21 italiane (ovvero aggiungendo un'ora a quella indicata sul messaggio, delle 18:21, trattandosi di orario UTC, ovvero secondo il fuso di riferimento di Greenwich) e prevedeva la partenza dal porto di Civitavecchia alle ore 19:00, con una rotta di 302° fino al traverso di Capo d'Uomo, posizionato sul Monte Argentario, mantenendo 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, secondo la rotta ufficiale programmata e comunicata, 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 (pag. 133 della sentenza alla quale, in mancanza di una diversa specificazione, devono intendersi anche i successivi riferimenti).

Poco prima della partenza dal porto di Civitavecchia, alle ore 18:27, il comandante Francesco Schettino aveva però già chiesto all'ufficiale cartografo Simone Canessa di modificare quella rotta, per poter effettuare un passaggio ravvicinato all'isola, con il dichiarato intento di "fare l'inchino al Giglio", per consentire al maitre d'hotel di bordo, Antonello Tievoli, di "salutare" i propri familiari ivi residenti e per rendere omaggio al comandante Mario Terenzio Palombo, che aveva seguito Schettino nei primi anni di formazione ed abitava all'Isola del Giglio (pagg. 138-139).



Va notato al riguardo che l'abitazione della madre del Tievoli era situata sul versante dell'Isola del Giglio, prospiciente il tratto di mare degli scogli delle Scole, sulla sinistra rispetto al porto guardando dal mare (pag. 138).

Il passaggio a mezzo miglio dal porto del Giglio, tracciato dall'ufficiale cartografo Canessa per venire incontro alla richiesta del comandante Schettino, ancorché non comunicato all'autorità marittima e divergente dal piano di viaggio, poteva comunque ritenersi sicuro essendovi, nel punto del previsto passaggio un fondale di 100 metri.

Tuttavia il comandante manifestava all'ufficiale cartografo la sua intenzione di passare "un po' più sotto", indicando sulla carta un punto più a sud ma, di fronte alla proposta del suo sottoposto di tracciare una ulteriore nuova rotta per far passare la nave più a sud, rispondeva negativamente, dicendo che si sarebbe occupato personalmente della manovra [testualmente, dalla deposizione di Canessa all'udienza del 8.10.2013: "*..No, no, poi vado io. E qui si è chiusa la pianifica... diciamo il nostro meeting sulla pianificazione del viaggio*" (pag.135)].

Alle ore 20:04, mentre la Costa Concordia si trovava in mare aperto, il comandante dava disposizione al primo ufficiale Ciro Ambrosio di chiamarlo sul cellulare "cinque miglia" prima di arrivare al Giglio. Usciva quindi dalla plancia di comando e si dirigeva a cena al ponte 11, dove aveva prenotato un tavolo per lui e la sua ospite, Domnica Cemortan.

Nel frattempo, alle ore 21:04, a nord est dell'isola di Giannutri, la nave, che procedeva 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 del Giglio di circa un quarto d'ora), modificava la rotta per effetto della citata variazione, introdotta da Canessa su ordine del comandante, portandosi sulla nuova rotta di 278°.

Alle ore 21:19 - orario della *timeline* allegata alla perizia incidente probatorio (21:17 secondo la perizia dibattimentale) - Ambrosio chiamava Schettino per avvisarlo che si trovavano a 6 miglia dal Giglio. La schermata del sistema AIS prodotta in



giudizio e relativa alle ore 21:17 dimostrava che a quell'ora la nave era già con la prua diretta verso l'Isola del Giglio ma, nonostante l'avviso ricevuto, Schettino non si recava subito in plancia, dove si presentava circa un quarto d'ora più tardi, quando la nave aveva già percorso 4 miglia ed era a 2,54 miglia dalla costa (pag. 141).

Il ritardo nell'accesso alla plancia, secondo la versione fornita da Schettino nel suo esame dibattimentale del 2.12.2014, era spiegato dal fatto di consentire al maitre d'hotel Tievoli di finire il proprio turno di lavoro (motivazione data anche per giustificare la diminuzione di velocità richiesta in precedenza per ritardare l'arrivo al Giglio di un quarto d'ora, mentre la teste Cemortan, all'udienza del 29.10.2013, riferiva che Schettino aveva chiesto di rallentare la velocità per darle modo di finire il dessert).

Alle ore 21:34 Francesco Schettino faceva il suo ingresso sul ponte di comando.

In quel momento la Costa Concordia si trovava 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.

La rotta seguita, in navigazione con modalità automatica ad una velocità di 15,4 nodi, era di 279° e la nave non era ancora giunta al c.d. *will over point*, ovvero al punto in cui 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 (pagg. 141-142).

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 trovava la poltrona del comandante; il secondo ufficiale Salvatore Ursino in affiancamento, insieme al terzo ufficiale Silvia Coronica e all'allievo ufficiale Stefano Iannelli, posizionati sulla destra rispetto ad Ambrosio, davanti alla consolle con radar e tavolo di carteggio; il timoniere Jacob Rusli Bin, in quel momento era in servizio di

vedetta davanti al finestrone centrale, all'altezza del passaggio tra le due consolle (pag. 143).

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 Manrico 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 Giampedroni si era recato per salutarlo. Insieme al comandante Schettino entravano in plancia anche Ciro Onorato ("primo maitre/restaurant manager") e la passeggera Domnica Cemortan, che rimaneva in disparte vicino all'entrata, senza interloquire con nessuno degli ufficiali presenti, mentre Onorato si recava a salutare Ambrosio e, poi, si posizionava sul lato sinistro della plancia, dove erano già presenti sia Tievoli che Giampedroni.

Al momento del suo ingresso Schettino chiedeva ad Ambrosio dove si trovava Tievoli, in onore del quale era stata programmata l'accostata, il quale lo stava aspettando sul lato sinistro della plancia.

Subito dopo Schettino chiedeva ad Ambrosio, che in quel momento era il titolare della guardia sul ponte, la velocità tenuta dalla nave - 15,5 nodi - e poi, senza ancora avere assunto formalmente il comando, dava il primo ordine della serata, ovvero quello di mettere il timone a mano (pag. 144).

La richiesta veniva immediatamente eseguita dal primo ufficiale Ambrosio che, alle ore 21:35 circa, la ripeteva ad alta voce e, subito dopo, ordinava al timoniere Rusli Bin (nel frattempo portatosi al timone, lasciando quindi la sua posizione di vedetta, dove non veniva sostituito da nessuno) la rotta 278°, così iniziando l'accostata.

Ancora senza aver assunto formalmente il comando della manovra, alle ore 21:36:38, Schettino ordinava ad Ambrosio di eseguire una ulteriore richiesta, ovvero "*metti un attimo un CPA di zero, cinque*", con ciò intendendo, in effetti, un VRM ("Variable Range Marker", 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).

Ambrosio eseguiva l'ordine impostando il VRM sul radar con un raggio di 0,50, così come disposto da Schettino, che nulla obiettava (pag. 145).

Alle ore 21:37:54 Francesco Schettino iniziava una conversazione telefonica con il comandante "a riposo" Mario Terenzio Palombo, durata circa 50 secondi, dopo aver chiesto a Tievoli di chiamarlo.

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 sentiva la voce di Schettino che, con un misto di sorpresa e rammarico, ripeteva ad altra voce: "*Ah, non è al Giglio, è a Grosseto*", notizia subito ripetuta da una voce maschile in plancia, a cui seguivano delle risate per la mancata presenza di Palombo al Giglio e, quindi, per la non riuscita dell'omaggio che Schettino aveva detto di volergli fare. Schettino si riprendeva velocemente dalla notizia e diceva. "*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*" (pag. 146).

Schettino chiedeva, quindi, indicazioni a Palombo sulla profondità del fondale in un'area più ravvicinata rispetto a quella in cui doveva avvenire il transito dell'imbarcazione, denotando la sua intenzione di discostarsi dalla rotta, già modificata su sua richiesta, tracciata dall'ufficiale cartografo Canessa e di portare la nave a brevissima distanza dalla costa (pag. 148).

La conversazione telefonica tra Schettino e Palombo iniziava alle ore 21:37:54.

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 confermata 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 riconfermava la rotta sulla quale si trovava la nave alle ore 21:39:16, al termine della conversazione telefonica che Schettino aveva intrattenuto con Palombo, dicendo: “*qua siamo alla via su due, nove, zero*” (pag. 173 della perizia dibattimentale, con la solita avvertenza del Tribunale che l’orario seguito era sempre quello della *timeline* ufficiale elaborata nell’incidente probatorio, pag. 150 della sentenza).

Quindi Ambrosio alle 21:39:16 - al termine della conversazione di Schettino con Palombo, che finiva alle ore 21:38:43 - ad alta voce richiamava nuovamente l’attenzione della plancia e, quindi, del comandante, sul raggiungimento della rotta 290°, tanto che lo stesso Schettino a quel punto ripeteva ad alta voce “*..alla via due, nove, zero*” e subito dopo “*Master I...take the conn*” (cfr. pag. 173 trascrizione perizia dibattimentale).

Pronunciando la frase “*I take the conn*” (ribadita, alle ore 21:39:17 dal primo ufficiale: “*Master takes the conn*”), Schettino assumeva anche formalmente il comando della manovra.

Il primo ordine dato da Schettino, dopo l’assunzione formale del comando, veniva pronunciato alle ore 21:39:31, allorché il predetto ordinava al timoniere di impostare la rotta su 300°, dicendo 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 seguiva la rotta programmata e, dopo aver dato l’ordine di aumentare la velocità a 16 nodi, aggiungeva, dopo circa 30 secondi - alle ore 21:40:02 - l’ulteriore ordine di proseguire l’accostata sulla rotta di 310°.

Schettino accompagnava questo ordine con la prescrizione al timoniere di effettuare la manovra lentamente, in modo assai graduale – “*come slowly, slowly to 310 ...easy*” - il che stava a significare che il comandante voleva che la rotta venisse raggiunta lentamente con angoli bassi di barra - cioè ruotando assai lentamente il timone - per non far sbandare la nave e così pregiudicare il comfort dei passeggeri.



Con la prora ancora a 295° e, quindi, senza aver ancora raggiunto la rotta di 310° in precedenza ordinata alle 21:40:02, il comandante ordinava la rotta di 325°, dopo neanche 50 secondi (alle ore 21:40:50); nel giro di pochi secondi, neanche 5, l'ordine, non ben compreso dal timoniere, che ripeteva 315°, veniva corretto dapprima da Ambrosio, che ripeteva 335° e, a seguire, da Schettino, che ribadiva 325°, seguito subito dopo dal timoniere che confermava la nuova rotta.

A proposito di questa prima incomprendione manifestata dal timoniere, Ambrosio riferiva 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 che era stato subito corretto dal comandante che aveva ribadito l'ordine (pagg. 153-154).

Dopo aver consapevolmente ribadito la rotta per 325°, vi era un lasso di tempo abbastanza lungo (circa 2 minuti, durante il quale la nave inesorabilmente si muoveva a velocità elevatissima contro la costa), senza alcun nuovo ordine di Schettino.

Alle ore 21:42:09 Schettino ordinava prora a 330° ed il timoniere eseguiva ripetendo l'ordine, sempre con angoli di barra bassi, come era stato disposto in precedenza.

Subito dopo Schettino consigliava ad Onorato di spostarsi sull'aletta sinistra per meglio ammirare lo "spettacolo" del passaggio radente e, dopo meno di un minuto, dava un nuovo ordine per 335°.

Pochi secondi e alle ore 21:43:36 Schettino dava nuovo ordine di mettere la prora a 340°, anche questo prontamente eseguito dal timoniere. Da notare che, tuttavia, in quel preciso momento la prora della nave era 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 comfort dei passeggeri.

Nove secondi dopo, alle ore 21:43:45, Schettino ordinava *“three, five, zero”* (350°) ma il timoniere per la seconda volta non comprendeva bene e ripeteva *“three, five four”* o *“three, two, eight”* (sul punto vi è una lieve incertezza sull'esatto contenuto dell'ordine ripetuto ma, secondo il Tribunale, poco significativa di per sé, in quanto la rotta veniva subito corretta, anche se evidenziava la difficoltà di comprensione della lingua inglese da parte del timoniere che, a quel punto, doveva essere ben nota al comandante).

Il timoniere, come detto, veniva subito corretto sia da Ciro Ambrosio che da Francesco Schettino, il quale, provocando l'ilarità in plancia, pronunciava la frase *“three five, zero...starboard!...Okay!...Otherwise we go on the rocks”* (*“350°, timone a dritta, okay, altrimenti andiamo a scogli”*).

Questa rapida successione di ordini a breve distanza di pochi secondi l'uno dall'altro ed il commento di Schettino, stavano a dimostrare, secondo i primi giudici, che il comandante stava 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 notevole 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 cadeva nel vuoto perché Schettino non diceva nulla ed anzi ordinava la rotta 340° e poi, come detto, dopo pochi secondi 350°).

Alle ore 21:43:36 la nave, lunga ben 290 metri, si trovava a 0,35 miglia dal basso fondale delle Scole, ovvero a soli 648 metri, e stava procedendo verso la costa, con direzione pressoché tangente alla stessa, a 15,9 nodi (pag. 159-160).

Nella schermata del radar 1 in banda S, delle ore 21:43:30, tratta dagli allegati alla perizia e riportata in sentenza alla pagina 160, la nave veniva raffigurata nel doppio circolo bianco, potendosi apprezzare *“ictu oculi”* dalla stessa schermata radar l'enorme differenza tra la rotta seguita da Schettino e quella pianificata dall'ufficiale cartografo Canessa (rappresentata dalla linea rossa tratteggiata), notandosi altresì che non compariva più quella circonferenza verde con al centro la nave, che

rappresentava il raggio di attenzione del VRM, rimasto attivo sino alle 21:43:00, quando veniva ancora raffigurato nella schermata radar relativa a tale momento (le schermate radar venivano registrate dal VDR a intervalli costanti pari a 15 secondi, v. perizia incidente probatorio annesso 2).

Gli unici due soggetti che si trovavano davanti al radar erano Schettino ed Ambrosio e tutti e due negavano di averlo disattivato, anche se in ogni caso - osservava il Tribunale - 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 (pag. 160).

A poco più di un minuto dall'impatto - che si sarebbe verificato alle ore 21:45:07 - nella plancia non vi era ancora alcun segno di tensione e si scherzava sul fatto che la nave stava passando assai vicina alla costa, mentre la schermata del radar che Schettino aveva a disposizione davanti agli occhi, evidenziava dove la prora stava puntando (pag. 161).

Il Tribunale osservava che Schettino era così consapevole di essere molto vicino agli scogli, da dirlo al timoniere al momento della correzione della rotta da lui ripetuta erroneamente, rilevando, quindi, che proprio quella circostanza consentiva di ritenere che egli, in quel momento, confidasse nella sua abilità di condurre la nave in quella manovra.

Un altro dato che si rilevava dalla 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) - era che la nave stava reagendo con un fisiologico ritardo e la prora impostata era ancora a 325°, mentre quella effettiva addirittura ancora a 321°.

Ciò significava che vi erano di fatto oltre 14° gradi di ritardo tra ordine dato e prora effettiva della nave che, considerata la velocità tenuta, stava 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 riferiva nel corso dell'interrogatorio davanti al G.i.p. (pag. 162), ancorché in dibattimento l'imputato aveva dichiarato di aver solo dato una occhiata fugace allo schermo.

Quindi il Tribunale rilevava che, "occhiata fugace o meno", Schettino aveva la piena consapevolezza di aver portato la nave molto più vicina all'Isola del Giglio di quanto previsto dalla rotta tracciata da Canessa, con la chiara intenzione di rasentare il porto e la frenetica successione degli ordini di prora dati sino a 350° e, soprattutto, di quelli successivi, stava a dimostrare che aveva infine cercato di far virare repentinamente la nave per cercare di allontanarsi velocemente dalla costa, una volta resosi tardivamente conto del precipitare degli eventi.

Il Tribunale richiamava al riguardo un dato oggettivo: alle ore 21:44:14 - con la nave 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 ordinava "*Starboard 10*", ovvero timone 10° a dritta.

Il fatto che fosse 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, stava a significare, secondo i primi giudici, che Schettino doveva aver percepito qualcosa di anomalo, trovandosi in quel momento troppo vicino alla linea della costa, per cui la sua reazione immediata era stata quella di aumentare la velocità di accostata, ordinando al timoniere direttamente di quanti gradi ed in quale direzione doveva azionare il timone. Da notare che sino all'ultimo ordine di 350°, era ancora valida la prescrizione impartita al timoniere di "*...come slowly, slowly*", ovvero di manovrare molto lentamente e dolcemente.

Al momento in cui Schettino ordinava "*Starboard 10*", come innanzi esposto, 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 16 nodi, ovvero circa 8,23 metri al secondo (pag. 163).

Alle ore 21:44:18, a circa 0.16 miglia dalle Scole, cioè 296 metri (quasi quanto la lunghezza dell'intera nave), Schettino ordinava "*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°, a causa del ridotto angolo di barra impostato in precedenza e delle condizioni meteomarine (vento da nord a 15 nodi che investiva la fiancata destra, opponendosi all'accostata - cioè al mutamento di rotta - e spingendo la nave verso l'isola). Ancora 3 secondi e alle 21:44:21 il comandante ordinava "*Hard Starboard*" ovvero tutto a dritta. 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), l'imbarcazione - oramai ad una distanza dalle Scole di soli 0,15 miglia, ovvero a quasi 278 metri - era 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 sempre di 16 nodi, manovra evidentemente determinata dal disperato tentativo di allontanare la nave dagli scogli, a bordo della Costa Concordia si determinava quell'accentuato sbandamento, drammaticamente percepito dai passeggeri, molti dei quali si trovavano a cena, con oggetti, soprammobili, posate e carrelli che volavano 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, portava ad accentuare il movimento di traslazione della poppa verso la costa, in una sorta di enorme derapata, il cui effetto era quello di avvicinare ulteriormente la parte terminale sinistra della nave verso gli scogli.

A quel punto, con la nave a ridosso degli scogli, praticamente sopra il basso fondale, oramai consapevole del disastro verso cui stava portando la Costa Concordia, con la poppa "ingaggiata" sugli scogli immersi (il termine significa appunto che la poppa sarebbe stata interessata da un impatto con un bersaglio, mantenendo costante velocità e direzione di spostamento), Schettino tentava 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.

Era la c.d. manovra a baionetta, la cui bontà - osservava il Tribunale - era stata tenacemente rivendicata da Schettino, soprattutto in relazione all'errore nel quale era incorso il timoniere nella sua esecuzione. Lo scopo della manovra - una sorta di enorme controsterzo - era quello di contrastare il movimento angolare della prua della nave, facendo così rallentare la velocità con la quale la grossa imbarcazione 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 dava quindi l'ordine di timone al centro ("*Midship*") ma la nave, a causa dell'inerzia dovuta alla quantità di moto (massa per velocità), continuava ad accostare verso destra fino a puntare con la prora a 009,6°, superando addirittura la direzione nord (pag. 165).

Alle ore 21:44:44 si susseguivano con rapidità, a 15,5 nodi di velocità, più ordini di accostare a sinistra, dapprima "*Port 10*" e 2 secondi dopo "*Port 20*" (rispettivamente a sinistra per 10° e per 20°).

L'ordine "*Port 10*" veniva dato a 0,073 miglia (135 metri dalle Scole), quando la nave era oramai con la prua all'altezza del bersaglio (la posizione della nave era individuata dall'antenna del GPS che era posta a 60 metri dalla prua della nave), mentre al momento del secondo ordine la distanza era scesa a 0.067 miglia, ovvero 125 metri. In questo lasso temporale - osservava il Tribunale - si registrava l'errore del timoniere che non eseguiva prontamente quanto ordinato in rapida sequenza ed anzi, quando il comandante passava da barra al centro a 10° a sinistra e poi a 20° a sinistra, andava 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 (pag. 165).



Alle ore 21:45:05, a una velocità di 14,4 nodi e una distanza dalla costa di 0,086 (pari a 160 metri), il comandante ordinava, 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 stava allontanando dalla costa scivolando con la poppa verso l'isola, ad una distanza di 0.094 miglia pari a 175 metri, alla velocità di 14,2 nodi urtava 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 significava che dopo l'ultimo ordine per prora 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°, aveva continuato la sua evoluzione a dritta per altri 7°, 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 erano generate da ordini impartiti, che non avevano mai disposto riduzioni di velocità, ma dal concorso di condizioni meteomarine ed evoluzione della nave (pag. 165).

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 8 metri.

Lo scoglio, fungendo quasi da apriscatole secondo un'efficace similitudine evocata più volte nel dibattimento di primo grado, 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 (pagg. 163-165 e 210).

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, prodottosi in una zona vitale della nave, che fin da subito rimaneva priva di propulsione e, quindi, ingovernabile, permetteva 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 scoglioso de Le Scole derivava, pertanto, dapprima la perdita di galleggiabilità e, a seguire, il successivo ingavonamento e arenamento della nave, parzialmente sommersa, in prossimità del porto dell'Isola del Giglio (vicino agli scogli della "Gabbianara").

1.3. Le condotte e i profili di colpa ascritti all'imputato per il naufragio.

Come detto il Tribunale ha operato una distinzione tra i fatti che hanno portato all'evento naufragio e quelli relativi alla fase della gestione dell'emergenza da parte dell'imputato (esaminata nella parte terza della sentenza stessa), che hanno determinato i decessi delle trentadue persone e le lesioni personali subite da un gran numero di passeggeri e membri dell'equipaggio, eventi non verificatisi direttamente a seguito dell'impatto della nave con il basso fondale scoglioso, bensì in tale predetta fase successiva di gestione dell'emergenza.

1.3.1. In merito alla causazione colposa del naufragio della nave da crociera sono state contestate all'imputato numerose condotte (commissive ed omissive), articolate come segue (di cui la sentenza tratta nelle pagg. 185-198): I) ometteva 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 di natura permanente o prevedibile e pertinenti per la sicura navigazione della nave ed in particolare utilizzava e faceva 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 (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*); II) ordinava, 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 (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); III) ometteva 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 forniva 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 (in violazione e della suddetta procedura SMS P14 MAN01); IV) ometteva 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 (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); V) faceva prima rallentare la nave, onde poter terminare in tranquillità la propria cena prima dell'arrivo al previsto punto di accostata, e faceva poi successivamente accelerare, e così manteneva 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); VI) ometteva 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 (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); VII) ometteva 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 (in violazione delle Regole 21 e 22, Sezione A-VIII/2, Parte 4.1 della suddetta Convenzione STCW); VIII) consentiva 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 manteneva –

e non faceva 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*); IX) partecipava, insieme ad Antonello Tievoli, ad una conversazione telefonica con Mario Terenzio Palombo, 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); X) si intrometteva – 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 (in violazione della regola 24.3, Parte 4.1, Sezione A-VIII/2 della suddetta Convenzione STCW); XI) assumeva la titolarità della guardia e la direzione della manovra senza attendere che la vista si fosse completamente abituata alle condizioni di luce (in violazione della Regola 20, Parte 4.1, Sezione A-VIII/2 della suddetta Convenzione STCW); XII) assumeva 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 (in violazione delle Regole 21 e 22, Parte 4.1, Sezione A-VIII/2 della suddetta Convenzione STCW); XIII) ometteva di assegnare compiti specifici ai componenti la guardia in sottordine ed ometteva 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 inviava 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); XIV) ometteva 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 girobussola, di tenere e di far tenere sotto controllo il radar, su scale simultaneamente diverse, e in genere la rotta seguita (in violazione della Sezione A-VIII/2 della suddetta Convenzione STCW, nonché di quanto prescritto dalla suddetta procedura SMS P14 MAN 01); XV) ometteva 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 (in violazione del paragrafo 4.3.9 della suddetta procedura SMS P14 MAN 01); XVI) si avvicinava 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); XVII) ometteva 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 (in violazione della Regola 7, Sezione A-VIII/2, Parte 2 della suddetta Convenzione STCW); XVIII) manteneva, 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); XIX) dava 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); XX) non eseguiva, 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).

La sentenza di primo grado riconosceva, dunque, la responsabilità dell'imputato in ordine a tali condotte, costituenti altrettanti profili di colpa in relazione all'evento naufragio.

1.3.2. I giudici di primo grado si interrogavano, quindi, sull'esistenza di un criterio eziologico atto a dirimere l'incertezza, in caso di coesistenza, come nella fattispecie, di numerose condotte sia di natura omissiva che commissiva.

In proposito, sempre circa l'evento naufragio, il Tribunale, richiamando la pronuncia della Corte di Cassazione nel processo "Thyssenkrupp" (Cass.38343/2014), riconosceva una incidenza causale preponderante, sia sotto il profilo quantitativo che soprattutto qualitativo, delle condotte commissive.

A parere del Tribunale un diretto ed esclusivo nesso eziologico tra le plurime condotte colpose dell'imputato e la successiva collisione era dunque sussistente, costituendo il comportamento del comandante l'antecedente causale assolutamente predominante, senza che potesse affermarsi l'esistenza di circostanze eccezionali interruttive di tale decorso causale, comprese quelle del primo ufficiale *Ciro Ambrosio*, del terzo ufficiale *Silvia Coronica* e del timoniere *Jacob Rusli Bin* (analizzate queste ultime in apposito paragrafo della sentenza impugnata).

In definitiva, all'esito del giudizio di primo grado, la responsabilità per il reato di naufragio - ascritta a *Francesco Schettino* in cooperazione colposa con *Ciro*

Ambrosio, Silvia Coronica e Jacob Rusli Bin (tutti giudicati separatamente) - secondo i giudici di primo grado andava individuata, "in primis", in capo al comandante.

Al riguardo va precisato che Ambrosio, Coronica e Rusli Bin, secondo il Tribunale, concorrevano con Schettino nella sola causazione del naufragio che, pertanto, si poneva per loro quale unico contributo causale anche rispetto alle successive morti e lesioni (che senza naufragio non si sarebbero prodotte).

Va quindi anticipato che, nella ricostruzione dei primi giudici, i coimputati Manrico Giampedroni e Roberto Ferrarini (anch'essi giudicati separatamente) intervenivano solo nella fase successiva all'urto ed infatti non venivano ritenuti responsabili del naufragio bensì dei soli reati colposi di omicidio e lesioni personali, in relazione al loro contributo causale agli eventi successivi al naufragio.

Il Tribunale, sul tema delle responsabilità concorrenti, precisava di tenerne conto sotto il profilo della valutazione del grado della colpa, ai fini della determinazione della pena da comminare all'imputato (pag. 205).

Trattamento sanzionatorio che risentiva, peraltro, anche del riconoscimento della contestata aggravante della colpa con previsione, contemplata nell'art. 61 n. 3 c.p., ritenuta sussistente dal Tribunale in relazione al solo delitto di naufragio.

A giudizio del Tribunale, infatti, l'istruttoria dibattimentale aveva dimostrato che, nonostante le condotte colpose e il folle rischio assunto, non vi era stata una deliberata accettazione dell'evento da parte dell'imputato, così da poter inquadrare il fatto come ascrivibile allo stesso a titolo di dolo eventuale. Ciò perché l'imputato, pur rappresentandosi l'evento, era rimasto fino all'ultimo convinto di evitarlo, riponendo un'estrema fiducia nelle sue capacità marinaresche.

I primi giudici, nel sostenere tale assunto, evidenziavano come il comandante, in seguito all'urto, avesse provato una forte costernazione ed un reale shock nel confrontarsi con la cruda realtà. Tale stato emotivo e il non accettare razionalmente che la nave potesse essere perduta determinavano - secondo il Tribunale - delle

scelte incomprensibili da parte dell'imputato nella successiva fase della gestione dell'emergenza, che connotavano come "una fuga dalla realtà", da cui scaturivano conseguenze irreparabili anche in termini di perdita di vite umane e di persone lese nella loro integrità psicofisica, pur escludendo il Tribunale l'aggravante della colpa cosciente, con riferimento a tali delitti contro la vita e l'incolumità individuale.

Tornando sul punto del naufragio, in conclusione, secondo i giudici di primo grado, in relazione al delitto in questione si era in presenza "di un'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".

Il Collegio di primo grado escludeva, sempre con riguardo al naufragio, l'altra aggravante contestata, descritta nell'art. 1122 cod. nav., riferita al caso del delitto cagionato dal comandante avvalendosi delle sue funzioni.

Al riguardo il Tribunale riteneva che il tenore letterale del comma 1° della norma, ancorando l'aggravante predetta ai soli reati previsti negli articoli 425 n. 3 e 428 c.p., consentiva di escludere l'aumento di pena nell'ipotesi colposa, contemplata nel successivo art. 449 c.p.

I primi giudici motivavano l'insussistenza di tale aggravante richiamando, quindi, il rispetto del principio di tassatività e riconoscendo alla fattispecie del naufragio colposo natura autonoma, distinta dalla figura del reato doloso, disciplinato 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 intendeva assolutamente escludere l'assoluta autonomia delle fattispecie.

A ciò andava aggiunto, sotto il profilo oggettivo, che l'impatto con il basso fondale, avendo determinato la perdita di galleggiabilità e, quindi, l'arenamento e la parziale sommersione della Costa Concordia, integrava l'evento naufragio in senso penalmente rilevante.

1.4. La gestione della emergenza e i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali.

Nei secondi successivi all'impatto, avvenuto alle ore 21:45:07, 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 motori principali per la propulsione.

Alle ore 21:45:17, in particolare, 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, rilevava il Tribunale, 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 - osservavano i primi giudici - 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 inerziale della nave era già scesa alla velocità di 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 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 2 volte l'ordine di tutta la barra a sinistra.

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 il comandante disponeva nuovamente per tutta la barra a dritta i timoni restavano bloccati allorché l'ordine risultava eseguito solo parzialmente (circa 35°), a seguito della mancanza di alimentazione, come si desumeva dall'attivazione degli allarmi di avaria delle pompe timone 1, 3 e 4 (ore 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. Schettino allora commentava: *"Va bene, vedete per il blackout... l'importante è che non c'è rientrata d'acqua"*.

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, osservavano i primi giudici. *"Eh!... Eh!"* si limitava invece a dire 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 Roberto Ferrarini, 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.

Il comandante in seconda Christidis dalla sala macchine spiegava a Bosio (anch'egli comandante in seconda, di seguito anche K2) che si era portato in plancia, che non riuscivano a far partire le pompe perché erano sott'acqua.

Durante la telefonata Christidis era raggiunto da Iaccarino (nostromo) 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 era l’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 (rispettivamente il 5 e il 7) con questa informazione la plancia era di fatto informata che almeno due compartimenti erano già interessati dall’allagamento.

Schettino, terminata la conversazione con Ferrarini, nel sentire quelle notizie commentava: *“Tre compartimenti stagni”* (pag. 219).

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 (pag. 219).

D’altra parte, le informazioni sull’entità dell’allagamento non erano neppure oggetto di scambio di vedute tra il comandante e gli altri ufficiali, 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 3 compartimenti stagni contigui erano allagati: questo voleva dire che la riserva di galleggiabilità indicata nella documentazione di bordo era già stata superata (pagg. 217-220).

Qualche minuto più tardi giungeva in plancia la prima notizia sul caos che regnava nel resto della nave.

A bordo della Costa Concordia l'urto veniva distintamente percepito da tutti i passeggeri ed in breve tempo si scatenava il panico, a causa della progressiva inclinazione della nave e del blackout prolungato. Nessun annuncio veniva dato nei primi minuti dopo l'impatto e, quindi, i passeggeri, privi di indicazioni su come comportarsi, si affidavano al proprio istinto: alcuni raggiungevano le muster stations (spazi segnalati a bordo della nave dove i passeggeri dovevano essere riuniti in caso di emergenza) per mettersi in salvo; altri si recavano nelle cabine per prelevare i propri effetti personali ed indossare il salvagente; altri ancora contattavano i carabinieri per dare l'allarme; in molti sostavano lungo i corridoi, chiedendo insistentemente informazioni all'equipaggio che, però, era all'oscuro della natura e della gravità del sinistro (pag. 212).

Alle 21:54 veniva diramato il primo annuncio che, raccomandando la calma, riferiva solo di un guasto ai generatori della nave.

La situazione, però, si presentava già in tutta la sua gravità e il tenore analogo dell'avviso che seguiva alle ore 22:05 era talmente inverosimile da indurre i passeggeri a sospettare che la situazione fosse così grave da non poter essere comunicata (pagg. 222 e 258). I passeggeri non potevano credere che la situazione fosse sotto controllo, perché niente di tutto ciò che vedevano attorno a loro deponesse 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 ed all'improvvisazione dei singoli, senza alcun coordinamento dal ponte di comando.



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 alla capitaneria della falla e di confermare che la nave aveva avuto soltanto un blackout.

Alla richiesta della capitaneria se i passeggeri avessero già indossato i giubbotti di salvataggio e da quanto tempo 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 2 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 10 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.

Alla ennesima chiamata della capitaneria di Livorno (22:25), Schettino decideva 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 ed era costretto ad ammettere che le cose si stavano mettendo male, in quanto c'erano i locali macchina e 3 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 deciso per l'abbandono della nave. Si accavallavano a quel punto frasi concitate: *"Diamo l'emergenza generale..."*. *"Abbandono nave?"*.

Ma Schettino tergiversava e prendeva tempo: *"Aspetta aspetta... dàì, 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.

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.

Quindi soltanto alle 22:33 veniva dato il segnale di emergenza generale (sette fischi lunghi e uno breve), che non veniva però seguito dai prescritti annunci in favore dei passeggeri.

I passeggeri, dunque, rimasti a un semplice problema di blackout, erano invitati con un ulteriore annuncio, alle 22:36, a 3 minuti circa dai fischi dell'emergenza, a recarsi nelle muster stations per seguire le indicazioni del personale, senza avere alcuna spiegazione in merito all'evoluzione della crisi (pag. 227).

Alle 22:43 con un ulteriore annuncio li si invitava ancora una volta a recarsi ai punti di riunione e ad indossare i giubbotti 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'ordine di abbandono della nave.

Le imbarcazioni d'emergenza non venivano fatte salpare, non essendo ancora stato dato l'ordine di abbandono nave, che veniva ufficializzato con grave ritardo (soltanto alle ore 22:54) e ciò, rilevava il Tribunale, comprometteva il tempestivo e regolare svolgimento delle operazioni di evacuazione, anche perché la nave, nel frattempo, aveva raggiunto una inclinazione tale da rendere quasi impossibile la calata delle scialuppe (pag. 261).

In definitiva, mentre i passeggeri presenti sul lato a dritta erano riusciti a salire sulle scialuppe ed a raggiungere il porto o gli scogli vicini, coloro che si trovavano sul lato di sinistra della nave rimanevano bloccati sul ponte 4, poiché le imbarcazioni di salvataggio non potevano essere ammainate a causa dell'inclinazione della nave, che aveva raggiunto i 20°.

A quel punto numerosi passeggeri erano costretti a gettarsi in mare e altri ancora, a causa del caotico coordinamento dei soccorsi a bordo, raggiungevano zone della nave in cui rimanevano bloccati dall'avanzare dell'acqua e, successivamente,

venivano trascinati nei vortici che la stessa, risalendo lungo i vari ponti, aveva creato (pag. 397).

Alle 23:20, mentre centinaia di persone si trovavano ancora a fronteggiare una simile situazione, il comandante Schettino dava l'ordine di abbandonare la plancia di comando e, con gli uomini dell'equipaggio, poco dopo aver ispezionato alcuni ponti, si allontanava a bordo di una delle ultime scialuppe disponibili.

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, dove centinaia di passeggeri erano ancora bloccati sul ponte, in quanto alcune scialuppe di salvataggio (da 150 posti ciascuna) non riuscivano ad essere ammainate per via della inclinazione della nave, ormai superiore ai 20°. In quei drammatici frangenti dilagava tra 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 gruppo di persone capeggiato da Lorenzo Barabba, 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 si verificavano alcuni decessi per annegamento.

In quei drammatici momenti, mentre sulla Concordia si consumava la tragedia, l'imputato si trovava sulla scogliera della Gabbianara, dove sarebbe rimasto all'incirca sino alle 02:00 (pag. 395 - 401).

Alle 00:30, mentre erano cominciate le operazioni di soccorso (che si sarebbero protratte fino alle 05:45 del mattino), il comandante si trovava sulla scogliera della Gabbianara, impegnato in alcune conversazioni telefoniche, compresa quella - divenuta tristemente nota - con il comandante della capitaneria di porto di Livorno. Infine, Francesco Schettino, senza adoperarsi in alcun modo per risalire sulla nave e contribuire alla ricerca delle persone rimaste intrappolate (come, invece, richiesto dalla capitaneria), raggiungeva il porto dell'Isola del Giglio, intorno alle 02:00, a bordo di un gommone (pag. 397- 401).

1.5. Le condotte e i profili di colpa ascritti all'imputato nella fase della gestione dell'emergenza per i delitti di omicidio e lesioni personali.

In merito alla gestione dell'emergenza e ai delitti di omicidio e lesioni personali venivano contestati all'imputato numerosi profili di colpa corrispondenti ad altrettante condotte (14 in tutto, commissive e, in prevalenza, omissive), aggravate dalla previsione dell'evento e dall'aver violato gli artt. 7, lett. e) e 8, lett. g), d.lgs. 27 luglio 1999 n. 271, per non avere limitato al minimo i rischi per i lavoratori (pagg. 231-289).

In particolare, il comandante, informato della presenza di una falla a bordo, ometteva di inviare il segnale in codice Delta-X-Ray previsto dalla procedura d'emergenza interna e di attivare, dirigere e coordinare la conseguente procedura antifalla e, pertanto, non attuava con diligenza le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel regolamento di sicurezza adottato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991 n. 435 ("Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare"); violava la regola 37, capitolo III della Convenzione SOLAS [Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) più nota



come "SOLAS" dall'acronimo di *Safety of Life at Sea*, approvata a Londra nel 1914 – in seguito al naufragio del Titanic – per stabilire *standard* di sicurezza sotto il profilo tecnico e della preparazione dell'equipaggio in caso di emergenza], nonché 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.

Il segnale in codice Delta-X-Ray, non riconoscibile dai passeggeri (2 fischi lunghi), serviva ad allertare l'equipaggio per predisporlo a svolgere i compiti previsti dal ruolo d'appello, costituente un atto da redigere (sulla base di un modello ministeriale, ai sensi dell'art. 403 D.P.R. n. 435/1991) dal comandante prima della partenza e riportante le consegne ai membri dell'equipaggio per i casi di emergenza e, quindi, da affiggere nei punti più frequentati della nave ed in particolare sul ponte di comando, nel locale apparato motore e nei locali dell'equipaggio, con la chiara indicazione, nelle navi adibite a trasporto passeggeri, anche dei punti di raccolta in cui recarsi nei casi di emergenza, in modo da non determinare panico a bordo (pagg. 231-237).

Francesco Schettino ometteva, poi, di attivare la centrale operativa per l'invio nei locali interessati al fine di verificare i danni riportati e di attivare una o più squadre controllo danni - SCD - per procedere alle conseguenti necessarie operazioni, omettendo altresì di coordinare le successive operazioni e, pertanto, non attuava con diligenza le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel regolamento di sicurezza adottato con il D.P.R. 435/1991 cit., nonché nel ruolo d'appello e nella suddetta procedura SMS P12.04 IO2.

L'imputato ometteva, quindi, di costituire l'unità di crisi a bordo (*crisis committee shipside*), chiamandone a far parte il comandante in seconda, il direttore di macchina e l'hotel director, ed ometteva 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; ometteva, inoltre, di delegare

allo *ship crisis coordinator* le comunicazioni con la società armatrice relative allo stato di emergenza, così da potersi dedicare unicamente alla gestione dell'emergenza sulla nave e, pertanto, non attuava con diligenza le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel regolamento di sicurezza adottato con il D.P.R. 435/1991 cit., nonché nei 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*. (pagg. 238-244).

Con ulteriori condotte, integranti violazioni particolarmente gravi - secondo la ricostruzione della sentenza impugnata - Francesco Schettino ometteva inizialmente, sin dalle ore 21:58 e poi comunque ritardava eccessivamente di emettere il segnale di emergenza generale e non privilegiava, nell'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, avvenissero previa verifica della presenza di tutte le persone da imbarcare sulle stesse, con disciplina, coordinamento, efficienza e tempestività adeguati e necessari; ometteva di dare personalmente la predetta comunicazione relativa all'emergenza generale e, comunque, consentiva che l'emergenza generale fosse data irrualmente e senza i necessari avvisi complementari; ometteva inizialmente e poi ritardava eccessivamente di far emettere i segnali di *pan pan*, prima, e, quindi, di *distress* e di *mayday*, di modo che il coordinamento dei soccorsi esterni potesse avvenire con adeguate tempestività ed efficienza; faceva comunicare reiteratamente a passeggeri ed equipaggio, con annuncio multilingue tramite interfono - ovvero comunque consentiva 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, faceva 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.

Con le predette condotte non attuava con diligenza le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel 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 (pagg. 245-260).

Anche il successivo ordine di abbandono nave veniva dato dall'imputato con gravissimo ritardo, con la conseguenza che le operazioni di calata delle scialuppe di salvataggio venivano eseguite tardivamente e che, dal lato sinistro, le stesse non potevano più essere ammainate, a causa della crescente inclinazione della nave, impedendo, quindi, il tempestivo e regolare svolgimento delle operazioni di evacuazione dell'imbarcazione, non attuando con diligenza le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel 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, in particolare non privilegiando, nel caso dell'emergenza, la salvaguardia dell'integrità fisica delle persone a bordo (pag. 261-283).

Schettino ometteva ancora di dare personalmente l'ordine di abbandonare la nave e, comunque, consentiva che una stringata comunicazione in tal senso, priva pealtro dei necessari avvisi complementari, fosse irrispettamente data dal comandante in seconda Roberto Bosio, non attuando con diligenza le procedure previste nei casi di emergenza, particolarmente per l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel 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 (pagg. 283-285).

L'imputato, quindi, disponeva che le operazioni di ammaino delle scialuppe di salvataggio fossero eseguite inizialmente soltanto dal lato di dritta, di modo che, quando la nave subiva un'ulteriore inclinazione, si rendeva impossibile calare a mare 3 lance ed alcune zattere di salvataggio poste sul lato sinistro, obbligando i passeggeri a scendere dalle suddette imbarcazioni ed a muoversi verso il lato di

dritta, quando già era difficile muoversi a bordo e, pertanto, non privilegiando, nel 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 (pagg. 285-288).

1.5.1. Il nesso causale tra le condotte colpose ascritte all'imputato nella fase della gestione dell'emergenza e gli eventi delittuosi plurimi di omicidio e lesioni personali.

Il Tribunale ravvisava una relazione causale tra le condotte colpose dell'imputato e i singoli eventi costituiti dalla morte di 32 persone (di cui 27 passeggeri e 5 membri dell'equipaggio) e dalle lesioni personali subite da ulteriori 193 tra passeggeri e personale di bordo.

Gli accertamenti autoptici e medico legali stabilivano che la morte di 31 persone era stata determinata da asfissia per annegamento e non erano stati riscontrati altri segni di lesività in grado di influire sulla causazione del decesso.

In un solo caso (Norbert Josef Ganz) gli accertamenti autoptici avevano rilevato la presenza di un severo trauma contusivo ma, tuttavia, le condizioni del corpo e il luogo del suo ritrovamento, nella stessa zona in cui veniva rinvenuto quello della moglie Mathilde Cristina, deceduta per asfissia da annegamento, consentivano di affermare che la vittima Norbert Josef Ganz era deceduta nel medesimo contesto, allorché la nave si era inclinata drasticamente abbattendosi sulla scogliera (pagg. 288-333).

Sulla base delle considerazioni precedenti relative ai singoli decessi, il Tribunale riteneva possibile collocare temporalmente il letale contatto con l'acqua di tutte le vittime nei 40 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 (decessi di: Giovanni Masia,

Guillermo Bual Guades, Sandor Feher, Pierre André Emile Gregoire, Jeanne Yvonne Gregoire in Gannard, Josef Werp, Brunhild Werp, Galle Horst, Margrit Schroeter, Luisa Virzi, Maria Grazia Trecarichi, Gabriele Maria Grube, Siglinde Stumpf, Mylène Lisiane Marie Thèrèse Litzler, Michael Blemmand, Elisabeth Bauer e Margarethe Neth). L'istruttoria - osservavano i primi giudici - aveva consentito di accertare che alcuni membri dell'equipaggio avevano invitato le persone a spostarsi sul lato destro non prima della mezzanotte.

Ciò emergeva, tra l'altro, dalle dichiarazioni di Claudio Masia (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. Avevano quindi 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 Waldemar Krieg (compagno della vittima Inge Schall) si desumeva che il personale aveva invitato le persone a spostarsi dal lato sinistro al lato destro "soltanto verso le 24:00".

Lo stesso Waldemar Krieg, in particolare, riusciva a riferire con precisione l'orario in cui era finito in acqua insieme alla sua compagna - 00:30 del 14 gennaio 2012 - perché le lancette del suo orologio si erano fermate una volta entrate a contatto con l'acqua.

Vi erano dunque elementi certi - proseguiva il Tribunale - per potersi affermare che i decessi di tali persone si verificavano sicuramente dopo le ore 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, dove a diritta erano allocate le imbarcazioni di salvataggio (decessi di: Hör Egon, Williams Arlotti e Dyana Arlotti). In questo caso, pertanto, le vittime scivolavano nel pozzo formatosi all'interno della nave, sicuramente dopo la mezzanotte, probabilmente non prima

delle 00:30 (sul punto veniva richiamata dal Tribunale anche la testimonianza di Lorenzo Barabba).

Per la morte di Inge Schall, i primi giudici rilevavano che, grazie alle dichiarazioni del suo compagno, era possibile stabilire che la stessa entrava in contatto con l'acqua alle 00:30, restando intrappolata all'interno della nave.

Anche per quanto riguarda i decessi di Luisa Antonia Virzì e Maria Grazia Trecarichi il Collegio di primo grado riteneva possibile ricostruire con precisione il momento in cui erano scivolate in acqua, grazie alle dichiarazioni rese da Giuseppe Lombardo (amico della Trecarichi), 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 (decessi di: Francis Servell, Jean Pierre Micheaud, Tomas Alberto Costilla Mendoza, Maria D'Introno, Giuseppe Girolamo, Gerald Frank, Barbara Ann Heil, Norbert Josef Ganz, Cristina Matilde Ganz e Russel Terence Rebello). Anche per questi casi vi erano elementi idonei a sostenere che il contatto con l'acqua non avveniva prima delle ore 24:00. Nel caso del Servel, ciò si desumeva dalle dichiarazioni della moglie, che spiegava che erano stati costretti a buttarsi in acqua, e dal fatto che la vittima era ancora in vita al momento del ritrovamento da parte dei soccorritori (00:30/1:00).

Nel caso di Maria D'Introno, invece, era 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 Erika Fani Soria Molina, gli elementi istruttori consentivano di accertare che la stessa finiva in acqua a seguito dell'incidente subito dalla zattera su cui era salita. Poiché diversi naufraghi avevano dichiarato che molte zattere erano rimaste inutilizzate a causa del livello dell'acqua, che aveva sommerso il relativo ponte, poteva ragionevolmente concludersi che

l'incidente in questione si era verificato quando l'acqua aveva già coperto il ponte 3 e, dunque, sicuramente non prima della mezzanotte. Risultava pertanto dimostrato, osservava il Tribunale, che tutti i decessi si verificavano in un momento certamente successivo alle ore 24:00.

1.5.2. Il Tribunale rilevava che nella fase della gestione dell'emergenza un ruolo preponderante era ascrivibile alla condotta omissiva del comandante e che la spiegazione causale degli eventi andava individuata nell' omessa valorizzazione, da parte dello stesso, della reale situazione di crisi e nella conseguente mancata adozione delle decisioni doverose in relazione ad essa, sfociate nelle omesse tempestive comunicazioni dell'ordine di emergenza generale e di quello di abbandono nave. Ritardi rivelatisi decisivi in quanto, proprio in quel lasso di tempo, si verificava l'accentuazione dello sbandamento della nave, che provocava la caduta in mare di molti e rendeva impossibile l'ammaino di alcune scialuppe e zattere dal lato sinistro, comportando la dispersione e l'annegamento di coloro che erano rimasti in cerca di salvezza nei meandri della Costa Concordia.

Ai fini dell'accertamento del nesso causale i primi giudici non potevano, quindi, fare a meno di ricostruire idealmente ciò che sarebbe successo se le decisioni doverose fossero state effettivamente prese e con tempestività dall'imputato, attraverso il c.d. giudizio controfattuale.

Al riguardo il Tribunale premetteva la valutazione di alcune specificità del caso concreto (pagg. 336-353) e, cioè: A) la individuazione del tempo necessario a svolgere le attività di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio. Al riguardo il Collegio di primo grado riteneva esservi validi elementi per poter considerare sufficiente un tempo di 20 minuti (quadruplo rispetto a quello stimato dal C.T. del P.M.) ma che, tuttavia, in un'ottica prudentiale e garantista, poteva estendersi a 30 minuti, tempo massimo necessario a completare le operazioni di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio, prevista per le operazioni di abbandono dalla Regola III/21.1.4. della SOLAS (la quale stabiliva che tutti i mezzi collettivi di salvataggio richiesti per l'effettuazione dell'abbandono

nave da parte di tutte le persone a bordo dovevano essere idonei ad essere messi a mare, al completo di dotazioni e persone, entro 30 minuti da quando veniva dato il segnale di abbandono nave; cfr. relazione dei periti - incidente probatorio - pag. 246).

B) La durata delle attività di abbandono. Al riguardo il Tribunale richiamava la previsione della durata massima di 30 minuti per le operazioni di abbandono secondo la citata Regola III/21.1.4. della SOLAS, rilevando che era evidentemente calcolata sulla base di dati tecnici e di esperienze pratiche. Aggiungeva che la difesa dell'imputato aveva obiettato che questo dato sulla durata delle operazioni di abbandono non poteva 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 (relazione dei periti in incidente probatorio, pag. 246). In altre parole, proseguiva il Collegio grossetano, secondo l'impostazione difensiva, il fatto che quella sera le suddette operazioni non si concludevano in 30 minuti dall'ordine ufficiale di abbandono dato dal K2 Bosio alle 22:54, non avrebbe consentito di utilizzare quel lasso di tempo nel ragionamento controfattuale. I primi giudici sul punto rilevavano che l'obiezione difensiva non era fondata in quanto la sera dei fatti le operazioni di abbandono non si concludevano entro 30 minuti dall'ordine ufficiale pronunciato via radio da Bosio a causa del ritardo con cui tale ordine era stato impartito, che faceva sì che l'ammaino delle scialuppe sul lato sinistro aveva potuto iniziare solo quando l'inclinazione della nave era ormai abbondantemente superiore ai 20°. Nel ragionamento controfattuale, invece, lo svolgimento delle operazioni di abbandono doveva idealmente collocarsi nei 30 minuti intercorrenti tra le 22:28 e le 22:58 (quando l'inclinazione era inferiore ai 20°), laddove la sera del 13 gennaio 2012 la prima lancia sul lato di sinistra (la n. 26) era stata autorizzata a scendere successivamente alle 22:54.

C) La possibilità di ammainare le lance (sul lato di dritta) in considerazione della velocità e dello scarrocciamento della nave. Al riguardo il Tribunale, 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, riteneva che il movimento trasversale della Concordia verso la scogliera non avrebbe potuto assolutamente ostacolare la discesa in acqua delle lance poste sul medesimo lato della nave, neppure se le operazioni fossero iniziate sin dalle 22:28.

D) Il mancato sbraccio di 3 lance sul lato sinistro. Il Collegio di primo grado osservava che l'istruttoria dibattimentale aveva dimostrato che non era riuscito l'ammaino di 3 lance posizionate sul lato sinistro della nave e che, in particolare, a restare sulla Concordia erano quelle nn. 6, 12 e 16. Quanto al mancato ammaino delle scialuppe n. 12 e n. 16 il Tribunale rilevava che vi erano validi elementi per ritenere che lo stesso non era riuscito a causa della eccessiva inclinazione della nave. Per la lancia n. 6, parimenti, l'ammaino ragionevolmente non era riuscito a causa dell'inclinazione. Tuttavia, osservava il Tribunale, vi erano altri elementi che inducevano a ritenere che l'ammaino di tale lancia non era avvenuto anche per un errore del marinaio, il quale probabilmente aveva iniziato la manovra di discesa quando ancora i bracci che sorreggevano la scialuppa non erano completamente distesi. I primi giudici osservavano che l'errore del marinaio era tuttavia 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, per cui poteva ragionevolmente ritenersi 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 fosse ipotizzato che l'ammaino di quelle 3 scialuppe non sarebbe riuscito neppure se il comandante avesse ordinato l'abbandono sin dalle ore 22:28, le morti - proseguiva il Tribunale - ugualmente non si sarebbero verificate, per una serie di ragioni. Ove, infatti, il comandante avesse tenuto la condotta doverosa più volte indicata, gli eventuali errori dei capi-lancia durante la manovra di ammaino si sarebbero verificati, comunque, entro le 22:58, ancora in tempo utile per spostare le persone sul lato di dritta della nave ed imbarcarle sulle scialuppe facenti la spola con la terraferma. L'inclinazione della Costa Concordia era tale, in quel

momento, da consentire lo spostamento delle persone dal lato sinistro a quello di dritta.

Inoltre, 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. Alla luce di tali circostanze, concludeva quindi il Collegio di primo grado, quand'anche si fosse ritenuto che le lance nn. 6, 12 e 16 non sarebbero riuscite a scendere in acqua 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.

1.5.3. Risolte in tal senso le predette questioni concernenti le specificità del caso concreto, il Tribunale procedeva alla ricostruzione ideale della vicenda, per sottoporre il ritenuto rapporto di causalità al c.d. giudizio controfattuale, che formulava (pagg. 353-359) come di seguito riassunto nei passaggi essenziali, utilizzando il tempo presente ed evidenziando in corsivo le condotte omesse.

Alle ore 21:46:52, allo scattare degli allarmi di avaria delle pompe timone 1, 3 e 4, il comandante 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 avvertite 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* (condotta omissa) 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 la individuazione dei compartimenti allagati.



Alle 21:49:30 il comandante si mette in contatto diretto con il direttore di macchina Pilon il quale gli riferisce che in sala macchine c'è acqua e non si può scendere. All'esito di tale conversazione, il comandante *ordina* l'invio del segnale falla *chiedendo che sia accompagnato dal codice Delta X-Ray* (condotta omessa).

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* (condotta omessa).

Il comandante, consapevole della gravità della situazione alla luce delle informazioni appena ricevute dal direttore di macchina Pilon, sa che è assolutamente prioritario in quegli 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* (condotta omessa).

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 (condotte omesse).

Schettino, 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 ed hanno perso la propulsione della nave; *ordina per lo stesso motivo di inviare il segnale pan-pan* (condotte omesse).

Alle 21:58 il comandante *prende atto* della drammaticità della crisi, visto che ci sono: 2 compartimenti allagati; quadro elettrico e motori di propulsione allagati;

pompe di aspirazione immerse nell'acqua e, *conoscendo* bene la documentazione di bordo, sa che la nave è già al limite della riserva di galleggiabilità (in quanto con un altro compartimento contiguo allagato la stessa riserva non sarebbe più garantita); *dispone, quindi, 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*. L'emergenza generale non può più essere rinviata; *è necessario attivare il ruolo d' 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 (condotte omesse).

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* (condotte omesse).

Alle ore 22:00, 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 *ed ha* la certezza, documentazione di bordo alla mano, che la nave non è più un mezzo sicuro per le persone trasportate: *formula* ad alta voce queste considerazioni per portarle a conoscenza del personale in plancia e *li informa che la nave dovrà sicuramente essere abbandonata*, in quanto hanno già perso la riserva di galleggiabilità (condotta omessa).

Il comandante è anche consapevole, però, di *aver chiamato l'emergenza generale al più tardi 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 ed intralciare le attività prioritarie 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 d' appello, *assicurandosi*, 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 (condotte omesse).

Alle ore 22:28, trascorsi 30 minuti dalla chiamata dell'emergenza generale, alla notizia che i passeggeri sono pronti per essere imbarcati, il comandante *schiaaccia 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, ha un'inclinazione non superiore ai 20° 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 Costa 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 (condotte omesse).

1.5.4. In definitiva il Tribunale ha ritenuto che, all'esito del giudizio controfattuale, 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 gli altri soggetti giudicati separatamente), i 32 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 nonché le procedure aziendali e il ruolo d'appello indicavano come doverosa nella situazione concreta in cui lo stesso si trovava ad operare (pag. 359).

Ciò, peraltro, secondo il Tribunale, impediva di ravvisare il concorso formale tra i reati di naufragio da una parte e di omicidio e lesioni colpose plurimi, dall'altra, stante la diversità delle condotte che vi avevano dato causa.

Sul punto i giudici di primo grado ritenevano altresì l'inesistenza di cause sopravvenute idonee ad interrompere il nesso eziologico tra le condotte colpose dell'imputato e gli eventi rispettivamente verificatisi.

L'analisi delle singole "criticità" di natura tecnica (quali l'irregolare funzionamento del generatore d'emergenza, la mancata alimentazione dei timoni, il malfunzionamento delle pompe di aspirazione e degli ascensori, l'impossibilità di utilizzare i verricelli per l'issaggio delle scialuppe ed altro) nella pronuncia impugnata veniva affrontata specificamente, con riferimento ad ogni singola problematica rappresentata (pagg. 359-378).

In sostanza il Tribunale riteneva che le anomalie e i guasti verificatisi quella notte a bordo della Concordia non escludevano la responsabilità dell'imputato, essendo evenienze del tutto prevedibili in conseguenza dell'allagamento di ben 5 compartimenti contigui, del blackout elettrico e della progressiva sommersione della nave.

I primi giudici ritenevano, quindi, dimostrata la responsabilità dell'imputato anche in relazione alle plurime lesioni personali colpose cagionate a 193 persone.

Le lesioni all'integrità fisica e psicologica richiamate nella cospicua documentazione medica acquisita erano - a giudizio del Tribunale - riconducibili alla condotta colposa dell'imputato, attesa la gravità del sinistro, la complessiva sciagurata dinamica delle operazioni di gestione dell'emergenza, di abbandono della nave da parte del comandante e le drammatiche condizioni in cui si erano trovate le persone rimaste a bordo della nave, ampiamente provate dall'istruttoria dibattimentale.

Al riguardo il Tribunale riteneva, in virtù della speciale figura di concorso formale prevista dall'art. 589, ultimo comma, c.p., l'unificazione dei reati di lesioni colpose plurime con quelli di omicidio colposo plurimo.

I primi giudici escludevano l'aggravante della colpa con previsione degli eventi, contestata in rubrica anche con riguardo ai delitti colposi di omicidio e lesioni personali plurimi, mentre ritenevano sussistente quella della violazione della normativa antinfortunistica.

1.6. I reati contravvenzionali [artt. 81² e 110, 112 n. 3 c.p. e 17¹, lett. a) e b) e 25⁴, d.lgs. 19 agosto 2005 n. 196 di cui al capo b) dell'imputazione].

Si tratta delle condotte contestate a Francesco Schettino 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 il 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 22.01 ss, parlando materialmente con Ambrosio, delle ore 22.07 ss, parlando materialmente con Bongiovanni, delle ore 22.07 ss, parlando materialmente con Canessa, delle ore 22.26 ss, parlando materialmente con Ambrosio) false informazioni relative a elementi che, non tempestivamente conosciuti, creavano situazione di pericolo (in particolare, minimizzando la reale entità dell'incidente, tacendo in merito alla collisione, alla

falla ed all'allagamento di alcuni compartimenti e riferendo solo di un blackout 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.

Il Tribunale di Grosseto riteneva pacificamente dimostrata la consumazione da parte dell'imputato delle violazioni contravvenzionali descritte nel capo b) dell'imputazione, concernenti la disciplina sul monitoraggio del traffico navale.

Secondo i giudici di primo grado la commissione di tali reati da parte dell'imputato emergeva chiaramente dalla descrizione di quanto occorso in plancia di comando, poco dopo l'impatto della nave contro gli scogli, laddove, nell'esaminare i profili di colpa relativi alla gestione dell'emergenza, veniva rilevata l'inosservanza da parte dell'imputato dell'obbligo di riferire all'autorità marittima dell'esistenza di una falla a bordo, a seguito della collisione con il basso fondale, quanto meno a partire dalle ore 21:49 (4 minuti dopo l'impatto), allorché il direttore di macchina Pilon aveva comunicato in plancia l'allagamento della sala macchine.

Ed infatti, nonostante il comandante fosse perfettamente al corrente dell'apertura di una falla lungo lo scafo e del conseguente allagamento della sala macchine e che la nave versava in totale stato di arresto e blackout, alcuna comunicazione inviava, nell'immediatezza dei fatti, all'autorità marittima.

In seguito, erano prima la capitaneria di porto di Civitavecchia, alle ore 22:02, e poi quella di Livorno, alle ore 22:13, a mettersi in contatto con la Costa Concordia per avere informazioni sullo stato di emergenza, che di fatto era stato segnalato direttamente dai passeggeri chiamando i carabinieri.

L'imputato, tuttavia, teneva ancora un contegno a dir poco reticente e suggeriva ai propri sottoposti di dare risposte false o evasive.

Trattandosi di ipotesi contravvenzionali, rilevava il Tribunale, sarebbe stata sufficiente l'omessa comunicazione imputabile a colpa, ma nel caso di specie erano ravvisabili in concreto ben 4 condotte dolose, in quanto il comandante, in concorso

con gli altri ufficiali che si prestavano a eseguire ordini manifestamente illegittimi 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 (pagg. 390-392).

In relazione ai reati descritti il Tribunale riteneva correttamente contestata l'aggravante prevista dall'art. 112, comma 1°, n. 3) c.p., avendo Schettino determinato persone soggette alla propria autorità, vigilanza o direzione, a commettere i reati di omessa e falsa rapportazione. Nel caso di specie, era di tutta evidenza la subordinazione gerarchica tra il comandante e gli ufficiali presenti in quel momento in plancia, così come non era contestabile la soggezione psicologica del subordinato, derivante dal potere disciplinare già esercitato discrezionalmente dall'imputato in precedenti occasioni (pagg. 442- 443).

1.7. I reati di abbandono [artt. 81¹ e 591¹ c.p. e 1097 c.n., di cui al capo c) dell'imputazione].

Oltre ad avere cagionato il naufragio, a non aver gestito correttamente la fase dell'emergenza causando la morte di numerose persone ed il ferimento di altre, a non avere allertato prontamente le autorità marittime ma, anzi, inviato alle stesse comunicazioni reticenti o false, il Tribunale rilevava che l'imputato si era allontanato dalla Costa Concordia, così violando un preciso dovere comportamentale (sanzionato dall'art. 1097 cod. nav.) e abbandonando al loro destino centinaia di persone di cui doveva avere cura in qualità di comandante (art. 591 c.p.).

In ordine alla sussistenza di questi cd. reati di abbandono, di cui alla parte quarta della sentenza di primo grado, occorreva considerare che l'imputato, dopo aver esortato *Ciro Onorato* e *Domnica Cemortan* a salire su una delle scialuppe sul lato di dritta della nave per mettersi in salvo, lasciava anch'egli definitivamente la Concordia, qualche minuto dopo, saltando sul tetto di una scialuppa condotta dal secondo nostromo *Pascual Rendy*. Sulla stessa lancia salivano anche, tra gli altri,



Borghero (direttore di macchina in seconda), Ursino (secondo ufficiale in affiancamento) e Iannelli (allievo ufficiale).

In quel momento la situazione nave era tale per cui le centinaia di persone rimaste ancora a bordo erano assolutamente impossibilitate a provvedere a se stesse.

Il Tribunale, quindi, osservava che alle 00:28 l'imputato veniva contattato dalla capitaneria di porto di Livorno che gli chiedeva informazioni sul numero di persone ancora a bordo. Schettino, al termine della conversazione, messo alle strette, chiedeva "3 minuti" di tempo per informarsi meglio. Successivamente, però, egli lasciava trascorrere ben più di 3 minuti senza richiamare la capitaneria, tanto che il comandante della stessa, De Falco, doveva ricontattarlo 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 De Falco gli chiedeva spiegazioni sul motivo per cui non si trovasse a bordo della Concordia e Schettino si giustificava dicendo che era stato "catapultato" fuori della nave, precisandogli che, anche in quel momento, stava provando a risalire a bordo senza successo. De Falco lo invitava a recarsi sotto la nave per seguire le attività di soccorso in modo da poter riferire sulla evoluzione delle stesse.

Schettino, rilevava il Tribunale, anziché riferire dove si trovasse realmente, chiudeva la telefonata lasciando credere all'interlocutore 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 ad un suo collega, raggiungeva la scogliera della Gabbianara, dove si trovavano Schettino e diversi altri naufraghi. Galli si offriva per ben 2 volte di accompagnare Schettino 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. Più o meno in quegli stessi momenti, il comandante provinciale dei vigili del fuoco saliva sulla Concordia insieme ai suoi uomini, servendosi della

biscaglina 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 biscaglina 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 700 persone, mentre alcuni feriti erano prelevati con gli elicotteri.

Alle ore 01:46 De Falco chiamava nuovamente Schettino. "*Va bene, comandante, sto andando a bordo*", lo rassicurava ancora l'imputato 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 02:00, un gommone raggiungeva la scogliera della Gabbianara: i 2 occupanti, in tuta da immersione, senza qualificarsi, invitavano Schettino (e il K2 Christidis) a salire a bordo. L'imputato faceva notare come la risalita fosse pericolosa perché gli scogli erano scivolosi e che era 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 intralcio alle operazioni di soccorso in pieno svolgimento da quella parte. Nell'occasione Schettino non spiegava al conducente del gommone che la capitaneria di porto di Livorno, una ventina di minuti prima, gli aveva intimato di risalire sulla Concordia, a riprova - osservava il Tribunale - che la richiesta di poter



andare su quel lato della nave era finalizzata unicamente a verificare la natura dello squarcio e, quindi, l'entità del danno riportato dalla nave.

Le operazioni di soccorso si concludevano attorno alle 05:45, quando scendeva a terra anche l'ufficiale Simone Canessa, rimasto a bordo della nave fino all'ultimo.

Come innanzi esposto, nel momento in cui Schettino abbandonava in modo definitivo la nave, la situazione era tale per cui centinaia di persone erano ancora a bordo nell'assoluta impossibilità di provvedere a se stesse.

Da tale condotta, confermato anche dal complessivo comportamento tenuto nelle ore successive all'abbandono si desumeva - secondo i primi giudici - che l'imputato scendeva dalla Costa Concordia per mettersi in salvo, con la precisa intenzione di non risalirvi, per cui in quel momento si consumavano i reati di abbandono di cui all'art. 591 c.p. e all'art. 1097 cod. nav.

In ordine all'elemento soggettivo il Collegio di primo grado ribadiva con articolata motivazione che, quando l'imputato lasciava la Concordia attraverso la scialuppa di salvataggio con l'intenzione di non farvi più ritorno (così integrando l'elemento soggettivo del reato di cui all'art. 1097 cod. nav.), egli era anche perfettamente consapevole che c'erano ancora persone sul lato sinistro della nave, che abbandonava al proprio destino (così integrando l'elemento soggettivo del reato di cui all'art. 591 c.p. nella forma del dolo diretto).

Con riguardo a tale punto i primi giudici avevano cura di motivare che, qualora - diversamente da quanto ritenuto dallo stesso Collegio - si fosse ritenuto non sufficientemente dimostrato il dolo diretto, le condotte di abbandono sarebbero state comunque configurabili nelle forme del dolo eventuale atteso che, per quanto concerneva l'art. 1097 cod. nav., trattandosi di un delitto di mera condotta riconducibile alla categoria dei reati omissivi propri, non necessariamente occorreva la prova che il comandante avesse la certezza, nel momento in cui lasciava la nave, che non ci fossero altre persone a bordo, potendo l'elemento soggettivo sussistere anche nell'ipotesi della mera rappresentazione della possibilità di tale presenza e della decisione, in ogni caso, di scendere definitivamente dalla nave.

Quanto al delitto di cui all'art. 591 c.p., parimenti il delitto era configurabile anche nella forma del dolo eventuale, essendo sufficiente che il soggetto attivo, rappresentatasi la possibilità che persone incapaci di provvedere a se stesse versassero in stato di pericolo, ciò non di meno si fosse allontanato dal luogo in cui si trovava, accettando in tal modo il rischio dell' abbandono (pagg. 413-419).

Anche sotto il profilo oggettivo, con riferimento al reato di cui all'art. 591 c.p., i primi giudici avevano cura di motivare che - qualora non si fosse ritenuta adeguatamente dimostrata la consapevolezza dell'imputato della presenza a bordo di persone, nel momento in cui egli lasciava la Concordia - consapevolezza di cui il Tribunale stesso si dichiarava certo - comunque il reato in questione si sarebbe consumato nel successivo momento in cui - notiziato dalla capitaneria circa l'ingente numero di persone in pericolo - l'imputato si era rifiutato di risalire sulla nave.

1.8. Il trattamento sanzionatorio.

In definitiva, per quanto innanzi esposto, il Tribunale, in relazione al delitto di naufragio colposo, escludeva l'aggravante di cui all'art. 1122 cod. nav. e riteneva la sussistenza dell'aggravante della colpa cosciente ex art. 61 n. 3 c.p..

Con riguardo ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali escludeva l'aggravante della colpa cosciente ex art. 61 n. 3 c.p. e riteneva la sussistenza dell'aggravante di cui all'art. 589, comma 2°, c.p. (violazione normativa antinfortunistica ai sensi del d.leg. vo n. 271/1999).

Circa le contravvenzioni di cui al capo b) riteneva la sussistenza dell'aggravante di cui all'art. 112, comma 1°, n. 3 c.p. e la continuazione tra i reati di cui al predetto capo b).

In relazione ai reati di cui all'art. 1097 cod. nav. e 591 c.p. contestati al capo c) ne riteneva il concorso formale, che invece escludeva tra il reato di naufragio colposo e quelli parimenti colposi di omicidio e lesioni personali.



Ciò premesso, dopo aver negato la concessione delle richieste attenuanti generiche, condannava l'imputato alla pena complessiva di anni 16 di reclusione e mesi 1 di arresto così determinata: anni 5 di reclusione per il delitto di cui all'art. 449, comma 2°, c.p., già applicato l'aumento per la colpa cosciente; anni 10 di reclusione per l'ipotesi speciale di concorso formale di cui all'art. 589, ultimo comma, c.p.; anni 1 di reclusione per il concorso formale ex art. 81, comma 1°, 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 1 di arresto per i reati di cui al capo b). Visti gli artt. 29, 30, 31 e 32 c.p., dichiarava Francesco Schettino interdetto in perpetuo dai pubblici uffici, interdetto dalla professione di comandante di nave per il periodo di anni 5 nonché in stato di interdizione legale durante l'esecuzione della pena. Visti gli artt. 1082, comma 1°, n. 1, 1083, 1103 e 1097 codice della navigazione, dichiarava Schettino interdetto dal titolo ovvero dalla professione di comandante per mesi 4 (pagg. 431-461).

1.9. Le statuizioni civili.

In tale parte della sentenza il Tribunale, prima di procedere alle liquidazioni, trattava le questioni di ordine generale che precedevano l'esame specifico delle richieste risarcitorie e, infine, provvedeva a disciplinare le spese processuali.

1.9.1. La responsabilità indiretta della società armatrice e la non pertinenza alla fattispecie della disciplina di cui al decreto legislativo n. 231/2001.

Il Tribunale premetteva che talune parti civili avevano cercato di estendere dapprima il *thema probandum* e poi quello *decidendum* a questioni riguardanti profili di responsabilità diretta della società armatrice, quale responsabile civile, che non potevano essere fatti valere in questa sede. Al riguardo riteneva che la Costa Crociere s.p.a., nella sua predetta posizione processuale, non poteva 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., ragione per la quale tutte le questioni riguardanti la scelta del personale, da un lato, e la tolleranza aziendale delle navigazioni sotto costa, dall'altro, non potevano essere ascritte a Francesco Schettino e che, più in generale,

l'eventuale responsabilità civile diretta della società armatrice non poteva essere fatta valere in questo processo, nel quale la stessa era tenuta unicamente a rispondere dei fatti commessi dall'imputato e non anche di quelli propri. Richiamava a supporto il costante orientamento della S.C., espresso dalla massima tratta dalla sentenza n. 41520 del 2012 e concludeva sul punto rilevando altresì la non pertinenza alla fattispecie dei richiami alla disciplina di cui al decreto legislativo n. 231/2001, operati da alcune delle parti civili.

1.9.2. Il c.d. danno punitivo.

Circa la questione delle pretese risarcitorie avanzate a titolo di c.d. danno punitivo da diverse parti civili, il Tribunale le riteneva infondate per un duplice ordine di ragioni.

Innanzitutto rilevando che il c.d. danno punitivo costituiva un istituto non avente un'applicabilità generalizzata all'interno del nostro sistema, in quanto originato dai sistemi anglosassoni di *common law*, con la previsione del pagamento di una somma ulteriore rispetto al danno effettivamente subito dal danneggiato, in modo da poter 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 portava a risultati insoddisfacenti rispetto alla gravità della condotta illecita.

In secondo luogo perché, in ogni caso, i profili di responsabilità diretta evocati a fondamento dello stesso danno punitivo non potevano essere presi in considerazione nei confronti della società 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.

1.9.3. Le domande risarcitorie dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio. Il quadro complessivo.

Il Tribunale rilevava che la maggioranza delle persone offese aveva definito in via stragiudiziale ogni questione di natura civilistica con la Costa Crociere s.p.a.,

accettando le proposte transattive formulate. Per quanto concerneva le posizioni relative alle trentadue persone decedute, i primi giudici osservavano che si erano costituiti parti civili, all'inizio del processo, Micheaud Roland Elisa e Micheaud Paul Henry - quali eredi di Micheaud Jean Pierre - e l'eredità giacente di Grube Maria Gabriele; che, nel corso del giudizio, gli eredi del Micheaud avevano rinunciato alla propria costituzione.

Per quanto riguardava le posizioni delle persone trasportate, costitutesi parti civili, il Tribunale osservava che potevano essere suddivise in due grandi gruppi, formato, il primo, da coloro che avevano chiesto il risarcimento del solo danno non patrimoniale (con l'ulteriore specificazione delle voci riguardanti il danno biologico, il danno morale subiettivo, il danno esistenziale ed il danno da vacanza rovinata); il secondo gruppo da tutte le restanti parti, che avevano chiesto, oltre al risarcimento del danno non patrimoniale, anche il risarcimento del danno patrimoniale.

Prima di procedere alla valutazione delle richieste risarcitorie avanzate dalle persone trasportate, il Collegio di primo grado affermava di condividere i principi giurisprudenziali svolti dalla sentenza della S.C. n. 1361 del 2014, la quale, per quanto concerneva specificamente il danno non patrimoniale, ne aveva ribadito la natura composita articolantesi "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", precisando che il danno morale rilevava 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".

I primi giudici precisavano, quindi, che il danno non patrimoniale sub specie "danno morale subiettivo" doveva essere riconosciuto a tutte le persone che si trovavano sulla Costa Concordia la sera dell'incidente. La ricostruzione dei fatti operata dimostrava, infatti, che ciascuna di esse era stata costretta a vivere per un significativo lasso di tempo momenti di ansia, di angoscia e di incertezza sul proprio destino.



Il Tribunale escludeva, invece, il riconoscimento del c.d. danno da vacanza rovinata, argomentando che, proprio la peculiare natura del perturbamento psicologico subito dai passeggeri a seguito del naufragio era di gravità ed estensione tali da contenere necessariamente ogni forma di disagio inferiore; che 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)”, per cui parlare di disagio per la “vacanza rovinata”, secondo i primi giudici, non aveva molto senso quando la situazione di stress psico-fisico raggiungeva tali livelli di gravità.

Per quanto concerneva il c.d. danno esistenziale il Tribunale evidenziava che le richieste risarcitorie avanzate dalle parti civili non erano 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 e che, in definitiva, mentre il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale sub specie danno morale poteva essere senz'altro riconosciuto, nei sensi predetti, quanto invece al riconoscimento di somme risarcitorie ulteriori, a titolo di danno esistenziale o di danno biologico, il criterio che doveva presiedere alla valutazione delle stesse era quello della specifica e puntuale allegazione e dimostrazione ad opera della parte.

1.9.3.1. La liquidazione dei danni alle persone trasportate costituite parti civili.

I giudici di prime cure procedevano, quindi, alla liquidazione dei danni alle persone trasportate costituite parti civili.

1.9.3.2. Liquidazione in via definitiva delle parti civili richiedenti soltanto il danno non patrimoniale.

Il Tribunale distingueva un primo gruppo di 61 persone che avevano chiesto unicamente il risarcimento del danno non patrimoniale, con specifico riferimento alle voci morale subiettivo, biologico, esistenziale e da “vacanza rovinata”, alle

quali liquidava in via definitiva l'importo di € 30.000,00 ciascuna, riconoscendolo in particolare a titolo di danno morale subiettivo.

Al riguardo i primi giudici escludevano il diritto alla liquidazione del danno da "vacanza rovinata", nei sensi predetti e degli ulteriori importi risarcitori, chiesti a titolo di danno esistenziale e danno biologico, in quanto tali parti si erano limitate a formulare allegazioni generiche riguardanti, in astratto, le voci risarcitorie interessate, senza specificare (e, quindi, senza adeguatamente provare), le conseguenze negative riportate dal singolo richiedente, tali da giustificare il risarcimento di somme ulteriori rispetto a quella riconosciuta a titolo di danno morale subiettivo.

1.9.3.3. Liquidazione in via definitiva di alcune parti civili richiedenti il danno patrimoniale e il danno non patrimoniale.

Il Tribunale distingueva un secondo gruppo di 26 persone che avevano chiesto la liquidazione sia del danno patrimoniale che del danno non patrimoniale, in relazione alle quali riteneva potersi procedere alla liquidazione definitiva, avendo fornito la prova del (modesto) danno patrimoniale lamentato e, per quanto innanzi detto, potendosi loro riconoscere altresì il danno non patrimoniale, sub specie danno morale subiettivo, non essendo state dedotte situazioni suscettibili di giustificare l'attribuzione di voci risarcitorie ulteriori e diverse (in particolare danno biologico e danno esistenziale).

1.9.3.4. Liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni e riconoscimento di provvisoria in favore di altre parti civili, richiedenti il risarcimento del danno non patrimoniale e del danno patrimoniale.

Il Tribunale distingueva un terzo gruppo di 110 persone che avevano avanzato richiesta di risarcimento del danno sia non patrimoniale (con la specificazione delle voci di danno biologico, danno esistenziale e danno morale) sia patrimoniale.

Nei confronti delle predette parti civili il Collegio di primo grado riteneva di non poter effettuare una liquidazione definitiva dei danni lamentati, stante la necessità di approfondimenti istruttori, che avrebbero comportato un eccessivo allungamento dei tempi del processo, essendo in particolare necessario quanto meno disporre perizie volte ad accertare la sussistenza ed entità degli stati di invalidità prospettati.

Per tale gruppo di persone il Tribunale riteneva, pertanto, di poter accogliere soltanto le richieste di concessione di provvisionali, quantificandone l'importo in € 30.000,00 per ciascuna parte, in considerazione di quanto osservato circa il danno morale subiettivo certamente subito da ogni naufrago, rimettendo alla valutazione del giudice civile la liquidazione di eventuali ulteriori somme.

1.9.3.5. Liquidazione delle provvisionali riguardanti la peculiare posizione di alcune parti civili.

Il Tribunale riteneva che, per quanto riguardava le parti civili Alessandro Brandini e Michele Greco, gli stessi, in quanto passeggeri, avrebbero avuto diritto al riconoscimento di una provvisoria di € 30.000,00 ma che, tuttavia, non era possibile riconoscere detta somma a titolo di provvisoria, poiché le citate parti avevano formulato richiesta per un importo minore, rispettivamente di € 20.000,00 e di € 10.000,00 senza lasciare margine per una liquidazione superiore, vigendo al riguardo il principio della domanda ex art. 112 c.p.c., come poteva desumersi dal disposto di cui all'art. 539, comma 2°, c.p.p., subordinante la concessione della provvisoria alla esplicita richiesta del danneggiato.

Quanto alle parti civili Walter Cosentini, Antonella Folco, Mandy Jane Rodford, John William Rodford e Deborah Incutti, il Collegio di primo grado osservava che alle stesse doveva essere riconosciuto un importo di € 50.000,00 a titolo di provvisoria, in considerazione della maggior somma che appariva loro liquidabile, a titolo di danno non patrimoniale sub specie danno morale subiettivo, risultando dall'istruttoria testimoniale che tali parti si trovavano sul lato sinistro della nave e che riuscivano a scendere dalla Concordia molto tardi, in alcuni casi tramite la



biscaglina (Cosentini e Folco), negli altri con le scialuppe, dopo aver dovuto attraversare la nave fortemente sbandata da sinistra a destra (i coniugi Rodford).

Per quanto riguardava la posizione della Incutti, il Tribunale rilevava la particolare intensità del perturbamento psicologico subito, essendosi trovata in una situazione tale da essere costretta a lasciare sua figlia di appena due anni nelle mani di uno sconosciuto, nella speranza che almeno lei riuscisse a salvarsi.

Anche le parti civili Gianluca Gabrielli, Laura Avallone, Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli, proseguivano i primi giudici, avrebbero avuto diritto a una provvisionale di € 50.000,00, dato che pure le predette parti, trovandosi sul lato sinistro della nave, riuscivano a scendere molto tardi attraverso la biscaglina; che, tuttavia, la provvisionale andava limitata ad € 40.000,00 essendovi domanda per tale importo, “senza lasciare margine per una quantificazione superiore”.

1.9.3.6. Liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni ed il riconoscimento di una provvisionale in favore della parte civile “Eredità giacente di Grube Gabriele”.

Rilevavano i primi giudici che la parte civile “Eredità giacente di Grube Gabriele” aveva chiesto 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.

Richiamando, in ordine all’insussistenza di quest’ultimo, quanto in precedenza esposto, il Tribunale osservava che la parte aveva affermato di avere 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 persona deceduta, sostenendo, tra l’altro, la coincidenza dello stesso con il danno c.d. catastrofe, consistente nel turbamento subito dalla vittima per il fatto di essersi resa conto dell’imminente approssimarsi della morte. Accostamento che il Collegio di primo grado respingeva considerando che, diversamente, la voce del danno tanatologico, pur appartenendo sempre alla categoria del danno non patrimoniale, non poteva farsi coincidere con il danno catastrofe, in quanto il primo faceva riferimento al “danno

biologico terminale connesso alla perdita della vita come massima espressione del bene salute”, mentre il danno catastrofe all’intensa sofferenza d’animo conseguente alla paura di morire (richiamando per la distinzione ontologica tra la voce del danno tanatologico e quella del danno morale la sentenza Cass. civ. n. 19133/2011). Il Tribunale evidenziava, poi, che non vi erano elementi per la risarcibilità del danno tanatologico; che la questione era comunque stata rimessa alle sezioni unite e non risultava depositata la relativa decisione; che poteva, in definitiva, riconoscersi alla parte civile una provvisoria di € 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; che la richiesta del risarcimento del danno esistenziale non appariva fondata in quanto tale voce di danno, di tipo dinamico-relazionale, non poteva neppure astrattamente configurarsi nei casi in cui la vittima non era sopravvissuta all’evento. Infine, il Collegio di primo grado precisava che l’eredità giacente aveva diritto soltanto al risarcimento dei danni trasmissibili in via successoria, in quanto eventuali danni subiti jure proprio dagli eredi avrebbero presupposto la specifica individuazione degli stessi, al fine di valutarne il rapporto personale con la vittima.

1.9.4. Le domande risarcitorie di alcuni abitanti dell’Isola del Giglio costituitisi parti civili. Il quadro complessivo e la liquidazione non definitiva, con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni ed il riconoscimento di provvisorie in favore delle predette parti civili.

Alcuni abitanti dell’Isola del Giglio (40 persone) si costituivano parti civili sostenendo di avere 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 isolano. Per alcuni di essi, inoltre, veniva dedotto anche un danno patrimoniale conseguente alla diminuzione dei proventi delle attività commerciali o turistiche da loro esercitate.

Il Tribunale riteneva ravvisabile una potenziale capacità lesiva dei fatti illeciti oggetto del processo nei confronti delle suddette parti, richiamando il consolidato orientamento giurisprudenziale secondo il quale 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 dell'esistenza di un nesso di causalità tra tale fatto e il pregiudizio lamentato. Alla luce di tali considerazioni i primi giudici ritenevano ravvisabili i presupposti per la pronuncia della condanna generica, non essendo il risarcimento liquidabile, stante la necessità di un approfondimento istruttorio (perizia sul danno biologico e perizia sulle risultanze contabili). In relazione al risarcimento del danno non patrimoniale conseguente al fatto di non aver potuto fruire pienamente, per tutto il periodo in cui il relitto era rimasto nel tratto di mare prospiciente l'isola, dell'eccezionale ambiente che contraddistingueva quel territorio, ritenevano accoglibile la richiesta di concessione di provvisionale per l'importo di € 5.000,00 a favore di ogni abitante dell'isola costituitosi parte civile, potendosi ritenere dimostrato il danno non patrimoniale fino a tale importo.

1.9.5. La domanda risarcitoria della parte civile Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni e al pagamento di una provvisionale a titolo di danno ambientale per "c.d. perdita provvisoria".

La sentenza impugnata evidenziava che la parte civile Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nel prospettare la sussistenza di gravissimi danni all'ambiente marino giligiese a seguito del naufragio della Costa Concordia e delle successive operazioni di messa in sicurezza della nave, chiedeva, in via principale, di accertare il diritto del Ministero dell'Ambiente alla riparazione primaria, complementare e compensativa del danno ambientale, ai sensi dell'allegato III, parte sesta del d.lgs 152 del 2006 e, quindi, di condannare l'imputato e la società responsabile civile al pagamento della somma di € 200.000.000 nonché alla esecuzione delle misure di riparazione che sarebbero state



successivamente determinate; in via subordinata, la stessa parte chiedeva l'emissione di una sentenza di condanna generica con riconoscimento di una provvisoria. Il Tribunale, dopo avere argomentato circa la sussistenza dei danni lamentati, richiama la sentenza della S.C. n. 16575 del 2007, che aveva esaminato organicamente la disciplina del danno ambientale e si era occupata nello specifico della problematica della risarcibilità delle cosiddette "perdite provvisorie". In particolare - prosegue il Tribunale - il giudice di legittimità, dopo aver ripercorso sinteticamente l'evoluzione della giurisprudenza formatasi sul previgente art. 18 della legge n. 349 del 1986, osserva che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare aveva 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, contemplante l'emissione di un'ordinanza immediatamente esecutiva con cui ingiungere, ai responsabili del fatto che aveva 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 fosse risultato in tutto o in parte impossibile oppure eccessivamente oneroso, ai sensi dell'art. 2058 c.c., con una successiva ordinanza, 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 Ministero dell'Ambiente che aveva adottato l'ordinanza di cui all'art. 313 non poteva invece 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 il Collegio grossetano si interrogava se nel caso in esame il Ministero dell'Ambiente, oltre all'azione giudiziaria, avesse deciso di agire anche in via amministrativa, come eccepito dalla difesa della responsabile civile. In effetti, consideravano i primi giudici, alcune specifiche allegazioni contenute nella memoria conclusiva della parte civile lasciavano dedurre la volontà della parte pubblica di

avvalersi della procedura di ripristino ambientale di cui all'Allegato III alla parte sesta del Codice dell'Ambiente, in particolare l'esplicito riferimento alla competenza esclusiva dell'ISPRA nella individuazione delle misure di ripristino ambientale, operato a pag. 24 di tale memoria. In sede conclusiva, soggiungeva il Tribunale, il Ministero dell'Ambiente aveva chiesto di accertare il suo diritto alla riparazione primaria, complementare e compensativa del danno, ai sensi dell'allegato III, parte sesta, del decreto legislativo citato; di condannare l'imputato e il responsabile civile al pagamento della somma di € 200.000.000 corrispondente ai costi, determinati a quella data (salvo danni futuri ulteriori), delle 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 III, parte sesta, codice dell'ambiente, da individuarsi successivamente. A parere del Collegio di primo grado tali conclusioni risultavano in contrasto tra loro e con la normativa vigente. A prescindere, infatti, dalla questione relativa all'incertezza sull'intenzione della parte di avvalersi della procedura amministrativa alternativa a quella giudiziaria, anche all'interno delle conclusioni - secondo il Tribunale - erano ravvisabili profili di contraddizione, non essendo chiaro se il Ministero avesse avanzato richiesta di risarcimento in forma specifica o per equivalente, deponendo nel primo senso il riferimento agli interventi riparatori, mentre la richiesta del pagamento della somma di € 200.000.000 per i costi necessari alle misure di "riparazione anzidette" non poteva che ricondursi nell'ambito di una domanda di risarcimento per equivalente. Il Tribunale evidenziava che il decreto legislativo n. 152/2006, analogamente a quanto era previsto dalla legge n. 349 del 1986, accordava alla tutela in forma specifica un carattere preferenziale, in quanto prevedeva, nel caso in cui il Ministero dell'Ambiente agisse per via giudiziaria, che la richiesta di risarcimento fosse in forma specifica e, se necessario, per equivalente patrimoniale. Alla luce di queste considerazioni i primi giudici ritenevano che non fosse possibile liquidare le richieste attinenti al risarcimento dei danni per perdite non provvisorie, non essendo



chiaro, sulla base del contenuto delle conclusioni della parte, se il Ministero dell'Ambiente aveva l'intenzione di agire in via amministrativa per il risarcimento dei danni derivanti da perdite non provvisorie (nel qual caso non sarebbe stata ammissibile l'azione in via giudiziaria) e se la parte avesse avanzato richiesta di risarcimento in forma specifica ovvero per equivalente patrimoniale.

Tali incertezze - proseguiva il Tribunale - non si registravano in ordine alla richiesta risarcitoria concernente le "perdite provvisorie", dato che la domanda di risarcimento, in questi casi, non poteva che essere per equivalente, in quanto danno ambientale risarcibile era anche quello 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 sotto forma di "modifiche temporanee dello stato dei luoghi" dalla sentenza della S.C. penale n. 16575/2007, la quale aveva 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". Perdite temporanee anch'esse presenti e in relazione alle quali, non ritenendo possibile la esatta quantificazione, il Tribunale riconosceva al Ministero dell'Ambiente una provvisoria di € 1.500.000 potendosi il danno ritenere provato sino a tale importo.

1.9.6. Le domande risarcitorie delle parti civili Ministero dell'Interno, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento Protezione Civile e Ministero della Difesa. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e il riconoscimento di provvisoria in favore di ciascuna delle predette parti civili.

Il Tribunale rilevava che le parti civili Ministero dell'Interno, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento Protezione Civile e Ministero della Difesa avevano ciascuna 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 nonché per quelle effettuate poi; deduceva che l'espletamento di tali attività, oltre ad aver trovato conferma nella ponderosa documentazione prodotta dalle predette parti, poteva desumersi anche dal dato notorio, non essendo contestabile che vari corpi e articolazioni dello Stato facenti capo ai predetti Ministeri e Dipartimento erano stati occupati per un 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 di primo grado riteneva di poter accordare a ciascuno di tali soggetti pubblici una provvisoria di € 500.000,00, determinata con una decurtazione prudenziale delle somme risultanti dagli atti delle rispettive Amministrazioni, a cui poteva comunque riconoscersi attendibilità stante i principi di trasparenza e di presunzione di legittimità degli atti amministrativi.

1.9.7. La domanda risarcitoria della parte civile Presidenza del Consiglio dei Ministri. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali e il riconoscimento di provvisoria in favore della predetta parte civile.

Nella sentenza di primo grado si rilevava che la parte civile Presidenza del Consiglio dei Ministri aveva chiesto il risarcimento anche del danno non patrimoniale, 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). Poiché la natura e l'entità dei danni richiesti dalla parte civile Presidenza del Consiglio dei Ministri richiedevano un approfondimento istruttorio che non consentiva la liquidazione

definitiva, il Tribunale pronunciava condanna generica al risarcimento dei danni riconoscendo una provvisoria determinata nell'importo di € 1.000.000,00.

1.9.8. La domanda risarcitoria della parte civile Regione Toscana. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali e il riconoscimento di provvisoria in favore della predetta parte civile.

I primi giudici osservavano che la Regione Toscana si era costituita parte civile allegando di aver subito danni sia di natura patrimoniale che non patrimoniale. Più precisamente, quanto alla prima categoria di danno, la stessa sosteneva di aver dovuto affrontare delle spese inerenti alla fase di 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 allegava 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, demandati alla competenza regionale dalla Costituzione ed assunti dall'Ente, per statuto, a ragione stessa della propria esistenza ed azione". Il Collegio di primo grado riteneva che i fatti illeciti oggetto del processo erano 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 doveva accogliersi la richiesta di condanna generica avanzata dalla medesima parte, fatta eccezione per l'istanza 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 era stata offerta prova sufficiente di una relazione causale diretta tra i danni prospettati e i reati in contestazione. Tenuto conto degli elementi di prova raccolti, il Tribunale riconosceva alla Regione Toscana una provvisoria di € 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.

1.9.9. La domanda risarcitoria della parte civile Provincia di Grosseto. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali e il riconoscimento di provvisoria in favore della predetta parte civile.

La sentenza impugnata evidenziava che la Provincia di Grosseto si era 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. I giudici di primo grado ritenevano che la richiesta di condanna generica dovesse essere accolta, trattandosi di fatti illeciti potenzialmente lesivi degli interessi prospettati dalla medesima parte civile, sia con riferimento al danno patrimoniale che a quello 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). Il Tribunale, quindi, sulla base delle risultanze istruttorie, riteneva di riconoscere alla predetta parte civile una provvisoria di € 50.000,00 rimettendo le parti davanti al giudice civile per la esatta quantificazione dei danni.



1.9.10. La domanda risarcitoria della parte civile Comune Isola del Giglio. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali e il riconoscimento di provvisoria in favore della predetta parte civile.

Il Collegio di primo grado osservava che il Comune dell'Isola del Giglio si era costituito parte civile allegando di aver subito diverse tipologie di danno, sia di natura patrimoniale che non patrimoniale e che, più specificamente, la parte aveva 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: € 340.305,05; 2. costo del personale distolto all'ordinaria attività a favore della gestione dell'emergenza: € 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): € 142.164,04; 4. danno per mancata realizzazione del Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2012-2014: € 1.265.607,50; 5. danno per ritardo approvazione Piano Strutturale: € 500.000,00; (valutazione equitativa); 6. danno per ritardato introito oneri di urbanizzazione: € 591.246,00; 7. danno per ritardata acquisizione Rocca Pisana: € 750.000,00; 8. danno per mancato ampliamento concessione demaniale n.3/2012: € 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: € 1.670.000,00 (2012), € 1.670.000,00 (2013) ed € 1.500.000,00 (2014), per un totale di € 4.840.000,00; 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/ricostituire 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: € 10.000.000".



Il predetto ente territoriale aveva quindi chiesto la pronuncia di una condanna generica al risarcimento dei danni con riconoscimento di una provvisoria di € 20.000.000,00.

Il Tribunale riteneva parzialmente accoglibile la domanda rilevando che la parte civile Comune Isola del Giglio aveva 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, relativamente al fatto che tale territorio, da sempre apprezzato per le sue peculiari bellezze paesaggistiche, avrebbe per molto tempo dovuto convivere vedendo la sua immagine associata a quella del naufragio della Concordia, in modo idoneo a falsare la proiezione della sua identità nel sociale, con un danno meritevole di risarcimento.

I giudici di primo grado ritenevano di non poter procedere a una liquidazione definitiva, in quanto la valutazione del danno patrimoniale avrebbe richiesto l'espletamento di una perizia di natura contabile tale da allungare in modo non opportuno la durata del processo penale, e di riconoscere una provvisoria di € 300.000,00, basando la propria stima sul solo danno non patrimoniale, stante la difficoltà di formulare previsioni in ordine all'altra voce risarcitoria.

1.9.11. La domanda risarcitoria della parte civile I.N.A.I.L. La liquidazione non definitiva con la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali e il riconoscimento di provvisoria in favore della predetta parte civile.

La sentenza impugnata evidenziava che l'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro (I.N.A.I.L.) si era costituito parte civile per chiedere il risarcimento dei danni sia di natura patrimoniale, per 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. Il Collegio di prime cure riteneva che potesse emettersi soltanto una condanna generica al risarcimento, non essendo possibile una liquidazione definitiva dei danni, in particolare, non risultando possibile una liquidazione della voce di danno rappresentata dai costi per l'impiego di personale nella gestione delle pratiche, giacché la parte avrebbe dovuto fornire elementi istruttori più precisi su cui poter fondare una valutazione anche di natura equitativa. Alla stregua di tali considerazioni e tenuto conto della gravità dei comportamenti commessi dall'imputato, il Tribunale riteneva già provato il danno per l'importo di € 360.000,00 che riconosceva alla predetta parte civile a titolo di provvisoria.

1.9.12. La domanda risarcitoria della parte civile WWF Italia. La liquidazione definitiva con la pronuncia di condanna al risarcimento dei danni non patrimoniali in favore della predetta parte civile.

I giudici di primo grado osservavano che la parte civile Associazione Italiana per il World Wide Fund for Nature (WWF Italia) onlus aveva 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 aveva allegato che a causa dei fatti in contestazione vi era stata un'ingiusta compromissione delle finalità associative che si concretava nel decadimento dell'immagine del sodalizio nei confronti dei soci, dei simpatizzanti e dell'opinione pubblica e che rilevava come una sconfitta dell'Associazione medesima. Inoltre, la parte istante aveva anche dimostrato di esercitare concretamente l'attività associativa sul territorio interessato dai danneggiamenti in questione, in particolare, risultando l'esistenza di una sede del WWF nel territorio grossetano che si era particolarmente impegnata nella valorizzazione dell'ambiente marino locale, anche attraverso la creazione del "Santuario dei cetacei". Il Tribunale riteneva, pertanto, che i danneggiamenti provocati dal naufragio e dalla permanenza del relitto in loco per un significativo lasso di tempo, certamente avevano 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 e che, quindi, alla luce di tali

considerazioni, poteva considerarsi dimostrato il diritto della medesima parte civile al risarcimento del danno non patrimoniale, che veniva liquidato equitativamente nella misura di € 20.000,00.

1.9.13. Le domande risarcitorie delle parti civili Confconsumatori e Codacons Onlus. La liquidazione definitiva con la pronuncia di condanna al risarcimento dei danni non patrimoniali in favore delle predette parti civili.

Il Tribunale riteneva che le associazioni Confconsumatori e Codacons Onlus avevano adeguatamente dimostrato che i reati contestati all'imputato avevano cagionato un danno all'interesse costituente l'oggetto principale delle rispettive attività dei medesimi enti, tra le cui finalità statutarie vi era anche quella della tutela dei diritti del consumatore e, in primis, la salvaguardia della incolumità individuale. I primi giudici evidenziavano che le condotte illecite contestate all'imputato rappresentavano 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. Concludevano, pertanto, riconoscendo ad entrambe le predette parti civili il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale subito a seguito della lesione suddetta, equitativamente determinato in € 20.000,00 per ciascuna.

1.9.14. La domanda risarcitoria della parte civile Costa Crociere s.p.a. La pronuncia della sola condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali.

La sentenza impugnata evidenziava che 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 era 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. Per quanto riguarda il merito della domanda il Tribunale riteneva che era da accogliere la richiesta della Costa Crociere s.p.a. di condanna dell'imputato in via generica al risarcimento dei danni,

in quanto la condotta delittuosa del comandante Schettino aveva determinato ingente nocimento patrimoniale alla società armatrice (danneggiamento irreversibile della nave Concordia, costi necessari per le operazioni di messa in sicurezza, trasporto e smantellamento del relitto etc.), oltre ai danni di natura non patrimoniale per il discredito subito dall'immagine dell'azienda a seguito del naufragio. Osservava ancora il Collegio grossetano che avendo la stessa parte civile chiesto la condanna generica e non essendo d'altra parte possibile effettuare una liquidazione definitiva dei danni, la pronuncia di condanna al risarcimento non poteva che avere carattere generico, essendo rimessa al giudice civile competente l'esatta quantificazione. Il Tribunale riteneva che non poteva essere accordata provvisionale in quanto la parte civile non aveva avanzato alcuna domanda in tal senso.

1.9.15. Il rigetto della domanda risarcitoria della parte civile Camera di Commercio di Grosseto.

La sentenza impugnata evidenziava che la Camera di Commercio di Grosseto si era costituita parte civile chiedendo il risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali, allegando che il naufragio della Costa Concordia aveva determinato un grave danno all'economia dell'Isola del Giglio, incentrata quasi esclusivamente sul settore turistico. In particolare la Camera di Commercio di Grosseto sosteneva che l'economia isolana aveva registrato una sensibile flessione prevalentemente a causa della permanenza del relitto in prossimità del porto e che, per far fronte a tale situazione, la Camera di Commercio aveva tra l'altro provveduto a stornare risorse inizialmente indirizzate ad altri progetti per sostenere l'economia dell'Isola del Giglio, riservandole una posizione privilegiata in occasione della "Festa della Maremma" e organizzando ivi eventi turistici vari nonché finanziando il progetto "il Giglio è sempre un fiore", con l'evidente scopo di risvegliare l'appeal turistico offuscato dai tragici eventi. Il Collegio di primo grado osservava che la Camera di Commercio aveva un potere di intervento nei processi penali limitato alle ipotesi espressamente contemplate dal legislatore nell'art. 2, comma 8, legge n. 580 del 1993, disposizione peraltro correttamente 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. La predetta norma, rilevava il Tribunale, prevedeva il potere di intervento solo nei casi appena citati e non anche ogni qualvolta il fatto-reato aveva determinato conseguenze pregiudizievoli a un intero sistema economico, come sostenuto dalla difesa della parte civile nell'atto introduttivo. Secondo i giudici di primo grado ne conseguiva che, essendo l'imputato nella fattispecie chiamato a rispondere di reati che non riguardavano l'economia pubblica, l'industria e il commercio, doveva escludersi la possibilità per la Camera di Commercio di Grosseto di avanzare pretese riguardanti la lesione di un interesse connesso al sistema economico-commerciale, per cui le richieste risarcitorie avanzate da tale parte civile andavano rigettate.

1.9.16. Il rigetto della domanda risarcitoria della parte civile Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il Tribunale rilevava che la parte civile Ministero dell'Economia e delle Finanze aveva chiesto la pronuncia di una condanna generica al risarcimento dei danni patrimoniali sostenuti, senza tuttavia fornire prova adeguata del sostenimento di tali costi.

Osservava, in particolare, che nel prospetto riportato dalla difesa nella memoria conclusiva il Ministero dell'Economia non risultava tra le Amministrazioni che avevano sostenuto dei costi comunque ricollegabili alla situazione di crisi conseguente al naufragio della Concordia. Ragione per la quale la relativa istanza risarcitoria andava rigettata.

1.9.17. L'inammissibilità della domanda risarcitoria della parte civile Associazione SOS Concordia.

I giudici di primo grado rilevavano che, quanto alle domande risarcitorie proposte dalla Associazione SOS Concordia per conto dei suoi aderenti, sussisteva il difetto di legittimazione processuale per carenza di idoneo potere rappresentativo.

Al riguardo veniva precisato che, come emergeva dal relativo atto di costituzione, l'Associazione SOS Concordia aveva agito in questo giudizio "al fine di ottenere il risarcimento del danno dei propri aderenti, in conformità all'art. 3 del proprio Statuto", che prevedeva 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"; che, in particolare, il difensore della predetta parte civile aveva osservato che l'Associazione non agiva 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 era di ostacolo il fatto che fosse sorta successivamente ai reati oggetto del 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. Il Tribunale riteneva che, agendo l'Associazione in questione in rappresentanza degli associati, era necessario verificare che la stessa fosse munita, all'atto dell'intervento, di un valido potere rappresentativo. Quesito cui andava data risposta negativa per due ragioni. In primo luogo perché l'art. 77 c.p.c. richiedeva che il conferimento del potere rappresentativo processuale avvenisse per iscritto, mentre nella fattispecie tale requisito non poteva ritenersi soddisfatto. Ed infatti, secondo la difesa, il potere rappresentativo processuale sarebbe disceso dall'art. 3 dello statuto, il quale prevedeva che l'Associazione poteva "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, ad avviso del Tribunale non poteva ritenersi soddisfatto dalla semplice adesione all'Associazione, senza tra l'altro una specifica approvazione scritta, da parte di ogni singolo associato, dello statuto e neppure tale potere poteva ritenersi rilasciato con la procura al difensore, visto che la stessa era stata firmata soltanto dal presidente pro-tempore dell'Associazione.

Inoltre, soggiungeva il Collegio di primo grado, quand'anche per mera ipotesi si volesse ritenere soddisfatto il requisito della forma scritta attraverso l'adesione degli associati allo statuto dell'Associazione SOS Concordia, comunque non vi era valida rappresentanza processuale, in quanto a favore di soggetto non munito di alcun potere di rappresentanza sostanziale degli associati. Ciò richiamando il combinato disposto di cui agli artt. 77 e 100 c.p.c.

Il Tribunale concludeva, quindi, per l'inammissibilità della domanda di tale parte.

1.9.18. La disciplina delle spese processuali sostenute dalle parti civili.

Per quanto riguarda la liquidazione delle spese processuali sostenute dalle parti civili i giudici di primo grado, in considerazione dell'eccezionale numero di difensori intervenuti nel processo, formavano, in relazione al giudizio dibattimentale, quattro gruppi, a seconda del numero di udienze in cui ciascun difensore era intervenuto, al fine di adeguare l'aumento dei valori medi previsti per ogni singola fase al grado di partecipazione effettiva al processo.

In particolare nel gruppo A) inserivano difensori che avevano partecipato almeno all'80% delle udienze dibattimentali; nei gruppi B) e C) quelli con una partecipazione non inferiore, rispettivamente, al 40 e al 20%; nel gruppo D), infine, i difensori che avevano partecipato a un numero di udienze inferiore al 20% del totale, ritenendo 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) ed i valori medi senza alcun aumento per il gruppo D).



Gli importi totali spettanti a ciascun difensore a seconda del gruppo di appartenenza nel caso in cui l'assistenza riguardava una sola parte era, quindi, per il gruppo A di € 6.966,00 (valori medi per ciascuna delle quattro fasi, aumentati dell'80%); per il gruppo B) di € 5.805,00 (valori medi per ciascuna delle quattro fasi, aumentati del 50%); per il gruppo C) di € 4.837,50 (valori medi per ciascuna delle quattro fasi, aumentati del 25%) e per il gruppo D) di € 3.870,00 (valori medi per ciascuna delle quattro fasi senza aumento). Per i difensori che avevano assistito in giudizio più di una parte civile, veniva applicato un aumento del 20% per ogni parte ulteriore, fino a un massimo di dieci, e del 5% per ogni parte oltre le prime dieci, fino a un massimo di venti, ai sensi dell'art. 12, comma 2°, D.M. 55/2014.

Infine, per quanto riguardava le spese di lite della parte civile "WWF-Italia", il Tribunale applicava 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.

Per quanto riguardava la fase svoltasi davanti al giudice dell'udienza preliminare, il Collegio di prime cure riteneva congruo un aumento del 30% dei valori medi stabiliti, liquidazione da riconoscere ovviamente soltanto ai difensori delle parti civili costituitesi già in sede di udienza preliminare.

Circa le spese e indennità di trasferta, prevista per i difensori svolgenti la professione in modo prevalente fuori del territorio grossetano, il Tribunale riconosceva il diritto alle spese per le trasferte, ai sensi degli artt. 15 e 27 D.M. 55/2014, oltre a una indennità di trasferta pari al 10% delle spese documentate, precisando che nella fattispecie erano stati per lo più liquidati gli importi indicati dai difensori nelle relative istanze, rilevando che le somme richieste avevano trovato adeguato riscontro nella documentazione fiscale prodotta, fatta eccezione per alcuni casi che esaminavano specificamente.

Infine il Tribunale si occupava della liquidazione delle spese dei consulenti tecnici nominati da alcune parti civili.

2. Parte seconda. L'appello del Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Grosseto. Sua parziale fondatezza.

2.1. Il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Grosseto proponeva appello, rappresentando di impugnare la decisione sotto 3 profili: a) l'esclusione della colpa cosciente dal reato di omicidio e lesioni colpose plurime; b) la quantificazione della pena irrogata per tutti i reati; c) la determinazione della pena accessoria per il delitto di abbandono di nave in pericolo da parte del comandante e l'esclusione della pena accessoria dell'interdizione temporanea dai titoli professionali marittimi per il delitto di naufragio colposo.

2.1.2. L'appellante premetteva alcune considerazioni sul ruolo dominante di Francesco Schettino nella tragica notte del 13.1.2012 e sulla condotta processuale, in ordine alla quale evidenziava che l'imputato, fin da subito e durante tutto il processo, ed anche fuori dal processo, con dichiarazioni rilasciate ai media, aveva accreditato la tesi difensiva della colpa dei suoi ufficiali e collaboratori, senza mai spendere "una parola di biasimo per se stesso", nonostante ne avesse riversate innumerevoli sui suoi subordinati.

Il P.M. assumeva che andava stigmatizzato il cambio di versione operato dall'imputato in dibattimento, sulla dinamica della manovra di accostata, rispetto a quanto dichiarato al G.i.p. subito dopo i fatti e che colpiva negativamente il sistematico tentativo di Schettino di ridimensionare la portata delle sue responsabilità, addossandole a terzi, anche contro l'evidenza, non rinvenendosi nelle sue dichiarazioni "una parola sola spesa per le vittime del naufragio", se non nelle "spontanee dichiarazioni" rilasciate dopo la requisitoria, dopo che era segnalato questo singolare e deplorabile aspetto. L'appellante sosteneva che la condotta processuale dell'imputato era stata improntata anche all'auto-esaltazione, con sorprendenti dichiarazioni, quali: "*io comandante primo dopo Dio a bordo della nave*", o quella, ribadita in più occasioni, che "*grazie*" all'incidente della Costa Concordia, ed in qualche modo a lui stesso, le normative in materia di sicurezza della navigazione erano migliorate.

Tali elementi, unitamente a quelli pure menzionati dai primi giudici, erano ad avviso del Procuratore della Repubblica più che sufficienti a “controbilanciare i due (soli) elementi positivi” che il Tribunale aveva rinvenuto: l’incensuratezza ed il rispetto delle misure cautelari personali applicate.

Aggiungeva che, pertanto, la personalità dell’imputato, rilevante anche ex art. 133 cpv. c.p., non poteva che essere valutata negativamente, con le conseguenze del caso nella commisurazione della pena di tutti i reati per cui vi era stata condanna.

2.1.3. Fatta tale premessa, con il primo motivo l’appellante lamentava l’esclusione dell’aggravante della colpa cosciente, di cui all’art. 63 n. 3 c.p., in relazione all’art. 589 c.p.

Deduceva al riguardo che il Tribunale aveva motivato l’esclusione dell’aggravante in questione ritenendo, da un lato, che gli elementi apportati dall’accusa (gravità della falla e carattere catastrofico delle prime informazioni, dimensioni della nave e numero dei passeggeri, inosservanze delle procedure poste a tutela della vita e della salute delle persone), sebbene idonei a dimostrare che un agente-modello si sarebbe rappresentato il pericolo di morti/lesioni in ragione di quella situazione complessiva (rappresentazione in astratto dell’evento), non erano però sufficienti a dimostrare che Schettino si fosse effettivamente rappresentato in concreto quel rischio; dall’altro lato il P.M. assumeva che i primi giudici avevano disatteso specifiche risultanze dibattimentali (registrazioni del VDR di alcune frasi del comandante Schettino), che pure contenevano la concreta rappresentazione dell’evento morte/lesioni. Tali elementi non erano stati ritenuti validi dal Tribunale perché le frasi erano state pronunciate in un momento successivo a quello in cui l’imputato aveva assunto le decisioni o consumato le omissioni che gli venivano addebitate come profili di colpa.

Ad avviso dell’appellante, sul punto la complessiva motivazione del Collegio di primo grado non era condivisibile, in quanto l’intero compendio probatorio, se letto unitariamente, alla stregua della logica e del buon senso, dimostrava che alcun dubbio poteva nutrirsi sul fondamento della contestata aggravante.

Il P.M. assumeva che significativa, al riguardo, era la conversazione tra Schettino e Pilon, registrata dal VDR alle ore 21:51:34 e, in particolare, la domanda pronunciata in quel frangente dal comandante: *“Cioè, stamm jenn a ffunn, praticamente?”*, cui faceva seguito la risposta di Pilon: prima un: *“Eh! Eh!”*, dall'inequivoco valore affermativo, poi, di fronte alle insistenze del primo, la conferma esplicita e definitiva: *“Si! Sta l'acqua fino all'officina!”*. A questa prima emblematica conversazione - aggiungeva - ne sarebbero seguite altre, tra il comandante ed i suoi ufficiali, dal contenuto assolutamente catastrofico per lo stato della nave e, quindi, per la sicurezza delle persone a bordo. L'appellante sottolineava che in un passaggio Schettino pronunciava un'espressione molto indicativa circa possibili rischi per le persone dei naufraghi da calare in mare sulle lance. Precisamente alle ore 22:32: *“Guarda, io penso che non ... praticamente stiamo imbarcando acqua, eh ... mò noi stiamo a mettere i passeggeri nelle lance ... tanto è calma piatta ... e poi Dio ci pensi!”* (trascrizioni VDR periti del Tribunale piste 1-2 pagina 250). In un altro passaggio il comandante escludeva di far morire qualcuno, dimostrando, dunque, di essersi rappresentato l'evento-morte come possibile accadimento, da lui escluso in ragione della sua “abile” gestione della situazione. In particolare alle ore 23:05 Schettino diceva: *“Io non voglio ... non faccio morire a nessuno qui”* (trascrizioni VDR periti del Tribunale piste 1-2 pagina 310). Né poteva dimenticarsi - proseguiva la impugnante parte pubblica - che, nel momento in cui veniva a sapere dal comandante Gregorio De Falco che c'erano primi morti, l'imputato non perdeva il controllo e chiedeva allo stesso: *“quanti morti ci sono?”*. In un passaggio del suo esame dibattimentale l'imputato aveva poi dichiarato che in ogni abbandono nave si verificavano dei morti. Lo dava come un fatto certo e scontato. Dunque il rischio per Schettino c'era, anzi, c'era la certezza che si realizzasse l'evento morte. Era lo stesso imputato ad ammettere, allora, che l'evento tragico in questione alternativo (morte o lesione) ovvero cumulativo (morte e lesione) anche al plurale (morti e/o lesioni), lo aveva sempre avuto ben chiaro nella sua mente. Se questa rappresentazione Schettino l'aveva sempre avuta, affermava l'appellante, l'aveva avuta anche in concreto quella notte, a maggior ragione in quelle “disperatissime ed



eccezionali condizioni”, giacché lo sbandamento crescente della nave e l’altrettanto crescente allagamento dei ponti inferiori lasciavano intendere chiaramente che i tempi di sopravvivenza dell’imbarcazione erano ridotti ai minimi termini. Situazione nella quale Schettino era consapevole che vi fosse il rischio - omettendo di attivare la procedura anti-falla, nascondendo la reale situazione alla gran parte dell’equipaggio, ai passeggeri, all’autorità marittima e ritardando la comunicazione all’MRSC, il segnale di distress e di contestuale mayday, il segnale di emergenza generale e poi quello di abbandono nave - che, a causa di ciò, si potesse verificare la morte o il ferimento di alcune delle persone a bordo. Il Tribunale, invece, assumeva il P.M., dal fatto che il comandante avesse indugiato, facendo chiamare i rimorchiatori, desumeva una sua non piena rappresentazione della gravità della situazione, da cui faceva ulteriormente discendere il dubbio che non avesse davvero messo in conto (per una smisurata colpa e ignoranza) l’ipotesi che qualcuno, ovvero anche una sola persona a bordo, potesse morire o soltanto ferirsi. In realtà tali comportamenti ritardati ed omissivi di Schettino erano determinati dalla sua decisione di “tenere un basso profilo”, nell’intento di limitare, per quanto possibile, i danni patrimoniali conseguenti alla collisione, allo scopo di alleggerire la propria posizione di fronte al datore di lavoro. Secondo il P.M. questa personalissima “partita” che Schettino aveva voluto giocare con il tempo e contro le leggi e le procedure, a rischio della vita delle innumerevoli persone di cui doveva esser custode, era dovuta al fatto che lo stesso credeva che si potesse in qualche modo “salvare la nave” o “limitare il danno”, magari proprio con i rimorchiatori e con delle riparazioni urgenti.

In definitiva, concludeva sul punto l’appellante, vi erano validi motivi per ritenere che l’imputato avesse agito in colpa cosciente anche per l’omicidio e le lesioni colpose plurime di cui all’art. 589 c.p. e, di conseguenza, la pena del delitto in questione avrebbe dovuto essere adeguatamente aumentata per l’aggravante contestata.



2.1.4. Con il secondo motivo l'appellante si doleva della ridotta quantificazione della pena con riferimento al reato di naufragio colposo ex artt. 449, commi 1° e 2°, 428, 61 n. 3) c.p., contestato al capo a).

Il P.M. lamentava che la pena base applicata era nettamente sotto la media edittale, perché per il naufragio colposo di cui all'art. 449, comma 2°, c.p. veniva inflitta la pena di 4 anni di reclusione, cui veniva aggiunto 1 anno per l'aggravante della colpa cosciente; che, al riguardo, doveva considerarsi che la cornice edittale di pena del delitto (autonomo) di naufragio colposo oscillava da un minimo di 2 anni ad un massimo di 10 anni di reclusione; che il reato base colposo di cui all'art. 449, comma 1°, c.p., che richiamava i disastri di cui al capo I (dei delitti di comune pericolo mediante violenza) del titolo VI (dei delitti contro l'incolumità pubblica) del libro II del codice penale, prevedeva una pena da 1 a 5 anni di reclusione e l'art. 449, comma 2°, c.p. che la pena di cui al comma 1° venisse raddoppiata in caso di naufragio/sommersione di nave adibita al trasporto di persone, come nel caso in esame.

Ebbene – proseguiva il P.M. – “per il naufragio più clamoroso e micidiale della recente storia della navigazione italiana (e forse tra i maggiori della storia della navigazione in generale) si è(r) stabilita una pena base (4 anni) addirittura inferiore alla metà della cornice edittale (pari ad anni 6) prevista per quel delitto”.

A ciò andava aggiunto che il ruolo dell'imputato era stato dominante, mentre il contributo omissivo dei correi minimo.

Al riguardo l'appellante osservava che in tutti i passaggi della vicenda Schettino aveva svolto la parte principale e che gli elementi favorevoli al prevenuto, valorizzati dal Tribunale ai fini della determinazione della pena [a) il concorso di colpe di altri soggetti; b) l'incensuratezza dell'imputato; c) il rispetto delle misure cautelari personali degli arresti domiciliari e dell'obbligo di dimora] erano, per gli ultimi 2, “sicuramente di peso minore, ed influenti solo per i parametri dell'art. 133 cpv. n. 1 c.p.” e, inoltre, tale minor peso andava bilanciato con “i motivi futili” della condotta di naufragio, con il comportamento volto a scaricare su altri la

responsabilità, con la pessima condotta processuale di Schettino e con le manifestazioni di insensibilità pure dimostrate dal medesimo con scriteriate dichiarazioni ai media ed “inopportune pose da divo”. Per cui, proseguiva il P.M., “..la pena di soli quattro anni per il naufragio” veniva irrogata principalmente per tenere conto delle responsabilità concorrenti di Ambrosio, Coronica e Rusli Bin, ma tale determinazione appariva “illogica”, perché di fatto disconosceva il ruolo assolutamente preminente avuto dal comandante nella commissione del reato, ruolo lungamente rimarcato dallo stesso Tribunale nelle motivazioni in cui ricostruiva i fatti. Ambrosio e Coronica - proseguiva il P.M. - erano due giovani ufficiali, rispetto ad un comandante anziano ed esperto e, fino ad allora, stimato in compagnia come Schettino; erano, unitamente al timoniere indonesiano Rusli Bin, subordinati gerarchicamente all'imputato. La struttura del personale a bordo di una nave, per quanto commerciale, era comunque rigidamente gerarchica, come in quelle militari, come attestava il codice della navigazione e la normativa di settore vigente, ed il comandante a bordo era il dominus assoluto. D'altra parte - proseguiva l'appellante - il Tribunale aveva espressamente riconosciuto tale rapporto gerarchico nella parte in cui aveva ritenuto la fondatezza dell'aggravante di cui all'art. 112 n. 3 c.p., in relazione alle contravvenzioni di cui al capo b) dell'imputazione (false comunicazioni alle autorità marittime).

Era evidente - per il P.M. - che la situazione di sudditanza psicologica degli ufficiali e del timoniere nei confronti del loro comandante era stata vera, e che doveva essere valorizzata anche con riferimento al diverso reato di naufragio.

Inoltre il comandante poteva variare la rotta di navigazione a suo piacimento, poteva portare la nave sotto costa fino a sfiorare gli scogli del Giglio, aveva il radar davanti ai suoi occhi e lo aveva anche visualizzato, sebbene in modo “fugace”.

Il primo ufficiale Ambrosio aveva in qualche maniera lanciato al comandante dei segnali di attenzione, non recepiti da questi.

Ambrosio e Coronica - aggiungeva il P.M. - potevano e dovevano fare qualcosa, ma pretendere molto di più da giovani ufficiali nei confronti del loro comandante era

irrealistico ed ingiusto, in quanto i due ufficiali (come il subentrante ufficiale in affiancamento Ursino e l'allievo Iannelli) erano stati sorpresi dall'improvvisa decisione del comandante di mutare la rotta programmata e, soprattutto, erano rimasti all'oscuro di quale fosse la nuova rotta che questi voleva percorrere. Peraltro, se le cose per miracolo fossero andate bene - assumeva l'appellante - Schettino avrebbe potuto punire i suoi subordinati, laddove si fossero permessi di contestare le sue decisioni, come era avvenuto per Ambrosio in un precedente episodio a Marsiglia, nel quale Schettino lo aveva redarguito per essersi permesso di contestare la sua decisione di uscire dal porto nonostante le forti scariche di vento e, poi, gli aveva abbassato le note caratteristiche (correggendo il giudizio del K2 Bosio) e ritardandone il passaggio di grado.

Un altro elemento contraddittorio ed illogico nella motivazione del Tribunale, quanto alla determinazione della pena per il naufragio in soli 4 anni di reclusione per Francesco Schettino, si rinveniva - secondo l'ufficio requirente - nella parte della sentenza in cui, da un lato, si affermava la sussistenza dell'aggravante della colpa con previsione e, dall'altro, non se ne teneva conto nel ragionamento svolto in punto di determinazione della pena, operando i primi giudici una sopravvalutazione del contributo dei correi minori, nonostante il predetto riconoscimento della colpa cosciente in capo al (solo) Francesco Schettino.

2.1.5. Con il terzo motivo l'appellante lamentava che, ferma restando la contestazione sulla determinazione della pena base, l'aumento di pena operato dal Tribunale per la circostanza aggravante della colpa cosciente non era adeguato, avendo il Tribunale applicato solo 1 anno di reclusione in aggiunta alla pena base di anni 4 irrogata per il delitto di naufragio. Aumento nettamente inferiore a quello massimo applicabile, pari ad un terzo della pena base applicata (1 anno e 4 mesi).

2.1.6. Con il quarto motivo l'appellante si doleva della ridotta quantificazione della pena con riferimento ai reati colposi di omicidio e lesioni personali plurimi.

Il P.M. al riguardo lamentava che la pena finale applicata era di 10 anni di reclusione, alla quale si perveniva partendo da 5 anni inflitti per la morte della

piccola Dayana Arlotti, aumentata ex art. 589 ultimo comma c.p. a 10 anni per le ulteriori 31 morti ed i 193 feriti. Ciò tenendo conto che veniva esclusa l'aggravante della colpa cosciente (art. 61 n. 3 c.p.), mentre veniva ritenuta sussistente l'aggravante dell'inosservanza delle norme per la prevenzione degli infortuni sul luogo di lavoro (art. 589, comma 2°, c.p.). L'appellante sosteneva che la pena prevista dall'art. 589 c.p., per il caso più grave di omicidio colposo, avrebbe dovuto essere aumentata fino al triplo e, comunque, rimanere nel limite massimo dei 15 anni di reclusione.

Sosteneva che i coimputati già giudicati (Ambrosio, Coronica e Rusli Bin) avevano concorso in misura minima nel delitto di cui all'art. 589 c.p.; che, in altri termini, i tre soggetti avevano cooperato nei reati colposi di omicidio e lesioni solo per le condotte omissive commesse relativamente al naufragio, per cui la "quasi esclusiva" responsabilità degli eventi di morte e lesioni era da ascrivere a Schettino, il quale era titolare del potere/dovere di disporre il rispetto scrupoloso delle procedure nella fase della gestione dell'emergenza.

L'appellante deduceva che sul concorso di colpa degli altri correi, pure già giudicati, Roberto Ferrarini e Manrico Giampedroni, il Tribunale, oltre alla loro menzione, non aveva offerto argomentazioni per calibrarne il peso specifico nella determinazione del "beneficio" di mitigazione della pena irrogata accordato a Schettino (pag. 458).

Il P.M. riteneva al riguardo che i predetti Ferrarini e Giampedroni si erano trovati a "subire le condotte del comandante", partecipando ad una minima parte della gestione della fase di emergenza. Giampedroni era, quale "hotel director" a bordo della Costa Concordia, un subordinato di Schettino ed aveva subito le gravissime omissioni di condotta del comandante nel lanciare l'allarme di emergenza generale e di abbandono nave, con la conseguente creazione del caos a bordo e delle conseguenti difficoltà a seguire le procedure previste in caso di allarme falla, emergenza generale ed abbandono nave. Ferrarini, che pure rivestiva l'importante ruolo di *fleet crisis coordinator* (FCC) della compagnia Costa Crociere s.p.a., si

trovava in collegamento telefonico da Genova; riceveva le notizie dal comandante, che glielne rappresentava sicuramente in termini di minore gravità rispetto alla situazione reale; infine Schettino era l'unico titolare del potere di decidere se dare o meno e, soprattutto, quando, gli ordini fondamentali di emergenza generale e di abbandono della nave. Dunque - assumeva il P.M. - anche il concorso di colpa di tali soggetti non alleviava la responsabilità "quasi esclusiva", anche nella fase di gestione dell'emergenza, di Francesco Schettino.

L'appellante si intratteneva poi lungamente sulla posizione del comandante in seconda Roberto Bosio, osservando che il Tribunale, contrariamente alla prospettazione della pubblica accusa, aveva rilevato - ai fini della determinazione della pena inflitta all'imputato - una sua sostanziale cooperazione, mediante condotte omissive e commissive, unitamente agli altri soggetti, già giudicati colpevoli, nella causazione delle morti e delle lesioni. Il Tribunale - proseguiva il P.M. - aveva ritenuto che: a) Il K2 Bosio inviava l'ufficiale Iaccarino nella zona sinistrata, distogliendolo dal controllo in plancia del *damage control plan* e non attivandosi personalmente, al posto dello stesso Iaccarino, per individuare con precisione sul *damage control plan* i compartimenti allagati; non aveva adeguata conoscenza della compartimentazione della nave, avendo omesso di valorizzare l'informazione ricevuta circa l'allagamento del compartimento n. 5, allorché Iaccarino gli aveva comunicato che si era allagato il locale PEM, mentre già si sapeva che era allagato anche il compartimento n. 7, con la conseguente, logica, doverosa rappresentazione dell'allagamento anche del compartimento n. 6, collocato tra il n. 5 ed il n. 7; correggeva Iaccarino sul numero dei compartimenti allagati, così contribuendo concretamente a generare confusione ed a far sottovalutare la gravità della situazione; b) il K2 Bosio, nonostante fosse consapevole delle dichiarazioni false o reticenti comunicate alle varie autorità marittime, non solo non obiettava nulla, ma in quella delle 22:02, con la capitaneria di Civitavecchia, prendeva parte alla conversazione palesando un atteggiamento di concreta collaborazione in tal senso.



Il P.M. evidenziava, riguardo a quanto rilevato dal Tribunale, che Bosio era stato indagato dalla Procura della Repubblica di Grosseto e che, all'esito delle investigazioni, per la sua posizione era stata richiesta l'archiviazione, accolta dal G.i.p..

Aggiungeva che le condotte di Bosio non avevano assunto alcuna rilevanza in quanto: sulla capacità di galleggiamento della nave, Schettino credeva che con tre compartimenti la nave galleggiasse per cui, anche se avesse avuto dal suo vice Bosio una corretta informazione sul numero di compartimenti in quel momento sicuramente allagati, vale a dire tre, ciò non avrebbe scalfito tale sua errata convinzione; solo il comandante era titolare del potere del dare il via alla fase dell'emergenza generale e dell'abbandono nave, né Bosio avrebbe potuto "scavalcarlo", essendo ciò vietato ai sensi dell'art. 293 del codice della navigazione, secondo il quale, solo "in caso di morte, assenza o impedimento del comandante, il comando della nave spetta agli ufficiali di coperta, nell'ordine gerarchico"; irrilevante era la condotta di Bosio nella parte in cui aveva interpretato male l'informazione che gli aveva passato Iaccarino, perché Schettino aveva già ricevuto tutte le informazioni necessarie a capire la gravità della situazione, a prescindere da quelle che avrebbe potuto offrirgli in più Bosio, e aveva comunque deciso di temporeggiare; l'utilizzazione del *damage control plan* non era suo specifico compito e, comunque, non avrebbe che confermato le chiare informazioni già in possesso di Francesco Schettino; irrilevante era la condotta di Bosio anche per le omesse/false comunicazioni alle autorità marittime, essendo egli intervenuto soltanto nella conversazione delle 22:01, in cui aveva meramente ripetuto le parole che il comandante aveva rivolto ad Ambrosio, perché le riferisse all'interlocutore e, in ogni caso, tale circostanza non poteva incidere sulla determinazione della pena irrogata a Schettino per i delitti colposi di omicidio e lesioni, in quanto la condotta non era ricollegabile sotto il profilo causale a detti ultimi eventi.

2.1.7. Con il quinto motivo l'appellante si doleva della ridotta quantificazione della pena, con riferimento ai reati di omesse comunicazioni alle autorità marittime di cui al capo b).

Il P.M. osservava che per i reati di omesse comunicazioni alle autorità marittime, di cui agli artt. 81 c.p., 171 lett. a) e b), 254 d. lgs. vo n. 196, 112, comma 1°, n. 3) c.p., il Tribunale aveva applicato la pena base di giorni 15 di arresto, aumentati a giorni 20 per l'aggravante di cui all'art. 112 n. 3) c.p. ed ancora a giorni 30 per gli ulteriori tre fatti-reato, in continuazione ex art. 81 cpv. c.p.

L'appellante si doleva, in particolare, che non veniva specificato in sentenza il reato più grave sul quale era stata determinata la pena base; che non veniva specificata in sentenza la misura dell'aumento di pena ex art. 81 cpv. c.p. per ognuno dei tre episodi in contestazione, avendo i primi giudici operato un aumento "omni-comprendivo" per tutti i residui reati in continuazione; che la misura della pena applicata non era convincente con riguardo alla pena base; all'aumento per l'aggravante ex art. 112 n. 3 c.p.; agli aumenti per la continuazione, ex art. 81 cpv. c.p.

2.1.8. Con il sesto motivo l'appellante si doleva della ridotta quantificazione della pena, con riferimento ai reati di abbandono di cui al capo c), in relazione ai quali lamentava la incongrua determinazione della pena base per il reato di cui all'art. 591 c.p. e dell'aumento di pena per il concorso formale ex art. 81, comma 1°, c.p., in relazione all'art. 1097 codice della navigazione.

2.1.9. Con il settimo motivo l'appellante si doleva della omessa pronuncia sulla pena accessoria della interdizione temporanea dai titoli professionali marittimi ovvero dalla professione, per il delitto di naufragio colposo, e della incongrua misura della pena accessoria per l'abbandono di nave in pericolo da parte del comandante, ex art. 1097 codice della navigazione.

Il P.M. osservava che, riguardo al delitto di naufragio colposo aggravato ex artt. 449, 428, 61 n. 3) c.p., doveva essere disposta anche l'applicazione della pena accessoria dell'interdizione temporanea dai titoli professionali marittimi, a mente degli artt. 1082, comma 1°, n. 1), 1083 e 1125, comma 3°, codice della navigazione; che per il delitto di abbandono di nave in pericolo da parte del comandante, ex art. 1097 codice della navigazione, era prevista la pena accessoria dell'interdizione

temporanea dai titoli professionali marittimi, a mente degli artt. 1082, comma 1°, n. 1), 1083 e 1103 codice della navigazione, determinata dal Tribunale in 4 mesi, in ragione della pena stabilita per il delitto di abbandono di nave in pericolo da parte del comandante, pari appunto a 4 mesi di reclusione (in concorso formale ex art. 81, comma 1°, c.p., con il più grave delitto di abbandono di persone incapaci di cui all'art. 591 c.p.). Determinazione della pena accessoria che veniva impugnata - precisa l'appellante - al fine di consentire al giudice di secondo grado di poter rideterminare la misura della pena accessoria inflitta, in conseguenza della "auspicata riforma *in peius* del trattamento sanzionatorio inerente la pena principale del delitto di abbandono di nave in pericolo da parte del comandante".

2.1.10. L'appellante concludeva, quindi, chiedendo di riformare la sentenza gravata, applicando, previa rideterminazione, la pena che sarebbe stata chiesta in udienza, ovvero quella ritenuta di giustizia.

2.2. La infondatezza del primo motivo d'appello. Motivazione. La parziale fondatezza del settimo motivo d'appello. Motivazione. Rinvio dell'esame dei restanti motivi al paragrafo 3.2.20.

Circa la configurabilità dell'aggravante della colpa cosciente in relazione ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali l'appello del P.M. di Grosseto è infondato.

Il primo punto che occorre evidenziare, sulla colpa in generale, è che, come sarà più diffusamente esposto anche in seguito (nell'esaminare l'appello del difensore dell'imputato, avvocato Saverio Senese), ai fini dell'accertamento della colpa il principio della personalità della responsabilità penale richiede di verificare non soltanto se la condotta abbia concorso a determinare l'evento - sotto il profilo della sussistenza del nesso causale - e se sia stata caratterizzata dalla violazione di una regola cautelare - generica o specifica - ma anche se l'autore della condotta stessa (il titolare della posizione di garanzia) potesse prevedere, con giudizio "ex ante", quello specifico sviluppo causale ed attivarsi per evitarlo.



Nella ipotesi della colpa con previsione (o colpa cosciente) non è sufficiente la prevedibilità, ma è necessaria la previsione dell'evento, occorre cioè la prova che l'agente si sia in concreto rappresentato l'evento, quale possibile/probabile conseguenza della sua condotta, pur nel convincimento di evitarlo.

Vi è, quindi, una componente psicologica che va indagata, anche se la componente normativa è parimenti indefettibile, essendo sempre un presupposto necessario della responsabilità colposa che l'agente abbia violato una o più regole cautelari.

La "*ratio*" dell'aggravante in questione risiede, infatti, nella considerazione che la previsione dell'evento non può non esercitare una funzione di richiamo nell'agente, per indurlo a correggere la sua condotta colposa, giustificandosi quindi l'aumento della pena ove ciò non sia avvenuto.

Come ha bene evidenziato il Tribunale, dunque, ai fini della sussistenza della colpa cosciente deve esistere, perché l'evento possa essere ritenuto "previsto", qualcosa in più rispetto alla mera prevedibilità, che è necessaria ai fini della configurabilità della c.d. colpa semplice.

L'elemento ulteriore non può essere costituito dalla sola gravità delle violazioni compiute - perché si può avere previsione dell'evento anche in presenza di lievi trasgressioni delle regole di prudenza o diligenza e, all'inverso, violazione macroscopica senza che l'agente preveda l'evento - bensì da elementi - ovviamente, nella generalità dei casi, di natura sintomatica - che consentano di affermare che l'evento stesso sia stato effettivamente previsto dall'agente.

Ne consegue che non sono sufficienti, ai fini dell'accoglimento del motivo di gravame, i rilievi del P.M. circa la gravità della falla e il carattere catastrofico delle prime informazioni, circa le dimensioni della nave e il numero dei passeggeri, circa le numerose inosservanze delle procedure poste a tutela della vita e della salute delle persone.

Trattasi di elementi che - come si esporrà anche in seguito - sebbene idonei a dimostrare che un agente-modello avrebbe previsto il pericolo di morti/lesioni in

ragione di quella situazione complessiva (rappresentazione astratta dell'evento), non dimostrano che Schettino, in concreto, si sia effettivamente rappresentato quella situazione.

Il secondo punto da evidenziare è che, nella fase della gestione dell'emergenza, secondo il condivisibile giudizio controfattuale del Tribunale, la chiamata dell'emergenza generale avrebbe dovuto essere fatta alle 21:58 e la diramazione dell'ordine di abbandono della nave alle 22:28.

Da ciò consegue che, per ascrivere a Schettino l'aggravante della colpa cosciente, in relazione ai reati colposi plurimi di omicidio e lesioni personali, causati appunto dai ritardi con i quali sono intervenute dette attività, sarebbe stato necessario dimostrare che, non oltre le 22:28 (o, comunque, le 22:30, ove si ritenesse che l'emergenza generale avrebbe dovuto essere data quanto meno alle ore 22:00), l'imputato si fosse già concretamente rappresentato gli eventi predetti come possibili/probabili conseguenze della sua condotta.

Al riguardo il P.M. appellante ha osservato che alle ore 22:32 Schettino pronunciava un'espressione ritenuta sintomatica della concreta previsione degli eventi, ovvero: *"Guarda, io penso che non ... praticamente stiamo imbarcando acqua, eh ... mò noi stiamo a mettere i passeggeri nelle lance ... tanto è calma piatta ... e poi Dio ci pensi!"*.

Orbene tale frase, era pronunciata da Schettino mentre parlava con la capitaneria di Livorno, che gli chiedeva informazioni sullo stato della crisi, per cui - sia per il contesto in cui veniva detta, sia per il rilevato già avanzato dato temporale, sia per il suo contenuto, genericamente invocativo - non appare univocamente denotante quanto l'appellante intenderebbe dimostrare.

Più significativa in tal senso appare l'altra frase indicata dal P.M., quella delle ore 23:05, registrata dal VDR mentre Schettino, su un'ala della plancia, stava parlando in tono confidenziale con *Ciro Onorato*. Schettino in quel momento diceva: *"Io non voglio ... non faccio morire a nessuno qui"*. Tuttavia che l'imputato si rendesse conto della possibilità della morte di alcune persone a bordo alle ore 23:05, quando

K2 Bosio aveva già dato l'annuncio in inglese di abbandono della nave, non prova che analoga consapevolezza avesse avuto già in precedenza, nei limiti di tempo innanzi ricordati.

La ulteriore frase menzionata a supporto della sua tesi dalla impugnante parte pubblica, ovvero che - nel momento in cui veniva a sapere dal comandante Gregorio De Falco che c'erano primi morti - Schettino non perdeva il controllo e chiedeva allo stesso: "*quanti morti ci sono?*", oltre a essere basata su una valutazione soggettiva, di interpretazione non inoppugnabile è, comunque, anch'essa intervenuta in un momento molto successivo a quello che in questa sede interessa.

La rilevanza della dichiarazione resa dall'imputato in un passaggio del suo esame dibattimentale, ovvero che "*in ogni abbandono nave si verificano dei morti*", come molte altre pronunciate in quel contesto appare fortemente influenzata dalle sopravvenute esigenze difensive, nel tentativo di sminuire le proprie responsabilità rispetto alla gravità di quanto accaduto, piuttosto che costituire una effettiva ammissione della concreta previsione dei decessi e delle lesioni in quei frangenti.

Invero non è possibile affermare con certezza se l'imputato avesse sottovalutato la situazione, a causa di una vera e propria "fuga dalla realtà" successivamente all'impatto con il basso fondale de Le Scole - come ritenuto dal Tribunale - o, piuttosto, se la sua attenzione, e di conseguenza le sue condotte, fossero focalizzate sul tentativo di salvare la nave, come appare più plausibile.

In ogni caso, alla luce delle suesposte considerazioni, deve ritenersi che la prova della colpa cosciente dell'imputato non può essere tratta, con ragionamento inferenziale sufficientemente affidabile, dagli elementi suggeriti dall'accusa, che appaiono indicativi della gravità della situazione di emergenza e, quindi, della prevedibilità dell'evento, ma non anche della previsione in concreto di esso da parte di Schettino.

L'appello del Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Grosseto è invece parzialmente fondato, in relazione al settimo motivo, nella parte in cui lamenta la mancata pronuncia dei primi giudici in ordine alla pena accessoria dell'interdizione

dell'imputato dai titoli professionali marittimi, in relazione al delitto di naufragio colposo.

Tale sanzione accessoria è infatti prevista dagli artt. 1082, comma 1°, n. 1, 1083 e 1125, comma 3°, del codice della navigazione, ed è da irrogare nella misura pari alla pena principale inflitta per il reato di cui all'art. 449, comma 2°, c.p., aggravato ex art. 61 n. 3 c.p. (anni 5). Il Collegio di primo grado ha sul punto omissis la pronuncia della predetta pena accessoria, che ha invece riconosciuto, nella misura di mesi 4, in relazione al solo aumento di pena applicato per l'abbandono della nave in pericolo, ex art. 1097 cod. nav., in ragione della pena stabilita per il delitto di abbandono di nave in pericolo da parte del comandante, pari appunto a 4 mesi di reclusione (in concorso formale ex art. 81, comma 1°, c.p., con il più grave delitto di abbandono di persone incapaci di cui all'art. 591 c.p.).

Sotto tale profilo la doglianza circa la determinazione della pena accessoria in questione, anch'essa impugnata dall'appellante al fine di consentire al giudice di secondo grado di poter rideterminare la misura della pena accessoria inflitta, nell'eventualità della "auspicata riforma in *peius* del trattamento sanzionatorio inerente la pena principale del delitto di abbandono di nave in pericolo da parte del comandante", è infondata, posto che il trattamento sanzionatorio irrogato dal Tribunale va nella restante parte confermato, come si illustrerà nel successivo paragrafo 3.2.20 cui si fa rinvio.

Anche per quanto riguarda le altre questioni sollevate dal Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Grosseto con gli altri motivi d'appello proposti, come già innanzi preannunciato, attesa la loro natura e le esigenze di una maggiore fluidità espositiva - al fine di evitare superflue ripetizioni degli stessi fatti - la loro trattazione va abbinata a quella delle doglianze (ovviamente di segno opposto) rappresentate dalla difesa dell'imputato sui medesimi punti, facendo in particolare rinvio al successivo paragrafo 3.2.20.

3. Parte Terza. Gli appelli dei difensori di Francesco Schettino e dell'imputato personalmente.



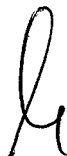
3.1. L'appello del difensore dell'imputato avvocato Donato Laino. Sua inammissibilità.

Avverso la sentenza del Tribunale di Grosseto proponeva appello il difensore dell'imputato avvocato Donato Laino, il quale, premesso che: a) "questo difensore, si ritiene abbia specificatamente censurato tutte le argomentazioni che l'Ufficio di Procura ha posto a sostegno della grave richiesta condanna dell'imputato"; b) il Tribunale "con l'impugnata sentenza, si sia limitato a respingere tali censure, senza farsi carico di motivare, adeguatamente, sulla eventuale fallacia, inadeguatezza od inconsistenza di tali censure"; ciò premesso, testualmente dichiarava di volgere "a motivi d'impugnazione la trascrizione di quanto evidenziato e dedotto in sede di conclusioni, chiedendone l'accoglimento". All'udienza del 20.5.2016 l'appellante depositava memoria ex art. 121 c.p.p.

3.1.2. L'appello è inammissibile in quanto si limita a riportare la mera trascrizione integrale dell'arringa difensiva svolta in primo grado, come del resto viene chiaramente rappresentato nello stesso atto.

L'impugnazione non risulta quindi connotata da specificità e, in particolare, risulta carente della indicazione delle ragioni di fatto e di diritto a sostegno del gravame, che devono accompagnare la parte volitiva con la quale si chiede la riforma della sentenza impugnata.

Come è noto il giudizio di appello si configura come un'impugnazione limitatamente devolutiva, che consente, cioè, al giudice di secondo grado di conoscere solo i punti della sentenza che sono oggetto dei motivi proposti dall'appellante. E' pacifico che il giudizio di appello non è un "novum iudicium" ma una "revisio prioris instantiae". Proprio in virtù dei suddetti principi l'atto di appello, a norma dell'art. 581 c. p. p., deve enunciare: a) i capi o i punti della decisione ai quali si riferisce l'impugnazione; b) le richieste; c) i motivi, con l'indicazione specifica delle ragioni di diritto e degli elementi di fatto che sorreggono ogni richiesta.



Se è vero che la specificità dei motivi di appello deve essere valutata alla luce del “favor impugnationis” e, quindi, con minore rigore anche rispetto al giudizio di legittimità, ciò, tuttavia, non può comportare la totale elisione dei requisiti dell’atto di impugnazione che, si ripete, deve contenere l’indicazione specifica sia dei capi o punti della decisione ai quali si riferisce l’appello, sia delle ragioni di diritto e degli elementi di fatto che sorreggono ogni richiesta.

Non è dunque sufficiente che l’atto d’appello chieda la modifica della sentenza se non siano esposte, con il dovuto grado di specificità, in relazione alle parti della sentenza che si assumono viziate, le ragioni su cui il gravame si fonda (Cass. pen. 39210/2015; Cass. pen. 48422/2013).

Ai fini della validità dell’appello, in particolare, è necessario, anche quando la sentenza di primo grado venga censurata nella sua interezza, che le ragioni sulle quali è incentrato il gravame siano esposte con sufficiente grado di specificità e che le argomentazioni svolte nella sentenza impugnata vengano almeno vagliate dall’appellante, il quale non può limitarsi a “volgere” a motivi dell’impugnazione una diversa attività difensiva, peraltro svolta addirittura in precedenza rispetto alla pronuncia della sentenza, e trasformarla in atto d’appello utilizzando un mero artificio, come nel caso in esame, in cui l’appellante ha riportato la trascrizione dell’arringa difensiva di primo grado, dichiarando di volgerla a motivi di impugnazione, con l’espedito della preliminare quanto generica affermata inadeguatezza della intera motivazione della decisione del Tribunale, che di fatto non ha preso in alcuna considerazione.

Diversamente opinando questo giudice d’appello dovrebbe procedere d’ufficio alla individuazione delle presumibili doglianze nei confronti della sentenza del Tribunale, estrapolandole dalla arringa di primo grado, previo compimento di un’attività di comparazione di tali argomentazioni con la motivazione della sentenza di primo grado, successivamente emessa e che, ovviamente, il difensore non poteva conoscere.



Né, si ripete, può ritenersi sufficiente a trasformare il testo trascritto dell'arringa difensiva in un atto d'appello, contenente la precisa incicazione dei punti censurati e delle questioni di fatto e di diritto da sottoporre al giudice del gravame, il mero artificio costituito dalla premessa generica quanto ellittica asserzione che il Tribunale non si sarebbe fatto "carico di motivare, adeguatamente, sulla eventuale fallacia, inadeguatezza od inconsistenza delle censure" alle tesi dell'accusa svolte dal difensore nella sua discussione di primo grado.

3.2. L'appello del difensore dell'imputato avvocato Saverio Senese. Sua infondatezza.

Avverso la sentenza del Tribunale di Grosseto proponeva appello anche il difensore dell'imputato avvocato Saverio Senese, che svolgeva le sue conclusioni chiedendo: "1) in via principale di assolvere l'imputato Francesco Schettino dalla imputazione di naufragio, così come contestata al capo A) della sentenza; 1.a. in via gradata: ancora con riferimento al delitto di naufragio, così come contestato al capo A) della rubrica, escludersi l'aggravante di cui all'art. 61 n.3 c.p.; 1.b. per l'effetto operare la conseguente riduzione della pena; 2) in via principale: assolvere l'imputato Francesco Schettino dalle imputazioni di omicidio plurimo aggravato e lesioni plurime aggravate (imputazioni di cui al capo a della sentenza); 2.a. in via gradata: escludersi le aggravanti di cui al 589 comma 2 c.p.; 2.b. ritenute prevalenti, nel concorso causale, le condotte colpose degli ufficiali, ridurre drasticamente la pena; 3) in via principale: assolvere l'imputato Francesco Schettino dai reati di abbandono di incapaci e di abbandono di nave (imputazioni di cui al capo C della sentenza); 4) in via istruttoria: previa declaratoria di rinnovazione del dibattimento, disporre l'esecuzione di perizia su tutti i punti di cui al quinto motivo di appello, nonché l'esame in contraddittorio dei periti e dei consulenti tecnici delle parti su tutti i profili indicati nel quarto motivo di appello, assumere tutti gli elementi di prova documentali e testimoniali invocati da questa difesa; 5) in via del tutto subordinata, escludere l'aggravante della colpa cosciente. 6) Applicarsi l'istituto del concorso formale e del reato continuato di cui al capoverso dell'art. 81 c.p. 7) Riconoscere l'attenuante di cui all'art. 62 n. 6 c.p., per essersi adoperato spontaneamente ed

efficacemente per elidere o attenuare le conseguenze dannose del reato. 8) In ragione dello status di incensuratezza, della leale condotta processuale, della condotta tenuta successivamente al delitto, le attenuanti generiche con giudizio di prevalenza. 9) Valutati i criteri di cui all'art. 133 c.p., in ragione della eccezionalità, irripetibilità dei fatti, dell'assenza di ogni pericolo di reiterazione, ridurre la pena nei minimi edittali".

All'udienza del 20.5.2016 l'appellante depositava memoria ex art. 121 c.p.p.

3.2.1. Premessa (di metodo) sulla struttura dell'appello in questione e sull'organizzazione della motivazione.

Prima di esaminare il merito dell'appello va rilevato che i primi tre motivi concentrano le doglianze relative all'accertamento della responsabilità dell'imputato per il naufragio colposo, mentre il sesto motivo espone le doglianze relative all'accertamento della responsabilità di Schettino per i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni, con riguardo alla fase della gestione dell'emergenza.

Il quarto e il quinto motivo contengono le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale, con due ordini di istanze, riguardanti sia la fase del naufragio che quella della gestione dell'emergenza.

In particolare, con il quarto motivo, viene chiesto un nuovo esame dei periti d'ufficio e dei consulenti tecnici delle parti.

Con il quinto motivo viene chiesto l'espletamento di una nuova perizia (anche detta "superperizia") su molteplici quesiti.

Il settimo motivo esprime, in via subordinata rispetto alla richiesta di assoluzione, con riferimento ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali, la censura della sentenza impugnata sotto il profilo dell'omessa valutazione dell'incidenza delle cause concorrenti quali diminuenti del grado di colpa dell'imputato ed elementi influenti sulla misura della pena, in base ai criteri di cui all'art. 133 c.p.

L'ottavo motivo concentra le doglianze relative all'accertamento della responsabilità di Schettino per i reati di cui al capo b), con riguardo all'elemento psicologico.



Il nono motivo riguarda le censure relative all'accertamento della responsabilità dell'imputato per i reati di abbandono di cui al capo c).

Il decimo motivo, proposto in via gradata rispetto alla richiesta di assoluzione, espone le doglianze relative alla ritenuta sussistenza delle aggravanti della colpa con previsione, con riguardo al delitto di naufragio colposo (già oggetto di analoga censura nel secondo motivo d'appello); della violazione della normativa antinfortunistica, in relazione ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali; dell'art. 112, comma 1°, n. 3 c.p., con riferimento ai reati di cui al capo b). Con lo stesso decimo motivo l'appellante si duole altresì della mancata applicazione dell'istituto del concorso formale tra i reati colposi di naufragio e quelli di omicidio e lesioni plurimi nonché della mancata concessione delle attenuanti generiche, chiedendo la rideterminazione della pena e i benefici concedibili.

Va in questa sede anche anticipato che le doglianze espresse nell'appello proposto personalmente dall'imputato riguardano alcune delle stesse questioni già poste dal difensore avvocato Senese e, quindi, onde evitare superflue ripetizioni, vanno esaminate congiuntamente, unitamente anche ai motivi aggiunti proposti con unico atto dallo stesso avvocato Senese, dall'avvocato Laino e dall'imputato personalmente.

Ed infatti, con riguardo ai motivi proposti da Schettino personalmente, va osservato che il primo riguarda la richiesta dell'imputato di assoluzione da tutti i reati ascrittigli per non averli commessi, assumendo l'esponente di essere convinto di avere fatto "interamente il suo dovere di comandante della nave", in una situazione di inenarrabile emergenza, che ha poi dato lo spunto per il cambiamento delle regole di sicurezza, nel senso fatto proprio da esso appellante la sera del naufragio; emergenza nella quale, prosegue Schettino, non è stato coadiuvato da un team di ufficiali "adeguatamente addestrato".

Il secondo motivo proposto dall'imputato personalmente concerne la richiesta di concessione delle attenuanti generiche nella massima estensione, con censura della

sentenza di primo grado che non ha riconosciuto alcuna attenuante, a causa, sostiene l'imputato, della sua "mancata confessione".

Con i citati motivi aggiunti la parte appellante (avvocato Senese, avvocato Laino e imputato personalmente) chiede, con il primo, che venga disposta la parziale rinnovazione del dibattimento, ex art. 603, comma 3°, c.p.p., perché, "considerata l'incertezza del quadro probatorio a carico dell'imputato", si proceda al confronto, ex art. 211 c.p.p., tra Francesco Schettino e Ciro Ambrosio.

In via gradata, "in ragione dell'assoluta genericità, contraddittorietà, evanescenza, delle dichiarazioni rese da Ciro Ambrosio, Giuseppe Pilon, Simone Canessa, Salvatore Ursino, su tutte le circostanze relative alle cause del naufragio e agli accaduti verificatisi nella fase dell'emergenza e dell'abbandono nave", chiede di riconvocare gli stessi per riesaminarli su tutti i punti dell'interrogatorio reso dall'imputato successivamente ai loro esami.

Con il secondo dei motivi aggiunti chiede che venga disposta la parziale rinnovazione del dibattimento, ex art. 603, comma 3°, c.p.p., per l'esame del terzo ufficiale Silvia Coronica e del timoniere Rusli Bin.

Con il terzo dei motivi aggiunti chiede che venga dichiarata la nullità della sentenza impugnata, per violazione degli artt. 121, 125, 546 e 178, lett. e) c.p.p. e per la lesione dei diritti di intervento ed assistenza difensiva dell'imputato, stante la mancata valutazione da parte del Tribunale delle consulenze redatte e depositate, ex art. 121 c.p.p., in ordine alla dedotta incertezza sul fatto contestato nell'imputazione sub capo a), ovvero per l'esclusione del rapporto di causalità in ragione degli "innumerevoli errori consumati dal timoniere" e l'omessa valutazione degli argomenti a discarico su aspetti decisivi del "thema probandum".

In subordine, l'appellante afferma la necessità di integrazione motivazionale sul punto da parte del giudice del gravame.

Con il quarto dei motivi aggiunti, in collegamento con le argomentazioni già svolte nel motivo II. A dell'atto di impugnazione dell'avvocato Senese, la parte appellante

insiste sulla tesi che Schettino non intendeva discostarsi dalla rotta tracciata da Canessa, contrariamente a quanto ritenuto dal Tribunale.

Con il quinto, il sesto, il settimo e l'ottavo dei motivi aggiunti riporta (trascrivendole) le argomentazioni già svolte rispettivamente nei motivi III, VI, VII e X dell'atto di impugnazione dell'avvocato Senese e, quindi, svolge le conformi conclusioni.

Pertanto, nell'espone in seguito più analiticamente le doglianze contenute nei singoli atti di impugnazione, ove necessario si farà rinvio alla trattazione svolta nei rispettivi paragrafi di riferimento nel corso dell'esame dell'appello dell'avvocato Senese.

Eguale, per una migliore fluidità espositiva e per evitare ripetizioni superflue, nell'espone i motivi di impugnazione svolti dal P.M. si è fatto rinvio alla trattazione svolta nei rispettivi paragrafi con riferimento all'appello dell'avvocato Senese, in particolare in relazione alle questioni attinenti alla determinazione della pena (ottavo e decimo motivo dell'appello dell'avvocato Senese).

Ciò premesso, considerato il numero delle questioni e altresì la "magmatica" articolazione dei motivi d'appello, caratterizzati da esposizioni tutt'altro che sintetiche e costellate da frequenti ripetizioni dei medesimi argomenti, sovente ripresi con diversificazioni meramente terminologiche, appare necessario, al fine di rendere meno contorto lo svolgimento della motivazione, mantenere distinte le doglianze relative alla fase del naufragio da quelle relative alla fase della gestione dell'emergenza e, inoltre, con riguardo a ciascuna delle predette fasi, previamente occorre esaminare le principali questioni che maggiormente hanno concentrato (negli atti di impugnazione e anche in sede di discussione) le censure della difesa dell'imputato, per poi procedere al vaglio delle restanti questioni proposte.

In relazione alla fase del naufragio le tematiche sulle quali si sono principalmente incentrate le critiche difensive, sono le seguenti: 1) la rotta tracciata da Canessa e la rotta seguita da Schettino; 2) la conduzione della nave, da parte di Ambrosio, fuori dalla rotta tracciata da Canessa e il preteso passaggio di una "pentola bollente" da

Ambrosio nelle mani di Schettino; 3) gli errori del timoniere e la loro incidenza causale.

A tali principali doglianze sulla fase del naufragio seguono le altre, che possono essere trattate all'esito, seguendo l'ordine della esposizione dei motivi d'appello dell'avvocato Senese, con gli eventuali rimandi, ove opportuni per evitare ripetizioni.

In relazione alla fase dell'emergenza ed all'accertamento della responsabilità dell'imputato per i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali, le tematiche sulle quali si sono principalmente incentrate le critiche difensive sono le seguenti: 1) le violazioni normative e i ritardi nella dichiarazione di emergenza generale e nell'invio dei segnali "pan pan", "distress" e mayday" per consentire i soccorsi esterni; 2) il ritardo nell'ordine di abbandono della nave; il mancato ammaino di tre scialuppe poste sul lato sinistro; la impreparazione del personale e i malfunzionamenti.

In chiusura dell'esame delle doglianze relative a ciascuna fase sono esaminate le rispettive richieste di parziale rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale, di cui al quarto e quinto motivo di impugnazione nonché ai motivi aggiunti.

3.2.2. Il primo e il secondo motivo. La rotta tracciata da Canessa e la rotta seguita da Schettino.

3.2.2.1. Con il primo motivo l'appellante difensore avvocato Saverio Senese assumeva che sul cambiamento di rotta il Tribunale era incorso in "un vero e proprio equivoco", perché Schettino pacificamente aveva deciso di cambiare rotta per avvicinare la nave all'Isola del Giglio e, "in ossequio a tale decisione", aveva conferito incarico all'ufficiale cartografo Canessa di redigere nota grafica della nuova rotta con lui concordata; che, in sentenza, veniva tuttavia fatto riferimento ad una ulteriore "nuova rotta", che avrebbe condotto al naufragio, in realtà "mai decisa dallo Schettino".

Questa ulteriore rotta sarebbe consistita nel percorso errato ed emergenziale che Schettino "era stato costretto a seguire", fino agli ordini impartiti concitatamente nella fase finale, "senza poter evitare il naufragio".

Con il secondo motivo il predetto difensore ritornava più approfonditamente sulla questione, in relazione ai contestati profili di colpa riferiti all'omessa pianificazione della nuova rotta (dal diciassettesimo al ventesimo in rubrica, di cui al punto II. A.5 dell'impugnazione).

L'appellante in particolare assumeva che la sentenza errava al riguardo, essendo provato che Schettino aveva dato per tempo l'ordine all'ufficiale cartografo Canessa di pianificare la nuova rotta, la quale era - come riconosciuto dagli stessi primi giudici - sicura, perché distante mezzo miglio dagli scogli delle Scole e non dal porto del Giglio, come indicato in sentenza.

Secondo l'appellante sul punto il Tribunale aveva attribuito a Schettino l'intenzione di non attenersi alla rotta tracciata da Canessa, preferendo "privilegiare ad un dato obiettivo, rappresentato dalla trascrizione delle registrazioni prelevate dalla scatola nera, quello insicuro rappresentato dalla interpretazione di una frase, riferita *de relato* da Canessa e, però, assente nelle citate trascrizioni". Cioè il fatto che Schettino aveva detto a Canessa: "*No no poi vado io*", frase interpretata dal Tribunale come l'intenzione del comandante di salire in plancia per effettuare una navigazione a modo suo, difforme dal piano di viaggio.

Tale frase, proseguiva l'appellante, riferita in aula durante la deposizione dell'ufficiale Canessa, non solo era esclusa da Schettino e dagli altri testi presenti, ma non trovava riscontro nelle trascrizioni del VDR, per cui era una mera congettura dei primi giudicanti quella che vi fosse stata, da parte del comandante, l'intenzione di avvicinarsi di più all'isola.

La parte appellante (avvocato Senese, avvocato Laino e imputato personalmente), con il quarto dei motivi aggiunti, si ricollegava alle argomentazioni già svolte nel motivo II. A dell'atto di impugnazione del solo avvocato Saverio Senese,

maggiormente insistendo sulla stessa tesi che Schettino non intendeva discostarsi dalla rotta tracciata da Canessa.

In particolare, deduceva che, con la ricostruzione della pianificazione della rotta per il passaggio al Giglio, il Tribunale “crea(va) il primo tassello per l’affermazione della responsabilità, quasi esclusiva, del comandante” per il naufragio, ritenendo che questi volutamente avesse operato la scelta di mutare la rotta e di avvicinarsi all’isola in quel modo gravemente colposo. Nell’occasione, proseguiva la parte appellante, il Tribunale non riportava la trascrizione del relativo colloquio tra Schettino e Canessa registrato dal VDR, limitandosi ad indicarne tra parentesi il riferimento peritale (pagg. 84 e 85 delle trascrizioni effettuate dai periti in dibattimento) e riportando la trascrizione della descrizione dell’accadimento effettuata da Canessa nel corso del suo esame all’udienza dibattimentale dell’8.10.2013 (“*il comandante quindi ha visto la rotta, mi fece anche un’osservazione che intendeva passare un pò 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 rispondeva a Canessa: “*.. No, no, poi vado io. E qui si è chiusa la pianifica ... diciamo il nostro meeting sulla pianificazione del viaggio*”).

Ora, proseguiva l’appellante, la frase: “*No, no poi vado io*” veniva usata più volte in sentenza per sostenere l’affermazione che Schettino volutamente si era avvicinato alla costa orientale dell’Isola del Giglio, oltre il limite della rotta pianificata da Canessa alla distanza minima di 0,5 miglia.

Dalle registrazioni del VDR trascritte dai periti fonici alle pagg. 84 e 85 della perizia - assumeva la difesa - risultava invece questo: “*CANESSA -... diciamo, attraverso li Giannutri perché ci sta questa zona linea protetta... passiamo qui... nei pressi del porto... poi la rotta... la, la costa da mezzo miglio va a fini’... (p.i.) lì la distanza*



minima è questa... SCHETTINO - La rotta proprio me la dici? CANESSA - Questi qua... le Scole che poi qua ci sta 'sta zona protetta... non vediamo un cazzo (o simile) SCHETTINO - Qual è quella che trovi qua? CANESSA - No, no, qui... dall'interno questa discosta (o simile)... SCHETTINO Mannaggia la miseria! (p.i.) VOCMAS - Captain connesso! SCHETTINO - Oh, collegati... oh, mò vengo... vedi un attimo cosa lui ti dice. Sto arrivando, io vado un attimo e poi ritorno..”.

Dalle trascrizioni del colloquio tra Canessa e Schettino, assumeva l'appellante, l'affermazione: “.. No, no, poi vado io”, non risultava proferita.

Un altro elemento per sostenere che l'imputato aveva operato volontariamente la scelta di mutare la rotta e di avvicinarsi all'isola in quel modo gravemente colposo – aggiungeva l'appellante - veniva indicato dal Tribunale nella posizione dell'abitazione dei familiari del Tievoli all'Isola del Giglio.

Posizione che, tuttavia, non era stata individuata nella fotografia del tratto di mare dinanzi il gruppo di scogli de Le Scole, ripreso in pieno giorno, mostrata dal P.M. durante l'escussione del teste Tievoli.

Vi era, poi, proseguiva la difesa dell'imputato, la telefonata intervenuta pochi minuti prima dell'impatto, tra Schettino ed il comandante Palombo, dalla quale pure il Tribunale aveva ricavato che, dalle parole usate da Schettino, si poteva comprendere la sua reale intenzione di effettuare un passaggio assai ravvicinato, addirittura a 0,3 o 0,4 miglia dalla costa, essendosi per questo motivo l'imputato informato da Palombo se il fondale era sufficientemente profondo per far passare la nave.

Si trattava, invece, assumeva l'appellante, di un elemento non significativo, avendo Schettino fornito chiarimenti circa le espressioni usate nel corso di tale telefonata, che erano “perfettamente logici e coerenti”, soprattutto, alla luce delle delucidazioni offerte dallo stesso Palombo nel corso del suo esame testimoniale all'udienza del 29.10.2013.

Le altre emergenze processuali che il Tribunale indicava a sostegno della tesi che l'imputato volesse condurre una navigazione oltre la rotta tracciata da Canessa

venivano tratte dalle dichiarazioni rese dallo stesso imputato nel corso dell'interrogatorio di garanzia, in sede di convalida del fermo, laddove, sollecitato dal G.i.p. sul punto relativo alla distanza programmata per la navigazione, Schettino aveva dichiarato: “ *Era pianificata inizialmente a 05, poi siamo passati a 028*”.

Tuttavia, proseguiva l'appellante, successivamente, nel corso del suo esame dibattimentale, l'imputato, a seguito di precise contestazioni sul punto sia da parte del P.M. che di diverse parti civili, aveva “chiarito” di essersi sbagliato circa la reale distanza dalla costa, in quanto indotto in errore da *Ciro Ambrosio*, con il quale aveva conversato il giorno dopo il naufragio, mentre i due attendevano di essere ascoltati dagli inquirenti, all'interno della caserma dei carabinieri di Orbetello. Quanto dichiarato dall'imputato in sede dibattimentale risultava riscontrato - secondo la difesa - dai dati estrapolati dal VDR, nei quali non vi era alcun elemento da cui si ricavava che la nave si era mai trovata ad una distanza di 0,28 o 0,26 od ancora, 0,18 miglia marine dalla costa del Giglio, quando il comandante, avvedutosi della presenza di un basso fondale, iniziava a porre in essere la manovra di emergenza per evitarlo.

Inoltre, dalle intercettazioni ambientali presso la caserma dei carabinieri di Orbetello, dove veniva captato il colloquio fra Schettino e *Ambrosio*, emergeva che l'imputato chiedeva al suo ufficiale della distanza e di cosa avessero potuto toccare. Quindi, concludeva l'appellante, la prima ricostruzione offerta dall'imputato non corrispondeva a quanto era realmente accaduto e la versione offerta dinanzi al G.i.p. era il frutto di quanto rappresentatogli da *Ambrosio* sullo scoglio, appena dopo l'abbandono della nave, così come nella caserma dei carabinieri ad Orbetello.

Neppure supportava l'assunto contrario, assumeva l'appellante, il contenuto della telefonata intercorsa la notte del naufragio tra *Francesco Schettino* ed il capitano di vascello *Leopoldo Manna*, comandante della centrale operativa di Roma (MARICOGECAP) delle capitanerie di porto.

Nel corso di tale telefonata l'imputato affermava che stavano effettuando una navigazione turistica sotto la costa del Giglio ed erano ad una distanza di 0,18 o 0,20.

Ma anche in questo caso Schettino riferiva un dato riferitogli sugli scogli da Ciro Ambrosio, prima della telefonata con il Manna.

Elemento cui andava aggiunto il particolare - emerso nel corso dell'esame dibattimentale del teste Manna - relativo alle condizioni psicofisiche in cui gli era sembrato di sentire Schettino, ovvero "*..rincoglionito, fuori di testa*", limitandosi invece il Tribunale sul punto a scrivere che, nel corso di questo lungo colloquio telefonico con Manna, Schettino appariva assai scosso e poco affidabile.

I primi giudici, continuava l'appellante, adducevano ulteriori due elementi a sostegno della tesi del volontario avvicinamento alla costa oltre il limite delle 0,5 miglia, uno meramente "considerativo", l'altro interpretativo del tenore di stralci della prima telefonata fra Schettino e Ferrarini, il responsabile del coordinamento operativo in caso di incidenti di Costa Crociere.

L'elemento "considerativo" era che, 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 doveva registrare che Schettino in quella conversazione non si mostrava affatto sorpreso della assai ravvicinata distanza dall'isola, come era invece lecito aspettarsi se il comandante avesse appreso che la rotta non era quella che riteneva di dover seguire, ovvero a mezzo miglio dalla costa, rilevando, anzi, che non solo non contestava al riguardo alcunché al suo primo ufficiale, ma ammetteva di avere fatto un'imprudenza nell'effettuare un passaggio così ravvicinato, non potendosi ritenere che si riferisse al passaggio a mezzo miglio, in quanto sarebbe avvenuto - se 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.

Secondo l'appellante tale considerazione, "pur se legittima", non poteva ritenersi esaustiva, rimanendo solo una constatazione, che non teneva conto delle condizioni psicofisiche in quel momento di Schettino.

Anche in riferimento al contenuto della prima telefonata intervenuta tra Schettino e Ferrarini, il Tribunale, secondo la difesa, offriva "la solita univoca spiegazione", ovvero che l'imputato aveva volontariamente portato la nave fuori rotta e che alcun errore vi era nelle dichiarazioni rese al G.i.p., tanto che, nella comunicazione con Ferrarini, Schettino già cercava di giustificare "il guaio che aveva combinato" nel passare così vicino all'isola, dicendo di essersi fidato delle indicazioni fornite da Palombo sulla profondità del fondale nelle immediate vicinanze dell'isola, chiara dimostrazione che egli sapeva benissimo dove stava conducendo la nave.

A dire dell'appellante l'inverosimiglianza dell'affermazione di Schettino - secondo la quale egli aveva potuto condurre una navigazione sulla scorta delle indicazioni del Palombo - rendevano questo colloquio "privo di rilevanza probatoria, almeno per tali aspetti".

Nel primo motivo dell'appello proposto personalmente Schettino parimenti sosteneva che nel dibattimento di primo grado era emersa una circostanza "del tutto ignorata dai giudici" nella motivazione della sentenza e, cioè, che l'intenzione di esso appellante era di effettuare il transito passando a mezzo miglio dall'Isola del Giglio, cosa che non accadeva perché gli altri ufficiali non assolvevano alle loro funzioni di preposti al controllo della navigazione ed omettevano di comunicargli il pericolo in cui la nave di lì a poco si sarebbe venuta a trovare.

3.2.2.1. Riguardo alle questioni poste nei citati motivi d'appello, occorre innanzitutto considerare che la rotta ufficiale prevista per la Costa Concordia comprendeva un passaggio al largo dell'Isola del Giglio e del promontorio dell'Argentario; era pianificata come la settimana precedente; veniva comunicata tramite messaggio ARES all'autorità marittima alle ore 19:21 italiane e prevedeva la partenza dal porto di Civitavecchia alle ore 19:00, con una rotta di 302° fino al traverso di Capo d'Uomo, posizionato sul Monte Argentario, mantenendo 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. Circa mezz'ora prima della partenza Schettino chiedeva all'ufficiale cartografo Canessa di tracciare una nuova rotta per poter effettuare un passaggio ravvicinato all'isola, con il dichiarato intento di "fare l'inchino al Giglio", per consentire al maitre d'hotel di bordo, Antonello Tievoli, di "salutare" i propri familiari ivi residenti e per rendere "omaggio" al comandante Mario Terenzio Palombo, che aveva seguito Schettino nei primi anni di formazione ed abitava all'Isola del Giglio.

Questo il dialogo intercorso tra il comandante ed l'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 - *Si, 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 di circa mezzo miglio, più che sufficiente in quel punto, stimando altresì l'arrivo al Giglio dopo circa due ore dalla partenza (SCHETTINO - *Più o meno quanti sono...* - CANESSA - *Comandà, 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, comandà, quindi verso le nove e mezza... un paio d'ore dopo le sette e mezza).*

Il passaggio a mezzo miglio dalle Scole, tracciato dall'ufficiale cartografo Canessa, ancorché non comunicato all'autorità marittima e divergente dall'originario piano di viaggio, poteva quindi ritenersi sicuro essendovi, nel punto del previsto passaggio, un fondale di 100 metri.

Alle 19:14, tuttavia, Schettino ritornava da Canessa, mentre la nave si trovava già fuori dal porto di Civitavecchia, con la prua verso il largo e tornava sulla questione della rotta.

In quell'occasione l'ufficiale cartografo gli evidenziava la presenza e collocazione del santuario dei cetacei e della zona protetta di Giannutri e, soprattutto, la presenza degli scogli de Le Scole e la distanza dal porto (pag. 84 e 85 delle trascrizioni delle conversazioni in plancia effettuate dai periti in dibattimento).

Lo stesso Canessa, sentito all'udienza dell'8.10.2013, nel confermare di aver informato il comandante della presenza de Le Scole, testualmente dichiarava: *"...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...."* (pag. 26 delle trascrizioni udienza 8.10.2013, parte I).

Sempre Canessa all'udienza citata dichiarava che: *"...Il comandante quindi ha visto la rotta, mi fece anche un'osservazione che intendeva passare un pò 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 anche chiesto al comandante che, se voleva, egli poteva tracciare una nuova ulteriore rotta per far passare la nave più a sud, così come prospettato da Schettino, il quale a tale sollecitazione gli rispondeva negativamente: *"..No, no, poi vado io. E qui si è chiusa la pianifica... diciamo il*



nostro meeting sulla pianificazione del viaggio” (pag. 27 delle citate trascrizioni udienza 8.10.2013).

Il Tribunale, alla pagina 136 della sentenza, riportava anche la esatta riproduzione della carta nautica sulla quale erano state visualizzate la rotta originaria e quella tracciata da Canessa su richiesta del comandante, nonché la carta nautica originale utilizzata da Canessa per tracciare la rotta. Su questa seconda carta, che Schettino e l'ufficiale cartografo avevano sotto gli occhi quando veniva registrato il colloquio trascritto dai periti nominati in dibattimento e ricordato da Canessa nella sua deposizione, i cerchi rossi evidenziavano 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 comprendeva - osservava il Tribunale - 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.

Ulteriore circostanza evidenziata dai primi giudici era che il tipo di carta nautica utilizzata, ovvero la n. 6 dell'Istituto Idrografico della Marina Militare, non conteneva il dettaglio della costa e la presenza di eventuali formazioni rocciose. Detta carta poteva, quindi, essere utilizzata per il passaggio a mezzo miglio dalla costa, ma certamente non era adeguata per un transito più ravvicinato, come peraltro veniva ammesso dallo stesso Schettino nel corso del suo esame nel dibattimento di primo grado (pag. 23 trascrizioni udienza 2.12.2014, parte I).

Poiché Schettino rispondeva negativamente alla sollecitazione di Canessa di tracciare una nuova ulteriore rotta per far passare la nave più a sud, così come prospettato dal comandante, la rotta tracciata da Canessa - benché diversa da quella ufficiale e non comunicata - veniva inserita nella cartografia elettronica in uso a bordo della Concordia, per essere seguita durante la navigazione con il pilota automatico (la c.d. modalità *track pilot*) e poteva essere 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 (dinanzi ai quali, nella fasi

decisive dell'impatto con il basso fondale de Le Scole, si trovavano Ambrosio e Schettino, mentre il radar 3, quello collegato al monitor in uso a Coronica, non aveva la rotta preimpostata).

La parte appellante, come detto, sia con il primo e secondo motivo dell'impugnazione principale dell'avvocato Senese che, più diffusamente, con il quarto dei motivi aggiunti e con il primo dei motivi personali dell'imputato, ha sostenuto che non era intenzione di Schettino discostarsi dalla rotta tracciata da Canessa e che, anzi, con la ricostruzione della rotta per il passaggio al Giglio, il Tribunale aveva creato "il primo tassello per l'affermazione della responsabilità, quasi esclusiva, del comandante" per il naufragio, ritenendo che questi volutamente avesse operato la scelta di mutare la rotta e di avvicinarsi all'isola in quel modo gravemente colposo.

Nell'occasione - proseguiva la parte appellante - il Collegio di primo grado non aveva riportato la trascrizione del relativo colloquio tra Schettino e Canessa, registrato dal VDR, limitandosi ad indicarne tra parentesi il riferimento peritale "(pagg. 84 e 85 delle trascrizioni effettuate dai periti in dibattimento)" e citando la descrizione dell'accadimento effettuata da Canessa nel corso della sua deposizione all'udienza dibattimentale dell'8.10.2013.

Ora, assumeva l'appellante, la frase: "*No, no poi vado io*", menzionata da Canessa nella sua deposizione, utilizzata in sentenza per sostenere l'affermazione che Schettino aveva voluto avvicinarsi alla costa orientale dell'Isola del Giglio, oltre il limite della rotta pianificata alla distanza minima di 0,5 miglia, dalle registrazioni del VDR trascritte dai periti fonici alle pagg. 84 e 85 della perizia svolta in dibattimento non risultava proferita.

Aggiungeva che gli altri elementi indicati dal Tribunale per sostenere che l'imputato aveva operato la scelta di non seguire la rotta di Canessa e di avvicinarsi all'isola in quel modo gravemente colposo erano privi di valore, nei sensi innanzi riportati.

Le argomentazioni dell'appellante sono infondate.



Riguardo alle dichiarazioni di Canessa non v'è motivo di dubitare della loro veridicità e attendibilità. E' vero che non tutte le parole del secondo colloquio avente ad oggetto la rotta intercorso con Schettino sono state registrate in modo intellegibile dal VDR, in quanto nella perizia fonica disposta in dibattimento si dà atto che qualche parola non risulta comprensibile.

Tuttavia Canessa - che ha deposto alla udienza del 8.10.2013 come testimone e non quale imputato di reato connesso (in quanto, in precedenza imputato di contravvenzione, era già stato destinatario di un provvedimento di archiviazione definitiva in conseguenza della estinzione del reato per intervenuta oblazione) - è pienamente attendibile, e ha riferito i fatti in modo preciso e coerente, riscontrato dalle registrazioni del VDR con la sola ovvia eccezione delle parole incomprensibili. Per tratteggiare la personalità del teste il Tribunale ha giustamente rilevato che è stato l'ultimo ufficiale a scendere dalla nave, essendo rimasto a bordo fino alle ore 05:45 del 14.1.2012, ovvero fino alla conclusione delle operazioni di soccorso, mentre Schettino aveva abbandonato la nave alle 00:17.

Dalle risultanze del VDR risulta quindi provato che vi sono state due conversazioni tra Canessa e Schettino aventi ad oggetto la rotta, una svoltasi prima della partenza da Civitavecchia e, un'altra, dopo la partenza, alle ore 19:14.

Conversazioni di cui la perizia citata dà pieno riscontro per gli orari e i contenuti delle interlocuzioni.

La perizia fonica trascrittiva del VDR non riporta dunque la frase "*mò vado io*", che Canessa ha ricordato nella sua deposizione al dibattimento.

Ma ciò non appare una circostanza decisiva, in quanto è evidente dal tenore delle conversazioni che Schettino, dopo aver comunicato l'intenzione di effettuare l'inchino e ad avere fatto tracciare una rotta modificata da Canessa, era tornato sull'argomento dopo la partenza entrando nuovamente nel merito della rotta.

In ogni caso, al di là della deposizione di Canessa e delle risultanze del VDR, vi sono anche altri elementi che confermano che la rotta che Schettino intendeva

seguire non era quella tracciata dall'ufficiale cartografo ma quella, ben più prossima all'Isola del Giglio, non segnata sulla carta né inserita nel computer di bordo, che egli effettivamente seguiva, fino ad impattare con il basso fondale delle Scole.

Sul punto è eloquente il tenore della telefonata al comandante Palombo, iniziata alle ore 21:35:54, nel corso della quale Schettino, dopo aver comunicato l'imminente passaggio al Giglio, chiedeva: *"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). L'imputato domandava infatti a Palombo "c'è acqua" a "zero-tre, zero-quattro", cioè a una distanza inferiore a quella (mezzo miglio) dove sarebbe dovuta passare la nave secondo la rotta tracciata da Canessa, informandosi, dunque, se il fondale era sufficientemente profondo per far passare la grossa imbarcazione. Risulta evidente l'inconciliabilità della precisa richiesta in tal senso rivolta da Schettino al comandante a riposo Palombo, con la pretesa volontà dell'imputato di non oltrepassare in alcun modo la rotta tracciata da Canessa, sostenuta da Schettino nel dibattito di primo grado e nelle impugnazioni, correttamente avendo il Tribunale escluso che potesse avere senso l'argomentazione difensiva, ribadita ancora in questa sede, secondo la quale la richiesta al comandante Palombo sarebbe stata un semplice argomento di conversazione, un diversivo tanto per fare due chiacchiere.

Dal colloquio si desume, invece, la chiara intenzione di Schettino di avvicinarsi maggiormente all'isola, discostandosi quindi dalla rotta predetta.

Del contenuto della citata telefonata, peraltro, l'imputato, in modo significativo, ha immediatamente riferito anche a Ferrarini, nella prima comunicazione successiva all'impatto con il basso fondale delle Scole, addossando proprio al comandante Palombo l'errata informazione fornitagli circa la profondità del fondale, così ulteriormente confermando che non si trattava di mera *"...conversazione discorsiva"*.

Né può convenirsi con l'appellante che anche lo stesso Palombo, nel corso del suo esame testimoniale all'udienza del 29.10.2013, avrebbe riferito che si trattava di mere chiacchiere. Il comandante Palombo, come ha dichiarato in dibattimento, era rimasto infastidito della richiesta e aveva ammonito il suo interlocutore dicendogli: "*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*" .

Inoltre, sulla carta nautica (acquisita agli atti) che Schettino e Canessa avevano sotto gli occhi quando veniva registrato il colloquio innanzi citato, 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. Invece, con il primo ordine pronunciato alle ore 21:39:31 da Schettino, dopo l'assunzione formale del comando della manovra, il predetto ha chiesto al timoniere di impostare la rotta su 300°, dicendo in inglese "*three, zero, zero*".

In quel momento la nave si sarebbe dovuta trovare già sulla rotta 334° impostata da Canessa. E' quindi evidente che il comandante non seguiva la rotta programmata e, dopo aver dato l'ordine di aumentare la velocità sino a 16 nodi, ha aggiunto, dopo circa 30 secondi - alle ore 21:40:02 - l'ulteriore ordine di proseguire l'accostata sulla rotta di 310°, accompagnandolo con la prescrizione al timoniere di effettuare la manovra lentamente, in modo assai graduale - "*come slowly, slowly to 310 ...easy*" - ovvero in modo che la rotta venisse raggiunta con angoli bassi di barra - cioè ruotando assai lentamente il timone - per non far sbandare la nave e così pregiudicare il comfort dei passeggeri. Con la prora ancora a 295° e, quindi, senza aver ancora raggiunto la rotta di 310° in precedenza disposta alle 21:40:02, il comandante, dopo neanche 50 secondi (ore 21:40:50), ordinava la rotta di 325°.

E' allora palese anche dagli ordini dei gradi di rotta dati dall'imputato che lo stesso non teneva in alcun modo conto di quella tracciata da Canessa.



Al riguardo va ancora aggiunto che alle ore 21:41:46 Schettino ha espressamente chiesto a Tievoli: *“Dove dobbiamo passare? All’altezza del porto?”*, ricevendo la risposta: *“Beh, si, eh!”* (registrazione di microfoni console di manovra centro pista 2). La domanda estemporanea su dove far passare la nave conferma ulteriormente che Schettino non seguiva la rotta tracciata da Canessa, ma una sua rotta improvvisata, con l’unica finalità di effettuare uno spettacolare passaggio radente al porto, all’altezza del quale si trovava la casa di Tievoli, il quale aveva già avvisato i familiari dell’evento organizzato in suo onore.

Vi è poi ancora un altro elemento probatorio che consente di ritenere che Schettino conosceva benissimo la distanza molto più ravvicinata di quella prevista dalla rotta tracciata da Canessa, a cui volontariamente aveva portato la nave.

Si tratta della telefonata intercorsa nella stessa notte del 13.1.2012 con il capitano di vascello Leopoldo Manna, comandante della centrale operativa di Roma (Maricogecap), nel corso della quale l’imputato ammetteva di aver effettuato una “navigazione turistica” sotto costa, passando a 0,18 o 0,20.

Al riguardo non si vede quale valenza inficiante potrebbe avere le vaghe impressioni telefoniche del Manna, secondo il quale Schettino non era in buone condizioni psicofisiche (*“rincoglionito, fuori di testa”*), rispetto a un dato peraltro assolutamente preciso e veritiero riferito da Schettino.

Né ciò è tutto. Durante il suo interrogatorio al G.i.p., acquisito agli atti con il consenso delle parti, Schettino ha fornito una versione precisa della rotta che intendeva seguire nel suo passaggio ravvicinato al 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 esame 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 i due attendevano di essere ascoltati dagli inquirenti, all'interno della caserma dei carabinieri di Orbetello.

Al riguardo il Tribunale ha osservato che in quell'occasione erano state attivate dagli inquirenti le intercettazioni ambientali che restituivano la conversazione tra due persone, delle quali una chiedeva all'altra a quanta distanza erano passati e l'altra rispondeva 0,26.

Nella trascrizione effettuata dal perito Tigano, nominato in dibattimento, la voce che chiedeva informazioni sulla distanza del passaggio dall'isola veniva attribuita ad Ambrosio, quella che rispondeva a Schettino (pag. 21 della trascrizione). Quest'ultimo, nell'ascoltare l'audio della registrazione, mandato in onda all'udienza del 13.12.2014, dichiarava di essere stato lui a chiedere al suo ufficiale a quale distanza erano passati, ricevendo da Ambrosio la risposta 0,26 che si sentiva nell'audio. In ogni caso - come ha esattamente rilevato il Collegio di primo grado - anche prendendo per buona l'attribuzione delle voci effettuata dallo stesso imputato, Schettino in quella conversazione non si mostrava affatto sorpreso dell'assai ravvicinata distanza dall'isola, come era lecito aspettarsi se avesse appreso che la rotta non era quella che riteneva di dover seguire, ovvero a mezzo miglio dalla costa.

Tale argomentazione non è irrilevante o di natura meramente psicologica, come sostiene l'appellante, ma rispecchia un dato di fatto, così come non è plausibile l'assunto che Schettino sarebbe stato informato della distanza del passaggio dal Giglio soltanto da Ambrosio sugli scogli e che si sarebbe sbagliato nel riferire al G.i.p. la circostanza come se ne fosse già stato consapevole durante la manovra.

Tale versione di comodo è sconfessata da tutti gli altri elementi acquisiti innanzi citati, che dimostrano l'esatto contrario.

Al riguardo va ancora osservato che, sempre nel citato interrogatorio dinanzi al G.i.p. del 17.1.2012, l'imputato non ha in alcun modo menzionato *Ciro Ambrosio* quale fonte della sua pretesa conoscenza e, inoltre, ha riferito particolari evidenziamenti chiaramente la sua volontà di passare rasente l'Isola del Giglio, discostandosi dalla rotta tracciata da *Canessa*, nonché la sua piena consapevolezza della situazione già a bordo della nave, prima dell'impatto.

Al riguardo, infatti, *Schettino* ha ancora dichiarato al G.i.p.: *"..G.I.P. Quando se n'è accorto di questo scoglio? Come l'ha visto? IND. SCHETTINO - Stavo al radar, ho finito l'accostario e ho messo la nave quasi parallelamente alla costa e nel bagliore dell'isola ho visto questo scoglio qua. G.I.P. - L'ha visto da vicino? Quindi lei l'ha visto non via radar, l'ha visto con i suoi occhi? Ha visto lo scoglio con i suoi occhi? Sto cercando di capire lei come ha visto questo scoglio. Quando se n'è accorto di questo scoglio? IND. SCHETTINO - Allora, ho visto il promontorio, lo scoglio grosso e mi sono accorto che l'acqua frangeva e quindi quando l'acqua fa spuma significa che sotto ci sta qualche cosa. G.I.P. - Ah, quindi l'ha visto con i suoi occhi? IND. SCHETTINO - E mi sono accorto che lì ci stava un basso ... G.I.P. - Ma la nave non ha dei sistemi, diciamo, che segnalano l'ostacolo o comunque ... ? Non ha di questi dispositivi? IND. SCHETTINO - Onestamente sì, ci sono questi dispositivi, però il radar a me mi batteva 028 dall'altro che stava più interno. Questo sarà stato uno spuntone. Infatti nel venire a dritta io non è che sono passato su un basso fondale, perché la nave credo sotto sia integra, è stato laterale, perché nel movimento di fare così ho preso questo spuntone di roccia, che sembra quasi rimasto incastrato nella nave; ma questo è stato un mio errore ... è stato cioè .. non ho nessun modo di dire sono stato bravo in questo caso qua! Non posso dire nulla, perché io ero convinto che passando a 028 non avevo problemi. Nel momento che sono stato a fare ... io non dovevo fare nulla, dovevo continuare come stavo andando e non avrei preso nulla. G.I.P. - Quindi lei IND. 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 maitre, salutiamo, suoniamo e andiamo via e acqua ce ne stava a sufficienza! Tanto è vero che gli stabilizzatori che stanno aperti, quando sono passati gli stabilizzatori io non avevo avuto più nessun dubbio, perché gli stabilizzatori passano, sono passati liberi e la poppa poi l' ha preso, perché sono andato col timone a dritta".

Dunque la volontà di effettuare un'accostata più larga di quella a 0,5 miglia programmata da Canessa (*"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 maitre, salutiamo, suoniamo e andiamo via e acqua ce ne stava a sufficienza!"*) e di passare a 0,28 (*"Non posso dire nulla, perché io ero convinto che passando a 028 non avevo problemi"*), oltre che emergere dagli elementi innanzi indicati, è stata persino ammessa dallo stesso Schettino nel corso del suo interrogatorio del 17.1.2012 davanti al G.i.p..

3.2.3. Il primo, il secondo e il terzo motivo. La conduzione della nave da parte di Ambrosio fuori dalla rotta tracciata da Canessa e il preteso passaggio di una "pentola bollente" da Ambrosio nelle mani di Schettino.

3.2.3.1. Con il primo motivo dell'impugnazione il difensore dell'imputato sosteneva, tra l'altro, che le "macroscopiche violazioni per comportamento commissivo ed omissivo del primo ufficiale" **Ciro Ambrosio** avevano interrotto "il nesso di causalità tra la condotta del comandante e l'evento".

In sostanza, con argomentazioni poi sviluppate in particolare nel secondo e nel terzo motivo, il difensore assumeva che Schettino non era responsabile della conduzione della navigazione finché non pronunciava (alle 21:39:17) la frase di cambio della guardia; sosteneva che, in tale momento, la nave era abbondantemente fuori rotta e l'accostata non aveva avuto ancora inizio, per cui il primo ufficiale **Ciro Ambrosio**



aveva ceduto a Francesco Schettino il comando della nave senza iniziare l'accostata ed avendo portato "molto sensibilmente la nave fuori rotta", cosa che non aveva comunicato al comandante; che gli ordini che Schettino aveva impartito da quel momento in poi erano stati "tutti corretti", partendo dal presupposto che egli era certo che la nave si trovasse nel punto in cui doveva essere iniziata l'accostata; che se il suo ufficiale sottoposto gli avesse detto di avere superato il punto nel quale avrebbe dovuto virare la nave verso destra, Schettino avrebbe dato angoli di barra maggiori; che, essendo ignaro, aveva condotto la navigazione dando solo ordini per gradi di prua; che l'imputato, quindi, non aveva scelto, come erroneamente ritenuto dai primi giudici, di cambiare la rotta, ma aveva ordinato tutte le manovre necessarie per tenere la rotta tracciata da Canessa, mentre Ambrosio e gli altri ufficiali che erano dinanzi ai radar si erano guardati bene dall'avvisarlo, per cui Schettino si era diretto "ignaro verso gli scogli"; che, dunque, l'imputato era stato indotto in errore dal primo ufficiale e dagli altri ufficiali presenti in plancia che avevano taciuto, non lo avevano allertato, non gli avevano spiegato "quello che non potevano non sapere, sia perché erano stati al fianco di Ambrosio quando questi aveva portato la nave fuori rotta, sia perché, da quando Schettino assumeva il comando, erano dinanzi ai radar e non potevano non avere visto che la nave si avvicinava spaventosamente agli scogli".

L'esame di tali argomentazioni difensive richiede la trattazione congiunta di altri quattro profili dell'impugnazione, con i quale viene contestata la ritenuta sussistenza di ulteriori condotte colpose di Schettino nella fase del naufragio.

Il primo riferimento è ai profili di colpa relativi alle condotte tenute dall'imputato nella pianificazione del viaggio, di cui al punto II. A dell'impugnazione, con i quali l'appellante assumeva che il Tribunale erroneamente riteneva che l'imputato aveva omesso di ottemperare alle prescrizioni di leggi e regolamenti in tema di compilazione del piano di viaggio. Circostanza, a dire dell'appellante, non veritiera, perché il piano di viaggio era stato visionato e condiviso da tutti gli ufficiali responsabili della guardia e lo stesso Ambrosio aveva ammesso di aver preso visione della rotta tracciata da Canessa, per cui non si poteva affermare che "la

violazione di una procedura interna" avesse impedito la corretta conoscenza della rotta da parte di tutti e che tale violazione avesse avuto incidenza sull'evento; che, pertanto, a differenza di quanto ritenuto dal Tribunale, non vi era in plancia "nessun clima di improvvisazione", in quanto "la rotta era tracciata sulla carta, caricata sul computer di navigazione ed era nota a tutti gli ufficiali".

Del tutto inutile, secondo l'appellante, era anche il documentarsi su carte nautiche a scala ridotta, in merito ai fondali più prossimi all'isola, perché il comandante "non aveva mai espresso o avuto alcuna intenzione di passare a meno della distanza pianificata di 0,5 miglia", non risultando ciò dalla "scatola nera", essendo quella predetta solo una "mera congettura" del Tribunale, basata su "presunte intenzioni attribuite all'imputato".

Il secondo riferimento è ai profili di colpa relativi alle condotte tenute dall'imputato prima di assumere formalmente il comando [di cui al punto II. A.2 dell'impugnazione, profili di colpa indicati dall'appellante come dal settimo al dodicesimo della rubrica ma, in realtà, contestati dal sesto al decimo del capo di imputazione sub a)].

L'appellante sosteneva al riguardo che i primi giudici attribuivano "un valore di colpa" alla circostanza che Schettino giungeva in ritardo sul ponte di comando, fatto al quale imputavano sia la non perfetta visione notturna dei monitor del radar (non avendo avuto il tempo necessario per abituare la vista alle mutate e ridotte condizioni di visibilità), sia l'arrivo in plancia poco prima di superare il punto in cui la nave avrebbe dovuto iniziare l'accostata (per portarsi sulla rotta tracciata da Canessa).

Orbene, secondo l'appellante il Tribunale così introduceva "surrettiziamente" il concetto del "ritardo", che presupponeva "un vincolo, un appuntamento, un obbligo di fare, un obbligo di inizio lavoro, un dovere di puntualità, che erano estranei ai doveri e ai compiti del comandante della nave, il quale era obbligato ad intervenire personalmente solo per dirigere le manovre di entrata e/o di uscita dai porti, nel caso di nebbia, di difficoltà e quando veniva chiamato". A dire dell'appellante la

motivazione era ancora più “azzardata” ove riteneva che, proprio a causa del ritardo, Schettino non aveva avuto “il tempo necessario per abituare la vista alle mutate e ridotte condizioni di visibilità”, tanto dal non avere “una perfetta visione notturna dei monitor dei radar”. Argomentazione considerata “singolare” perché, a dire dell’appellante, non il comandante ma due ufficiali erano addetti al controllo dei radar e perché “notoriamente” l’occhio si adegua dalla modalità luce a quella del buio, e viceversa, in frazioni di secondo.

Il fatto che il ritardo nell’arrivo sul ponte di comando avrebbe poi “contribuito alla mancata assunzione di tutte le necessarie informazioni” era per l’appellante “una mera illazione”, non supportata da alcun riscontro, con riferimento, peraltro, ad una circostanza che andava “capovolta”, essendo gli ufficiali cui era affidata la responsabilità di governare la nave che, all’arrivo del comandante, avevano l’obbligo di fornirgli “tutte le informazioni relative alla rotta ed a quant’altro”.

In quel momento, ribadiva l’appellante, al comando di guardia era il primo ufficiale di coperta Ciro Ambrosio ed erano presenti in plancia il secondo ufficiale di coperta Salvatore Ursino (affiancato al primo ufficiale Ciro Ambrosio), il terzo ufficiale di coperta Silvia Coronica, nonché l’allievo ufficiale di coperta Stefano Iannelli, alcuno dei quali, dall’ascolto delle registrazioni, risultava aver fornito a Schettino informazioni di sorta. Cosa che per il comandante, al quale era stato comunicato a quanti gradi era orientata la prua, non poteva che significare che non c’erano elementi di rilievo “che esulassero dalla rotta tracciata da Canessa su sua indicazione”.

D’altro canto, proseguiva ancora sul punto l’appellante, i periti avevano più volte ribadito che nella regola A -VIII/2 - Part. 3.8 sulla disciplina della tenuta della guardia in navigazione era previsto che tutto il personale di guardia in plancia mantenesse sempre un continuo e appropriato scambio di comunicazioni in ogni situazione e che dovesse immediatamente fare presente al comandante e all’ufficiale di guardia qualsiasi dubbio sulle azioni da intraprendere nell’interesse della sicurezza della nave.

Il terzo riferimento è al rilievo che la sentenza impugnata, secondo l'appellante, ricorreva ad un percorso motivazionale che erroneamente assimilava alcune delle asserzioni contenute negli elaborati peritali ad altrettanti profili di colpa, per cui attribuiva significato di colpa "perfino all'intervento con il quale il comandante, legittimamente, interloquiva con i suoi collaboratori", tacciandolo di ingerenza nel lavoro svolto da altri ufficiali, mentre sul punto "alcuna legge, regolamento, prassi, in alcuna parte del globo", prevedeva il dovere (e non solo il diritto) del comandante di correggere in ogni momento gli errori dei suoi sottoposti.

Il quarto riferimento è ai profili di colpa relativi alle condotte tenute dall'imputato nella fase di assunzione del comando (profili di colpa dal settimo all'undicesimo in rubrica, di cui al punto II. A.4 dell'impugnazione), riguardo ai quali l'appellante deduceva che Schettino non "sostituiva la guardia" ma "si limitava ad assumere temporaneamente il comando". L'appellante sosteneva, quindi, che Schettino comunque acquisiva "dettagliate informazioni sulla posizione e sulla rotta della nave" (pag. 25 dell'appello in esame, righe 17-18) e che gli ufficiali del "team" di plancia, che seguivano e controllavano la navigazione al radar ECDIS, nell'ascoltare la parola "*slowly*", rivolta dal comandante al timoniere - che implicava una richiesta di accostata lenta, circostanza adatta solo se la nave si fosse trovata sul *w.o.p.* - *wheel over point* - punto che Ambrosio aveva superato - "sarebbero dovuti intervenire tempestivamente e rappresentare con urgenza il pericolo in atto, suggerendo al loro comandante di accostare più velocemente a dritta".

Congiuntamente va esaminata anche la doglianza esposta nel primo motivo dell'appello proposto dall'imputato personalmente, laddove sostiene che nel dibattimento di primo grado sarebbe emersa una circostanza "del tutto ignorata dai giudici" nella motivazione della sentenza e, cioè, che l'intenzione di esso appellante era di effettuare il transito passando a mezzo miglio dall'Isola del Giglio, cosa che non accadeva perché gli altri ufficiali non assolvevano alle loro funzioni di preposti al controllo della navigazione ed omettevano di comunicare il pericolo in cui la nave di lì a poco si sarebbe venuta a trovare.

3.2.3.2. La questione della pretesa efficacia esimente della conduzione della nave da parte di Ambrosio fuori dalla rotta tracciata da Canessa e del conseguente prospettato passaggio di una “pentola bollente” da Ambrosio nelle mani di Schettino va, come innanzi esposto, esaminata nel quadro complessivo delle predette violazioni contestate all'imputato.

In primo luogo va rilevato che Schettino non si è assicurato che la rotta tracciata da Canessa, il quale su richiesta dell'imputato modificava la rotta ufficiale, venisse pianificata raccogliendo e studiando il materiale riguardante la navigazione da intraprendere e utilizzando adeguate e appropriate carte nautiche.

In sostanza la rotta che Ambrosio doveva seguire, in qualità di responsabile della guardia prima dell'avvento di Schettino in plancia, non era stata programmata e pianificata correttamente dal comandante.

Tali carenze, certamente ascrivibili all'imputato, non avevano una valenza meramente formale. Nel caso specifico, infatti, i dettagli della pianificazione del viaggio dovevano essere riportati sul “*voyage plan*”, approvato dal comandante prima dell'inizio del viaggio, comunicato alle autorità marittime preposte e reso disponibile per tutto il tempo sul ponte di comando della nave, per essere utilizzato dagli ufficiali di guardia che via via si succedevano durante la navigazione, onde consentirne il continuo monitoraggio.

In particolare, secondo la normativa interna, la rotta predisposta doveva mostrare le distanze minime dalla costa nonché le distanze dai 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. La rotta così programmata doveva 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 venisse eseguita prevenendo situazioni di pericolo. Una volta predisposta la rotta dall'ufficiale cartografo, il comandante, prima della partenza, doveva approvare e firmare il piano di viaggio, che doveva essere redatto sul modello P14 MAN 01

M05 SMS della compagnia, eventualmente modificandolo. La rotta doveva essere comunicata in via telematica al comando generale delle capitanerie di porto (MARICOGECAP), utilizzando il sistema c.d. ARES (Automazione, Ricerca e Soccorso).

Dalla richiamata normativa si evince che il comandante non solo era il responsabile della pianificazione della rotta, che doveva essere da lui approvata e sottoscritta, ma aveva il compito specifico di garantire che il servizio di guardia fosse predisposto in modo da assicurare la navigazione in sicurezza.

Nel caso di specie è stato accertato che il modello P14 Man1-MO5 SMS (o "*voyage plan*"), redatto e firmato da Simone Canessa, ufficiale addetto alla cartografia, ed approvato per iscritto dal comandante Schettino, non riportava neppure la prima variazione di rotta per effettuare il passaggio ravvicinato all'Isola del Giglio. Questa variazione di rotta, richiesta da Schettino, veniva tracciata da Canessa solo sulla carta nautica e veniva dallo stesso inserita nell'apparato ECDIS per la cartografia elettronica.

Così come contestato è stata dunque violata, da parte del comandante, la procedura prevista dalla compagnia per la compilazione del "*voyage plan*".

Schettino, infatti, si limitava 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 precisi ordini, al fine di consentire agli ufficiali che dovevano succedersi nella guardia in plancia, in particolare, per quanto in questa sede interessa, ad Ambrosio, di conoscere con precisione le modalità di effettuazione del passaggio.

Da notare che tali disposizioni scritte, chiamate ordini permanenti o *standing orders*, avrebbero dovuto prevedere, per la navigazione in acque ristrette, quale quella che si andava ad affrontare avvicinandosi all'Isola del Giglio, 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 osservanza di tali disposizioni sulla programmazione della navigazione e l'omessa formalizzazione degli ordini permanenti, lungi dal costituire delle mere ininfluenti irregolarità di tipo ottusamente burocratico, come sostenuto dall'appellante, sono state causalmente rilevanti, perché trasgressive di regole relative alla sicurezza della navigazione e, quindi, preposte alla prevenzione di eventi del tipo di quello verificatosi. Ciò ha contribuito altresì a creare, nel ponte di comando, un deleterio clima di improvvisazione, che pure è stato fondatamente contestato all'imputato quale diretta conseguenza delle sue condotte.

A questo punto va contestualizzata anche la ulteriore difficoltà causata dal ritardo con il quale Schettino si è presentato nella plancia di comando (profili di colpa dal settimo al dodicesimo della rubrica, di cui al punto II. A.2 dell'impugnazione).

Al riguardo va osservato che il ritardo nell'arrivo in plancia è stato giustamente valutato dal Tribunale con riguardo a quanto lo stesso Schettino aveva chiesto di fare ad Ambrosio, cioè di avvisarlo in un momento determinato, affinché potesse assumere personalmente il comando della manovra per l'inchino al Giglio.

Ed infatti, prima di andare a cena, Schettino, nel ritornare sulla plancia per cercare il suo cellulare (ore 20:04), ordinava ad Ambrosio (che alle 20:01 era subentrato a Iaccarino quale responsabile della guardia), di chiamarlo sul cellulare 5 miglia prima di arrivare al Giglio (cfr. pag. 117 della trascrizione VDR dei periti in dibattimento). Alle ore 20:18 Schettino chiamava nuovamente Ambrosio, che nel frattempo chiacchierava del più e del meno con Iaccarino e con Coronica, per informarsi della situazione ed Ambrosio gli comunicava la velocità - circa 16 nodi (cfr. anche tabella velocità pag. 144 perizia incidente probatorio) - e l'orario previsto di arrivo sulla costa, ovvero verso le 21:30. Schettino chiedeva di diminuire la velocità per ritardare l'inizio dell'accostata - come si desume dalle risposte fornite da Ambrosio e da quanto questi faceva subito dopo la telefonata, ovvero avvertire il capo guardia in

sala macchine Alberto Fiorito che doveva 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 arrivare 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).

La ragione della richiesta di Schettino, secondo quanto riferito dalla teste Domnica Cemortan (all'udienza del 29.10.2013), era quella di avere il tempo di finire con tranquillità la cena. La donna, ospite del comandante al ristorante Milano riferiva, infatti, che Schettino chiamava Ambrosio 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, poi, si avvicinava al tavolo per un saluto a Onorato, primo maitre/restaurant manager in procinto di subentrare allo smontante Tievoli, il quale assisteva 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).

Ed infatti nel frattempo, alle ore 21:04, a nord est dell'isola di Giannutri, la Costa Concordia, 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), modificava la rotta per effetto della variazione introdotta da Canessa su ordine del comandante e si portava sulla nuova rotta di 278° (cfr. pagg. 76 e 117 perizia incidente probatorio).

La telefonata cui si riferiva Onorato era, quindi, quella delle 21:19 - orario della *timeline* allegata alla perizia incidente probatorio (21:17 secondo la perizia dibattimentale) - allorché Ambrosio chiamava Schettino per avvisarlo che si trovavano a 6 miglia dal Giglio.

Ambrosio subito dopo quella telefonata chiamava Fiorito in sala macchine per avvisare che stavano arrivando sotto costa e, prudenzialmente, per diminuire il numero di giri al motore (cfr. pag. 161 della relazione periti dibattimento).



Dalla schermata del sistema AIS prodotta in giudizio e relativa alle ore 21:17 risulta che a quell'ora la nave era già con la prua diretta verso l'Isola del Giglio, seguendo la rotta tracciata da Canessa.

Tuttavia, nonostante l'avviso ricevuto, Schettino non saliva subito in plancia ma si presentava circa un quarto d'ora più tardi.

Secondo la versione fornita da Schettino nel suo esame del 2.12.2014, il ritardo era avvenuto per consentire al maitre Tievoli di finire il proprio turno di lavoro. Motivazione data anche per giustificare la precedente richiesta di diminuzione di velocità, onde ritardare l'arrivo al Giglio di un quarto d'ora (in contrasto con quanto dichiarato dalla teste Cemortan).

Ma, indipendentemente dalle ragioni del ritardo - invero entrambe inconsistenti, a fronte del gravoso compito che Schettino doveva assumere (cioè di condurre personalmente la manovra in prossimità di un'isola) - la circostanza che va evidenziata è che, se Schettino avesse rispettato i tempi previsti, raggiungendo la plancia quando Ambrosio lo aveva chiamato per avvisarlo che si trovavano a sole 6 miglia dall'Isola del Giglio, avrebbe assunto la conduzione della manovra molto prima, perché in quel quarto d'ora la nave percorreva altre 4 miglia e si portava a 2,54 miglia dalla costa.

Trattasi di un dato che, nell'ottica della tesi del passaggio della "pentola bollente" da Ambrosio a Schettino, l'appellante del tutto omette di considerare. Così come trascura che Schettino, anche dopo essere giunto in plancia con netto ritardo, faceva trascorrere altro tempo, prima di assumere il comando della manovra per l'inchino al Giglio.

Al riguardo l'appellante deduceva che Ambrosio, malevolmente e, forse, inconsapevolmente, "per alleggerire il proprio senso di colpa", sosteneva che Schettino, mentre parlava a telefono (Schettino alle 21:37:54 aveva iniziato la conversazione con Palombo), gli aveva fatto cenno con la mano di non iniziare l'accostata; che il Tribunale aveva mostrato di credere a questa affermazione, sebbene nessun altro in plancia avesse riferito di avere visto quel gesto fatto con la

mano; che, però, ove mai il comandante avesse effettivamente mostrato ad Ambrosio la mano aperta, come per comunicargli di attendere, avrebbe inteso piuttosto comunicargli la sua momentanea indisponibilità a prendere il comando, essendo impegnato al telefono.

A tal proposito va osservato che Ambrosio, nel corso del suo esame (come imputato di reato connesso ex art. 210 c.p.p.) ha dichiarato che all'ordine 290° da lui ripetuto alle ore 21:36:58 con l'aggiunta di "still" o "steady", Schettino gli aveva fatto cenno mostrandogli 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 sua posizione con sentenza irrevocabile ex art. 444 c.p.p., ma la stessa si inserisce nel quadro degli eventi sin qui ricostruito con assoluta coerenza, atteso che Schettino, solo pochi istanti prima, aveva chiesto ad Ambrosio "*metti un attimo un CPA di zero, cinque*" e di lì a breve, anziché assumere anche formalmente il comando della manovra pronunciando la frase di rito, aveva iniziato la conversazione telefonica con Palombo.

La circostanza riferita da Ambrosio appare inoltre attendibile anche perché non sminuisce le sue responsabilità, peraltro già definite con sentenza irrevocabile, e quindi contribuisce a far comprendere la situazione che si era creata in plancia all'arrivo del comandante ed in seguito al suo comportamento.

In ogni caso, come finisce per ammettere lo stesso appellante, non si vede cosa altro potesse significare il gesto di Schettino, essendo evidente che se era al telefono con Palombo certamente non poteva condurre la manovra.

Ma, anche se per mera non ritenuta ipotesi Ambrosio avesse mentito e Schettino non avesse fatto alcun gesto, quel che è certo è che l'imputato non solo era giunto in ritardo in plancia, ma aveva ulteriormente procrastinato anche l'assunzione del comando della manovra, mentre la nave si avvicinava sempre più all'Isola del Giglio.

Circa il profilo di colpa del mancato adeguamento dell'occhio alla visione notturna, causato anch'esso dal ritardo nell'arrivo in plancia, è da notare che lo stesso Schettino, nel corso del suo interrogatorio dinanzi al G.i.p., ha ammesso di avere 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 oltre che, stando a quanto detto dallo stesso Schettino (anche durante l'esame dibattimentale), solo occhiate fugaci allo schermo radar.

Circa la contestazione che il ritardo nel raggiungere il ponte di comando aveva "contribuito alla mancata assunzione di tutte le necessarie informazioni", occorre rilevare che in quel momento la nave poteva agevolmente rientrare sulla rotta tracciata da Canessa e che - se Ambrosio e Coronica non avevano fornito all'imputato eventuali informazioni utili - Schettino certamente non le aveva chieste avendo, comunque, il dovere, oltre che la possibilità, di acquisire la conoscenza di qualsiasi dato necessario, anche circa la precisa posizione della nave, dallo schermo radar che, come detto, guardava invece soltanto di "sfuggita".

Va soggiunto, sullo specifico punto che, in contraddizione con quanto sostenuto in questa parte del gravame, in altra parte dell'impugnazione lo stesso difensore appellante assumeva che, al momento del suo arrivo in plancia di comando, Schettino assumeva dai suoi sottoposti "dettagliate informazioni sulla posizione e sulla rotta della nave" (v. pag. 25 dell'atto d'appello in esame, righe 17-18).

Ma se ciò non faceva la responsabilità è certamente sua, in quanto assumeva 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).

Schettino non può quindi fondatamente assumere, in questo come in numerosi altri passaggi successivi della impugnazione, che egli non dovrebbe rispondere delle sue azioni perché sostanzialmente gli ufficiali a lui subordinati, presenti in plancia, non lo avevano informato e non gli avevano segnalato la pericolosità della sua stessa condotta, posta in essere in violazione di numerose e precise regole generiche e specifiche di corretta navigazione, analiticamente riportate nel capo di imputazione.

L'appellante aggiungeva al riguardo che l'errore di Ambrosio risultava anche dalla sentenza emessa a suo carico ex art. 444 c.p.p., passata in giudicato ed allegata agli atti processuali, della quale, ex art. 238 bis c.p.p., occorreva tenere conto "ai fini della prova di fatto in essa accertato", essendo rimasto provato che Ambrosio seguiva, finché non era stato rilevato nella titolarità della guardia, una rotta diversa da quella pianificata dall'ufficiale cartografo Simone Canessa, omettendo sino a che aveva avuto la titolarità della guardia (soprattutto dopo che era stato dato l'ordine di "timone a mano") anche di predisporre un appropriato servizio di vedetta.

Al riguardo va rilevato che la sentenza di patteggiamento citata riguarda le responsabilità proprie di Ambrosio, evidenziando chiaramente il minore grado di colpa dello stesso "solo che si consideri che la scelta di navigare in estrema vicinanza alla linea di costa è, individuata negli atti di indagine come conseguenza di decisione assunta da altro soggetto (oggetto di separato processo) che aveva in quel dato momento la titolarità formale ed effettiva del comando della nave", ovvero di Schettino.

In questo processo, ovviamente, non deve essere nuovamente giudicato Ambrosio, né lo devono essere Coronica e il timoniere Rusli Bin i quali, come innanzi esposto, sono stati ritenuti anch'essi responsabili del naufragio, sia pure con il grado di colpa notevolmente minore riferibile alle loro personali condotte.

Non si comprende, invero, come Schettino, al vertice della catena di comando, possa in questa sede pretendere di andare esente da responsabilità per le sue numerose condotte colpose, commissive ed omissive, che hanno portato la nave al naufragio, solo perché profili di colpa concorrente (di gravità molto minore) sono stati ravvisati anche nelle condotte dei suoi sottoposti presenti in plancia.

Il Tribunale, sul tema delle responsabilità concorrenti, ha peraltro ampiamente chiarito di averne tenuto conto sotto il profilo della valutazione del grado della colpa, ai fini della determinazione della pena da comminare all'imputato (pag. 205).

Circa il profilo di colpa della ingerenza di Schettino nel lavoro svolto dagli altri ufficiali e, in primo luogo da Ambrosio, che, al momento dell'arrivo del comandante nella plancia era il responsabile della guardia, il senso della motivazione del Tribunale è palesemente distorto dall'appellante.

Schettino si intrometteva chiedendo "timone a mano" e poi CPA 0,5 ancora prima di assumere formalmente il comando della manovra.

Egli, quindi, induceva Ambrosio che, si ripete, in quel momento era il titolare della guardia, a procedere con il timone a mano. Se non è ingerenza questa, non si saprebbe come altrimenti definirla.

Circa i profili di colpa riferiti alle condotte tenute dall'imputato nella fase di assunzione del comando (dal settimo all'undicesimo in rubrica, di cui al punto II. A.4 dell'impugnazione), l'appellante assumeva che Schettino non "sostituiva la guardia" ma "si limitava ad assumere temporaneamente il comando".

Anche tale tesi è infondata.

Con la pronuncia della frase "*i take the conn*", Schettino diveniva anche formalmente il responsabile della manovra.

La regola, infatti, è che l'ufficiale di guardia continua ad essere responsabile della navigazione anche laddove il comandante 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).

Anche in questo caso non si vede, dunque, come possa fondatamente assumersi che Schettino "si limitava ad assumere temporaneamente il comando".

Solo con una interpretazione distorta a suo favore l'appellante può sostenere che il comandante, ovvero il soggetto con maggiori poteri e responsabilità all'interno della nave, sarebbe passato alla conduzione della Costa Concordia mantenendo come responsabile un soggetto diverso.

In ogni caso, si ripete, dal momento della pronuncia della frase di rito Schettino assumeva anche formalmente il comando della manovra.

Circa il fatto che gli ufficiali subordinati "sarebbero dovuti intervenire tempestivamente e rappresentare con urgenza il pericolo in atto, suggerendo al loro comandante di accostare più velocemente a dritta", si è già detto che non può condividersi l'assunto che Schettino dovrebbe andare esente da responsabilità perché i suoi ordini non erano stati rettificati e le sue condotte non erano state impedito dagli altri ufficiali subordinati presenti in plancia, trattandosi di argomentazione che non va al di là di quanto già correttamente ritenuto dal Tribunale circa la cooperazione colposa di Ambrosio e Coronica (oltre che, per altro aspetto, di Rusli Bin).

Tornando nuovamente alla questione del passaggio della c.d. "pentola bollente", il difensore ribadiva che - nonostante Schettino avesse chiesto (alle 21:35:01) di passare al timone a mano e (alle 21:36:38) di regolare il CPA a 0,5 miglia - non era responsabile della conduzione della navigazione finché non pronunciava (alle 21:39:17) la frase di cambio della guardia, sostenendo che, però, in tale momento la nave era "abbondantemente fuori rotta" e che l'accostata non aveva avuto ancora inizio, per cui il primo ufficiale *Ciro Ambrosio* aveva ceduto a *Francesco Schettino* il comando della nave avendo omesso di iniziare l'accostata ed avendo portato molto sensibilmente la nave fuori rotta, cosa che non aveva comunicato al comandante.



Aggiungeva che gli ordini che Schettino aveva impartito, da quel momento in poi, erano stati tutti corretti, partendo dal presupposto che egli era certo che la nave si trovasse nel punto in cui doveva essere iniziata l'accostata.

Se il suo ufficiale, proseguiva l'appellante, gli avesse detto di avere superato il punto nel quale la nave avrebbe dovuto virare verso destra, Schettino avrebbe dato angoli di barra maggiori. Essendo ignaro, aveva invece condotto la navigazione dando solo ordini per gradi di prua. L'imputato, quindi, ribadiva l'appellante, non aveva scelto, "come erroneamente ritenuto" dai primi giudici, di cambiare la rotta, ma aveva ordinato tutte le manovre necessarie per tenere la rotta tracciata da Canessa. Il comandante aveva cominciato con gli ordini "slowly slowly.." e, come per prassi, aveva dato serenamente comandi di 10° per volta, ordinando perfino di aumentare la velocità. Ambrosio e gli altri ufficiali che erano dinanzi ai radar si erano "guardati bene" dall'avvisarlo, per cui Schettino era andato "ignaro verso gli scogli".

In sostanza - secondo l'appellante - l'imputato sarebbe stato indotto in errore dal suo primo ufficiale e dagli altri ufficiali presenti in plancia "che avevano taciuto, non lo avevano allertato, non gli avevano spiegato quello che non potevano non sapere, sia perché erano stati al fianco di Ambrosio quando questi aveva portato la nave fuori rotta, sia perché, da quando Schettino assumeva il comando, erano dinanzi ai radar e non potevano non avere visto che la nave si avvicinava spaventosamente agli scogli" e, quindi, solo costoro dovrebbero rispondere dei disastrosi eventi verificatisi.

La tesi è infondata.

Oltre a quanto già rilevato sulle numerose violazioni di Schettino nella pianificazione della rotta, nella mancata redazione degli ordini permanenti e nel ritardo nell'arrivo in plancia, vi sono poi vari convergenti elementi che inducono a ritenere che Schettino non solo non doveva essere ma, in realtà, non era affatto "ignaro" della rotta e della posizione della nave, quando assumeva il comando della manovra.

Ed infatti Ambrosio alle ore 21:39:16 - al termine della conversazione di Schettino con Palombo, che finiva alle ore 21:38:43 - ad alta voce richiamava l'attenzione della plancia e, quindi, del comandante, sul raggiungimento della rotta 290° (lo aveva già fatto 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 ripeteva ad alta voce “..alla via due, nove, zero”.

Subito dopo Schettino pronunciava la frase “*master i...take the conn*” (cfr. pag. 173 trascrizione perizia dibattimentale).

Erano le ore 21:39:17 e immediatamente Ambrosio ripeteva ad alta voce “*master takes the conn*”.

Quindi, anche se anche Ambrosio alle 21:36:49 [seppure pesantemente interferito nella conduzione della nave dalla duplice richiesta di Schettino di inserire il timone a mano (alle 21:35:01) e il CPA a 0,5 (alle 21:36:38)] aveva superato il punto ottimale (*w.o.p.*) per impostare il timone per tenere la traiettoria della rotta tracciata da Canessa (334°), mantenendo invece la prua della nave a 290° sino alle 21:39:17, tuttavia, quando Schettino assumeva il comando della manovra, alle ore 21:39:17, ben poteva portarsi senza particolari problemi sulla rotta a 334°.

Ed infatti, quando l'imputato assumeva il “*conn*” la nave si trovava 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) e Schettino era a conoscenza della rotta effettiva della nave (290°), che gli era stata comunicata e che egli stesso aveva ripetuto ad alta voce.

Va al riguardo precisato che il *w.o.p.* - *wheel over point* (punto di impostazione del timone) - non è un punto di non ritorno, come sembra voler sottintendere l'appellante, ma è solo il punto ottimale preimpostato sulla cartografia elettronica in cui cominciare la lunga operazione di mutamento della rotta (nella specie, la rotta di Canessa prevedeva il passaggio da 278° a 334°), perché ovviamente le navi non virano immediatamente ma hanno bisogno di un certo tempo per l'evoluzione.



Lo spostamento da una rotta all'altra può, dunque, essere più o meno veloce, più o meno deciso, ragione per la quale viene previsto un punto ottimale di impostazione del timone (appunto il *w.o.p.*), in relazione alle condizioni di navigazione e di comfort che si intendono perseguire.

Il *w.o.p.* non va infatti confuso con il *way point*, che è il punto effettivo di accostata. Il *wheel over point* (*w.o.p.*) precede il *way point* (*w.p.* o punto di accostata) - il quale, più specificamente, si identifica in ciascuno dei singoli punti che uniscono la rotta pianificata.

Orbene, nel caso di specie - come innanzi rilevato - il *way point* della rotta tracciata da Canessa non era stato raggiunto dalla Costa Concordia quando Schettino prendeva il comando, per cui, come osservato dai periti d'ufficio, il comandante, con una manovra appena più decisa, ben avrebbe potuto seguire la rotta tracciata da Canessa, cosa che evidentemente non voleva e non faceva.

Dalla immagine dello schermo della consolle del radar 1 in banda S, delle ore 21:39:15 (riportata a pag. 151 e a pag. 154 della sentenza di primo grado), risultava chiaramente la direzione in cui si stava muovendo la nave e quella che doveva seguire per tenere la rotta di Canessa.

Nella immagine in quel momento si vedeva una circonferenza di colore verde, ovvero il raggio del VDR preimpostato a 0,5 miglia, che comprendeva il *way point* - il piccolo circolo rosso vuoto al suo interno, in prossimità del quale a quell'ora si trovava la nave - e si notavano due vettori bianchi - due rette - che puntavano verso l'isola: il primo, superiore, era 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, era il c.d. *heading* effettivo, ovvero la direzione realmente seguita dalla nave per effetto delle variabili meteomarine, ovviamente se non intervenivano correzioni di rotta da parte del responsabile della guardia.

A partire dal *will over point* - evidenziato nell'immagine da un trattino rosso - che precedeva il *way point* - si sviluppava, tratteggiata in rosso, la rotta tracciata da

Canessa a 0,5 miglia di distanza dalla terra, che all'altezza del *way point* puntava decisamente verso l'alto.

Tali dati potevano essere visualizzati 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 (dinanzi ai quali, nella fasi decisive dell'impatto con il basso fondale de Le Scole, si trovavano rispettivamente Ambrosio e Schettino, mentre il radar 3, quello collegato al monitor in uso a Coronica, non aveva anche la rotta preimpostata). Schettino, quindi, poteva 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 0,5).

L'imputato, nel corso del suo esame 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 aveva adeguatamente illustrato la posizione della nave, ammetteva tuttavia 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* con la posizione attuale della nave, in realtà ben più avanzata.

Ma, come si è innanzi evidenziato, la rotta 290° era nota a Schettino e dalla immagine dello schermo della consolle del radar 1 in banda S, delle ore 21:39:15 risultava chiara anche la direzione in cui si stava muovendo la nave e quella che doveva seguire per tenere la rotta di Canessa.

Inoltre, si ripete, quando Schettino prendeva il comando della manovra, il *way point*, pur essendo ormai vicino, non era ancora stato superato.

Il comandante era, quindi, ampiamente in tempo per portarsi sulla rotta tracciata da Canessa, ancorché con una accostata non proprio morbida ed inavvertibile ma un po' più decisa (cfr. pag. 80 della perizia incidente probatorio, con rilievi confermati dal perito ammiraglio Cavo Dragone sia nel corso dell'incidente probatorio che dell'esame dibattimentale).



Il problema, dunque, era che Schettino non voleva seguire la rotta tracciata da Canessa, ma intendeva navigare secondo il suo istinto marinaresco, più a ridosso dell'isola, confidando nella sua abilità.

Secondo il difensore la rilevanza e l'efficacia causale della condotta commissiva di Ambrosio veniva "inspiegabilmente ed irragionevolmente sminuita" dai primi giudici. Secondo l'appellante, una volta acclarato che "il primo ufficiale aveva sbagliato rotta", i giudicanti avrebbero dovuto accertare, formulando un'ipotesi che tenesse conto dei dati fattuali se - non essendosi consumato l'errore di Ambrosio - si sarebbe ugualmente verificato l'evento.

A dire dell'appellante, infatti, se il primo ufficiale non avesse sbagliato rotta e se avesse tenuta la rotta tracciata dall'ufficiale cartografo, la Costa Concordia sarebbe passata indenne, a mezzo miglio dalle Scole.

Alla luce di quanto innanzi esposto si tratta, con evidenza, di argomentazioni di puro comodo.

In primo luogo il presupposto che l'appellante cerca di accreditare, ovvero che Schettino intendesse seguire la rotta tracciata da Canessa, non è veritiero, essendo smentita dai fatti ed essendo comprovata, dai plurimi elementi indicati, anche l'intenzione di Schettino di non seguire la rotta tracciata da Canessa.

In secondo luogo, anche se per mera e non ritenuta ipotesi, Schettino avesse voluto seguire la rotta tracciata da Canessa, nonostante il lieve "fuori rotta" di Ambrosio (ovvero il superamento del *w.o.p.*, ma non del *w.p.*, come innanzi illustrato), egli aveva il tempo e la possibilità di farlo, anche nel momento in cui, dopo aver ritardato sia nell'arrivo in plancia che nell'assunzione formale del comando della manovra, l'aveva poi assunto, pronunciando la frase di rito.

Come già dettagliatamente visto nel paragrafo precedente, nel trattare della questione della rotta, il primo ordine dato da Schettino, dopo l'assunzione formale del comando, era delle ore 21:39:31, allorché ordinava al timoniere di impostare la rotta su 300°, pronunciando in inglese "*three, zero, zero*".

In quel momento la nave si sarebbe dovuta trovare sulla rotta 334° tracciata da Canessa, ma il comandante non seguiva la rotta di Canessa 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 seguiva la conferma di Ambrosio: cfr. pag. 81 perizia incidente probatorio e pag. 174 della trascrizione effettuata in dibattimento), aggiungeva dopo circa 30 secondi - alle ore 21:40:02 - l'ulteriore ordine di proseguire l'accostata sulla rotta di 310°.

L'intenzione di Schettino era, quindi, di non attenersi alla "nuova rotta" tracciata da Canessa per "l'inchino al Giglio", ma di passare più vicino all'isola, seguendo una sua rotta che non era stata comunicata ad alcuno.

3.2.4. Il primo e il terzo motivo. Gli errori del timoniere e la loro incidenza causale.

3.2.4.1. Con il primo motivo dell'impugnazione il difensore dell'imputato sosteneva, tra l'altro, che "otto determinanti errori consumati dal timoniere" avevano interrotto "il nesso di causalità tra la condotta del comandante e l'evento".

In sostanza, con argomentazioni, poi sviluppate in particolare nel terzo motivo, il difensore assumeva che gli "otto errori commessi dal timoniere", nell'eseguire gli ordini impartitigli dal comandante, erano stati da soli sufficienti a determinare l'evento ed escludevano ogni rapporto di causalità con le condotte attuate dall'imputato, sussistendo, al più, una relazione di dipendenza con le condotte degli altri ufficiali presenti sul ponte di comando.

In particolare il difensore di Francesco Schettino sosteneva che gli errori del timoniere erano stati "almeno otto e non uno", come "erroneamente ritenuto" dai primi giudici, indicandoli nei termini seguenti: 1° Errore: alle ore 21:40:50, quando il comandante ordinava di portare la rotta a 325°, l'ordine non era ben compreso dal timoniere che ripeteva 35° e veniva corretto sia da Ambrosio che da Schettino il quale, a sua volta, ripeteva 325°. Il Tribunale, a dire dell'appellante, ometteva di svolgere una valutazione sull'incidenza che questa "incomprensione" poteva avere determinato, considerando che a una velocità intorno ai 16 nodi la nave percorreva

circa 8,23 metri al secondo, per cui nel corso di 5-10 secondi, che erano occorsi per “sciogliere l’equivoco”, la nave era avanzata di quasi 100 metri.

2° Errore: alle ore 21:43:45, quando il comandante ordinava di portare la rotta a 350°, il timoniere, per la seconda volta, non comprendeva. Veniva corretto dal comandante che, suscitando ilarità in plancia, pronunciava la frase “three five zero.. starboard.. otherwise we go on the rocks”. Il Tribunale, secondo l’appellante, ometteva di svolgere una valutazione sull’incidenza che questa “incomprensione” poteva avere determinato, assumendo che in quei frangenti “gli unici due soggetti che si trovavano davanti al radar erano Schettino e Ambrosio” mentre, viceversa, davanti al radar “c’erano tutti, tranne lo Schettino”.

In quel momento, proseguiva l’appellante, non funzionava l’ecoscandaglio e non funzionava il raggio di attenzione del VRM, per cui il difensore si chiedeva se si fosse trattato di guasti, disfunzioni e/o di dolosi disattivamenti, censurando i primi giudici che non avevano “sciolto il dubbio”, aggiungendo che, “in altra occasione e per sostenere altri ragionamenti”, gli stessi giudici di primo grado avevano invece “esaltato” la circostanza che Ambrosio era molto risentito nei confronti di Schettino, che aveva redatto su di lui note negative. Alle ore 21:43:30, deduceva il difensore, la rotta era quindi ancora di 320,7°, sebbene già alle ore 21:40:50 Schettino avesse dato ordine di andare a 325° per cui la nave, “all’insaputa di Schettino”, era “avanzata di altri 1481 metri”, dei quali né i periti né il Tribunale tenevano conto.

3° Errore: alle ore 21:44:14 Schettino ordinava “starbord 10” e il timoniere eseguiva solo di 2 gradi e mezzo. L’errore determinava un effetto pari a se l’ordine fosse stato di spostare la barra di 0,5° piuttosto che di 10°. Schettino non sapeva che il timoniere aveva eseguito i suoi ordini con complessivi circa 2 minuti di ritardo.

Due minuti nel corso dei quali la nave si era avvicinata di quasi un miglio, fuori della rotta tracciata da Canessa e da Schettino, agli scogli.

4° Errore: alle ore 21:44:18 Schettino ordinava “starboard 20” e, cioè, di portare la barra a + 20° a destra, mentre il timoniere impostava solo 9°, ottenendo così un effetto di 6,7° di barra, ritardando ulteriormente l’accostata della nave sulla sua

destra. Sul punto la perizia “travisava il dato reale”, perché i periti calcolavano l’isteresi del timone sui 20° di cui all’ordine impartito invece che sui 9° effettivamente dati dal timoniere.

5° Errore: alle ore 21:44:21 Schettino ordinava “tutta barra a dritta” (cioè +45°), mentre il timoniere impostava +19,4°, ottenendo così un effetto di evoluzione della nave di soli 9,5°. Ancora una volta - assumeva l’appellante - i periti erroneamente attribuivano all’isteresi del timone una quantità di barra che, in realtà, era causata dall’errore del timoniere e si affidavano ad un calcolo meramente teorico dando l’isteresi sui 45° ordinati e non sui 19,4° effettivamente impostati dal timoniere.

6° Errore: alle ore 21:44:37 Schettino ordinava “barra al centro” per rallentare lo spostamento della poppa verso gli scogli sommersi. Il timoniere solo a questo punto eseguiva l’ordine precedente, impartitogli 16 secondi prima, dando +45° e determinando in tal modo un aumento dello sbandamento a sinistra della poppa, invece di rallentarlo, come era nelle intenzioni del comandante.

7° Errore: alle ore 21:44:44, cioè 7 secondi dopo l’ordine precedente, il comandante ordinava prima di spostare la barra a sinistra di 10°, per consentire alla nave di bloccare lo sbandamento e spostare la poppa verso destra, evitando in tal modo l’ostacolo - visto che, come scritto in sentenza, la prua aveva già superato l’ostacolo - ed ancora una volta il timoniere sbagliava. Invece che eseguire l’ordine, si limitava a spostare la barra al centro.

8° Errore: alle ore 21:44:46 Schettino ordinava di portare la barra di 20° a sinistra e, però, il timoniere andava 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; pag. 165 e segg. sent.imp). Secondo l’appellante un errore determinante in quanto per 13 secondi, mentre la nave copriva circa 100 metri, la prua della nave, invece di virare a sinistra di 20°, allontanando in tal modo la poppa dagli scogli, veniva spinta a destra di 20°, accentuando lo sbandamento della poppa verso gli scogli. Ed inoltre, proseguiva il

difensore dell'imputato, il Tribunale era incorso sul punto in una ulteriore inesattezza quando aveva ritenuto che il tempo sottratto dall'errore fosse di 13 secondi. L'impatto era avvenuto alle 21:45:07, cioè 30 secondi dopo che era stato impartito l'ordine di portare la barra al centro e poi a sinistra.

In conclusione, assumeva l'appellante, dal momento in cui il comandante aveva impartito il primo ordine, alle ore 21:39:31, fino al momento dell'impatto con Le Scole, verificatosi alle ore 21:45:07, erano trascorsi ben 5 minuti e 36 secondi, nel corso dei quali nessuno degli ufficiali presenti in plancia, a specifico controllo del timoniere e della navigazione, comunicava a Schettino i ritardi nella esecuzione degli ordini.

Il difensore dell'imputato, in chiusura, ribadiva ancora una volta (punto III.1 dell'atto d'appello) la tesi che, se gli ordini impartiti da Schettino fossero stati eseguiti correttamente, avrebbero impedito il naufragio, essendo la responsabilità dello stesso da ascrivere esclusivamente ad Ambrosio, Coronica e Rusli Bin.

3.2.4.2. Il primo rilievo da svolgere, nella questione "degli errori del timoniere", è che Rusli Bin non comprendeva bene la lingua inglese con la quale - peraltro in violazione della regola che prevedeva espressamente quale lingua ufficiale di bordo l'italiano - gli venivano dati gli ordini.

La circostanza doveva essere nota al comandante, il quale, tuttavia, si avventurava in una manovra rischiosa senza procedere alla sua sostituzione.

Al riguardo valgano le osservazioni che, alle ore 21:40:50, pochi secondi dopo avere assunto il comando della manovra, pronunciando alle ore 21:39:17 la frase "I take the conn", Schettino ordinava la rotta per 325. Già questo primo ordine non era ben compreso dal timoniere, che ripeteva 315.

Nel giro di pochi secondi, neanche 5, l'ordine veniva corretto dapprima da Ambrosio che diceva 335 e, a seguire, da Schettino che ribadiva 325 e, subito dopo, il timoniere confermava la nuova rotta (la regola era, appunto, quella che il

timoniere ripettesse l'ordine ricevuto, in modo che il responsabile della guardia potesse verificare l'esatta comprensione).

Alle ore 21:43:45 Schettino ordinava "*three, five, zero*" (350) ma il timoniere nuovamente, in brevissimo lasso di tempo, non comprendeva bene e ripeteva "*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 veniva subito corretta sia da Ambrosio che da Schettino).

Quelli che l'appellante indica come 1° e 2° errore sono, quindi, due malintesi, immediatamente corretti. Tuttavia tali circostanze evidenziavano, si ripete, una difficoltà di comprensione della lingua inglese da parte di Rusli Bin che, almeno da quel momento, doveva essere nota anche al comandante, il quale, evidentemente, se ne rendeva conto ma, anziché tenere una condotta più prudente, si limitava a pronunciare in forma di battuta 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) e proseguiva senza scomporsi una manovra rischiosa, con una raffica stringente di ordini in inglese, a brevissima distanza l'uno dall'altro.

La difesa assume, con riguardo a quelli indicati come 1° e 2° errore, che alle ore 21:43:30 la rotta era di 320,7°, sebbene già alle ore 21:40:50 Schettino avesse ordinato di andare a 325°, per cui la nave, "all'insaputa di Schettino", era "avanzata di altri 1481 metri", dei quali né i periti né il Tribunale avevano tenuto conto.

La deduzione è incentrata su una interpretazione di puro comodo difensivo dei dati relativi ai soli ordini del comandante, trascurando completamente le rilevanti conseguenze della c.d. isteresi del timone e tentando, quindi, attraverso tale pretermissione, di scaricare sul timoniere (ovvero sul mero esecutore degli ordini del comandante, che tali situazioni avrebbe dovuto invece prevedere) il fatto che, in realtà, la nave era con la prora a 320,7° nonostante 2 minuti e 40 secondi prima Schettino avesse ordinato 325°.

Il fenomeno dell'isteresi del timone è noto e consiste proprio nel fatto che la nave, vieppiù delle dimensioni mastodontiche della Costa Concordia, risponde con fisiologico ritardo agli ordini di rotta impartiti (e con lentezza ancora maggiore quando al timoniere, come nella fattispecie, era stato dato l'ordine, mai revocato, di procedere "*slowly, slowly*").

Al riguardo v'è un'accurata spiegazione del fenomeno nella perizia svolta in sede di incidente probatorio, in particolare con i grafici alle pagine 136-143, relativi alle modalità delle risposte del timone della Costa Concordia negli specifici frangenti in questione.

Neppure condivisibile è la fuorviante e "parziale conclusione" dell'appellante laddove assume che, dal momento in cui il comandante "aveva impartito il primo ordine, alle ore 21.39.31", fino al momento dell'impatto con le Scole, verificatosi alle ore 21:45:07, erano trascorsi ben 5 minuti e 36 secondi, nel corso dei quali nessuno degli ufficiali presenti in plancia, "a specifico controllo del timoniere e della navigazione", aveva comunicato a Schettino i ritardi nella esecuzione degli ordini.

Innanzitutto il riferimento all'orario delle ore 21:39:31 è palesemente errato, in quanto la disposizione delle ore 21:39:31 (300°) veniva esattamente intesa dal timoniere e non dava adito ad alcun problema.

Come innanzi rilevato, poi, sia l'ordine delle 21:40:50 che quello delle 21:43:45, per quanto non ben compresi dal timoniere, venivano immediatamente corretti dallo stesso Schettino.

Non si vede, quindi, perché qualcun altro della plancia - secondo usuale *refrains* - avrebbe dovuto comunicare all'imputato i malintesi del timoniere nella esecuzione degli ordini, essendo egli stesso presente e, anzi, l'autore degli ordini.

Passando, poi, a quelli che l'appellante indica come gli ulteriori 6 errori commessi dal timoniere, ovvero quelli indicati dal 3° all'8°, il loro esame, per non incorrere in fuorvianti suggestioni, va necessariamente contestualizzato rispetto agli ordini

precedenti nonché ai tempi e alla posizione effettiva della nave, evidenziando sin d'ora che si discute della esecuzione di 6 ordini dati a raffica dal comandante al timoniere nel giro dei soli 32 secondi precedenti il fatale impatto con il basso fondale e, in particolare, nel corso della disperata "manovra a baionetta", tentata da Schettino con la nave ormai a ridosso del gruppo di scogli delle Scole.

Il 3° errore viene indicato nel fatto che alle ore 21:44:14 Schettino ordinava "starbord 10" e il timoniere eseguiva solo di 2 gradi e mezzo. L'errore, proseguiva l'appellante, determinava un effetto pari a se l'ordine fosse stato di spostare la barra di 0,5° piuttosto che di 10°.

Al riguardo va osservato che, innanzitutto, alle ore 21:44:14 la nave era a una distanza dalle Scole di soli 0,18 miglia, pari a circa 333 metri, ovvero poco più della sua lunghezza e procedeva sempre con l'elevata velocità di 16 nodi, ovvero circa 8,23 metri al secondo, che non era stata mai ridotta dal comandante.

Schettino, come si è innanzi chiarito, stava navigando su una rotta improvvisata al momento. In quel frangente egli, per controllare "de visu" la situazione, lasciava il radar e si posizionava di fronte alla vetrata (dove, si noti, non aveva sostituito l'uomo di vedetta, da lui trasferito al timone a mano), accorgendosi della presenza degli scogli a brevissima distanza, notando la schiuma prodotta dalle onde sulle rocce affioranti (per migliore comprensione è utile citare sul punto le dichiarazioni rese dallo stesso Schettino al G.i.p. il 17.1.2012: "*G. I. P. Quando se n'è accorto di questo scoglio? Come l' ha visto? IND. SCHETTINO - Stavo al radar, ho finito l'accostario e ho messo la nave quasi parallelamente alla costa e nel bagliore dell'isola ho visto questo scoglio qua. G.I.P. - L'ha visto da vicino? Quindi lei l'ha visto non via radar, l'ha visto con i suoi occhi? Ha visto lo scoglio con i suoi occhi? Sto cercando di capire lei come ha visto questo scoglio. Quando se n'è accorto di questo scoglio? IND. SCHETTINO - Allora, ho visto il promontorio, lo scoglio grosso e mi sono accorto che l'acqua frangeva e quindi quando l'acqua fa spuma significa che sotto ci sta qualche cosa. G.I.P. - Ah, quindi l'ha visto con i suoi occhi? IND. SCHETTINO - E mi sono accorto che lì ci stava un basso ... G.I.P. -*

Ma la nave non ha dei sistemi, diciamo, che segnalano l'ostacolo o comunque ...? Non ha di questi dispositivi? IND. SCHETTINO - Onestamente sì, ci sono questi dispositivi, però il radar a me mi batteva 028 dall'altro che stava più interno. Questo sarà stato uno spuntone").

La prima reazione del comandante, a fronte del pericolo così percepito, era di ordinare al timoniere una ennesima correzione di rotta, cambiando però le modalità con cui gli ordini venivano impartiti.

Appena 29 secondi dopo l'ultimo ordine, dato per prore (o gradi di rotta: 350° nello specifico), quello in esame veniva infatti dato per "angoli di barra", indicando cioè direttamente di quanti gradi e in quale direzione doveva essere ruotato il timone. Nella fattispecie l'ordine era: "starboard 10" ovvero "dieci a dritta".

Schettino faceva ciò al fine di aumentare la velocità dell'accostata, ma continuando a non diminuire la velocità della nave, secondo i periti così "rendendo l'impatto inevitabile" (cfr. perizia incidente probatorio pag. 84).

Il timoniere, dal suo canto, dalla posizione in cui si trovava aveva una visione minima dell'esterno e, peraltro, il suo unico compito era quello di mero esecutore sul timone degli ordini impartitigli. Inoltre gli era stato detto di eseguire gli ordini con dolcezza ("slowly, slowly"), secondo gli standard tipici della navigazione crocieristica e nessuno aveva mai revocato quell'ordine. Egli, quindi, cominciava ad eseguire l'ordine di 10° a dritta (cui, dopo appena 4 secondi, avrebbe fatto seguito l'ulteriore ordine di 20° a dritta).

Quello che va evidenziato è che, in questa come in altre situazioni successive, l'ordine di Schettino delle ore 21:44:14, ai fini della reazione della nave (isteresi del timone), si sovrapponeva a quello precedente di appena 29 secondi prima (ore 21:43:45), che non aveva ancora raggiunto il suo effetto, per cui il dato invocato dall'appellante sul movimento della nave è fallace in quanto meramente astratto.

In quel momento, infatti, la prora della nave non era già pervenuta a 350°, come disposto da Schettino 29 secondi prima, ma era ancora a 335,6° e la rotta effettiva

era di 330,0° per il già descritto fenomeno dell'isteresi del timone, in rapporto alla cadenza più che serrata degli ordini e ai fattori costituiti dagli agenti atmosferici, di cui il responsabile della navigazione avrebbe dovuto tenere conto (in particolare il vento di grecale e la corrente stavano spingendo la Costa Concordia da dritta verso sinistra).

Schettino, con l'ordine in esame e con quelli successivi, pure dati per angoli di barra a dritta, in effetti tentava di scapolare l'ostacolo che aveva visto e che era ormai incombente.

Per quello che viene indicato come 4° errore l'appellante deduce che alle ore 21:44:18 Schettino ordinava: "starboard 20" e, cioè, di portare la barra a 20° a destra, mentre il timoniere impostava solo 9°, ottenendo così un effetto di 6°/7° di barra, ritardando ulteriormente l'accostata della nave sulla sua destra.

Aggiungeva il difensore che sul punto la perizia travisava il dato reale, perché i periti calcolavano l'isteresi del timone sui 20° di cui all'ordine impartito invece che sui 9° effettivamente dati dal timoniere.

Al riguardo va osservato che tale ordine veniva dato da Schettino dopo soli 4 secondi dal precedente.

La nave si trovava a 0,16 miglia dalle Scole, cioè 296 metri.

Rusli Bin stava continuando ad eseguire l'ordine datogli 4 secondi prima (con il passaggio da quelli dati per prore a quelli per "angoli di barra") e, difatti, nel momento in cui arrivava il nuovo ordine, passava il timone dai circa 7° che aveva raggiunto a quasi 9° in un secondo.

L'ordine non aveva completa attuazione perché, anche in questo caso, nel mentre veniva eseguito e prima che si raggiungessero gli effetti voluti, veniva superato dall'ordine successivo. Anche in questa situazione il dato invocato dall'appellante sul movimento della nave è fallace in quanto meramente teorico.

In quel momento, infatti, la prora della nave si trovava ancora a 336,3° non avendo raggiunto neppure i 350° ordinati da Schettino 33 secondi prima.

Ciò sempre per il già descritto fenomeno dell'isteresi del timone, in rapporto alla cadenza più che serrata e ormai quasi parossistica degli ordini e ai fattori costituiti dagli agenti atmosferici, di cui il responsabile della navigazione avrebbe dovuto tenere conto.

Non può quindi condividersi la suggestiva qualificazione dell'appellante, di questa come di altre simili situazioni, come errori del timoniere.

Neppure si rileva alcun travisamento nella perizia, in quanto il fenomeno dell'isteresi del timone è verificabile in concreto nella risposta della nave ai comandi e non può variare.

Per quello che viene indicato come 5° errore l'appellante deduceva che alle ore 21:44:21 Schettino ordinava "tutta barra a dritta" (cioè +45°), mentre il timoniere impostava +19,4°, ottenendo così un effetto di evoluzione della nave di soli 9,5°.

Ancora una volta - sosteneva il difensore - i periti erroneamente attribuivano all'isteresi del timone una quantità di barra che, in realtà, era causata dall'errore del timoniere e si affidavano ad un calcolo meramente ipotetico dando l'isteresi sui 45° ordinati e non sui 19,4° effettivamente impostati dal timoniere.

Al riguardo va osservato che tale ordine veniva dato da Schettino dopo soli 3 secondi dal precedente.

La nave si trovava a 0,15 miglia dalle Scole, cioè a 177 metri.

Il comandante ordinava di portare tutta la barra a dritta ("*hard to starboard*").

Il timoniere in un secondo portava la barra sino a quasi 20°, causando uno scossone alla nave che, come riferito da numerosi passeggeri sentiti quali testimoni, molti dei quali a cena, determinava la caduta di oggetti, soprammobili e posate dai tavoli, con carrelli che volavano via da una parte all'altra.

Non è superfluo ribadire che anche questo ordine si sovrapponeva al precedente e che l'azione del timoniere, seppure non fulminea era comunque rapida, tanto da causare gli effetti predetti, e non può quindi considerarsi un "errore".

Inoltre, il mancato raggiungimento degli effetti del movimento della nave sulla destra, si traduceva addirittura in un vantaggio, nella situazione data, in quanto non aumentava ulteriormente lo scarrocciamento della poppa della nave sulla sinistra che - proprio in conseguenza degli ordini di tutta barra a destra dati da Schettino - avrebbe di lì a poco determinato l'impatto di tale parte della Costa Concordia con il basso fondale de Le Scole.

Per quello che viene indicato come 6° errore l'appellante deduceva che alle ore 21:44:34 Schettino ordinava "barra al centro" per rallentare lo spostamento della poppa verso gli scogli sommersi. Assumeva che solo a questo punto il timoniere eseguiva l'ordine precedente, dando +45° e determinando in tal modo un aumento dello sbandamento a sinistra della poppa, invece di rallentarlo, come era nelle intenzioni del comandante.

Al riguardo va osservato che tale ordine veniva dato da Schettino dopo soli 13 secondi dal precedente, quando la nave si trovava a 0,09 miglia dalle Scole, pari a 166 metri.

Schettino soltanto in quel momento capiva che la manovra di emergenza, oltre che tardiva, stava avendo l'effetto di far ruotare la poppa della nave verso la costa e ordinava di rimettere il timone al centro ("*midship*"). Rusli Bin, che stava portando a compimento l'ordine precedente, cioè tutto a dritta, eseguiva l'ordine. Non si tratta certamente di un errore. L'ordine non aveva completa attuazione perché, anche in questo caso, nel mentre veniva eseguito e prima che si raggiungessero gli effetti voluti, veniva superato dall'ordine successivo.

Anche in questa situazione il dato invocato dall'appellante sul movimento della nave è fallace in quanto meramente teorico.

Ciò sempre per il già descritto fenomeno dell'isteresi del timone, in rapporto alla cadenza parossistica degli ordini e ai fattori costituiti dagli agenti atmosferici, di cui il responsabile della navigazione avrebbe dovuto tenere conto.

Per quanto riguarda il 7° errore, l'appellante deduceva che alle ore 21:44:44 il comandante ordinava di spostare la barra a sinistra di 10°, per consentire, in tal modo, alla nave di bloccare lo sbandamento e spostare la poppa verso destra, evitando in tal modo l'ostacolo ed ancora una volta il timoniere sbagliava perché invece che eseguire l'ordine, si limitava a spostare la barra al centro.

Va rilevato che la nave si trovava a 0,07 miglia, pari a 135 metri da Le Scole.

Dopo 10 secondi dall'ordine precedente Schettino ordinava di dare 10° a sinistra ("*port ten*"). In quel momento la prua della nave era quasi all'altezza de Le Scole.

Il timoniere continuava ad eseguire, come doveroso, l'ultimo ordine di qualche secondo prima non ancora interamente eseguito e continuava a portare la barra al centro.

La situazione, tuttavia, si collega a quella del punto successivo, trattandosi della esecuzione di due ordini dati a distanza di 2 secondi l'uno dall'altro.

Si tratta di quello che viene indicato come 8° errore: alle ore 21:44:46 Schettino ordinava di portare la barra di 20° a sinistra e, però, deduceva l'appellante, il timoniere andava 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.

Secondo l'appellante un errore determinante in quanto per 13 secondi, mentre la nave copriva circa 100 metri, la prua della nave, invece di virare a sinistra di 20°, allontanando in tal modo la poppa dagli scogli, veniva spinta a destra di 20°, accentuando lo sbandamento della poppa verso gli scogli. Ed inoltre, proseguiva il difensore dell'imputato, il Tribunale incorreva sul punto in una inesattezza quando riteneva che il tempo sottratto dall'errore fosse di 13 secondi, perché l'impatto avveniva alle 21:45:07, cioè 30 secondi dopo che era stato impartito l'ordine di portare la barra al centro e, poi, a sinistra, concludendo che, se il timoniere avesse correttamente dato esecuzione all'ordine ricevuto, avrebbe evitato l'urto.

Sul punto va osservato che, quello in esame (seppure indicati come 7° e 8° errore dall'appellante, ma giustamente considerati unitariamente dal Tribunale, in quanto relativi all'esecuzione di due ordini dati a distanza di 2 secondi l'uno dall'altro e nello stesso senso, ovvero a sinistra di 10° e dopo 2 secondi di 20°) costituisce pacificamente un errore del timoniere e come tale è stato valutato dal Tribunale.

Ed infatti Rusli Bin, che - come sin qui esposto - riceveva dal comandante ben 6 ordini diversi in soli 32 secondi, non comprendeva il contenuto dei 2 comandi impartitigli nello spazio di 2 secondi, dapprima alle ore 21:44:44 - "*port ten*" - e poi alle 21:44:46 - "*port twenty*" ossia, rispettivamente, 10° e 20° a sinistra. Con la conseguenza che, invece di portare la ruota del timone verso sinistra, manovrava ancora una volta verso destra, con un angolo di 10 e sino a 20°, mantenendo questa posizione errata per circa 10 secondi, salvo poi riportare il timone a sinistra alle ore 21:44:55, dopo essersi accorto dell'errore, con un ritardo stimato dai periti di circa 13 secondi.

Al riguardo va in primo luogo osservato che non v'è stata alcuna inesattezza del Tribunale né dei periti, al cui elaborato si rinvia (cfr. pag. 85 e 210 perizia), circa il ritardo causato dall'errato movimento del timone, stimato appunto in 13 secondi.

Come illustrato dai periti, infatti, il tempo va calcolato partendo dal momento in cui il comandante ordinava 10° di barra a sinistra ("*port ten*", ore 21:44:44), essendo questa (e non quella indicata dal difensore, con riferimento al precedente ordine di portare la barra al centro), la sua prima manifestazione dell'intenzione di accostare a sinistra.

In quel frangente i timoni erano tuttavia ancora a destra, a circa + 18°, in quanto stavano "rientrando" dalla posizione di tutta la barra a dritta (ordine delle ore 21:44:21), mentre il timoniere aveva la barra posizionata al centro (come ordinato alle ore 21:44:34).

Questo orario delle 21:44:44 e questa configurazione dei timoni - come rilevato dai periti (pag. 210) - può essere considerata come "origine" della intenzione/necessità di andare a sinistra.

Pertanto, per individuare l'incidenza temporale dell'errore del timoniere, è stata ricercata la stessa configurazione, a valle del momento "origine", ovvero, in sostanza, è stato calcolato in quanto tempo il timoniere, dopo essere andato dalla posizione +18° in cui i timoni si trovavano alle ore 21:44:44 verso destra anziché verso sinistra, era poi ritornato nella stessa posizione di +18°, una volta che, accortosi dell'errore, era ritornato da destra verso sinistra.

I periti, come mostrato nella tabella di pagina 210 della relazione citata, hanno individuato nell'orario delle 21:44:57 il momento in cui, dopo essersi accorto del proprio errore, il timoniere modificando gli ordini sui timoni e, quindi, la posizione effettiva degli stessi si riportava a + 18° a destra.

L'intervallo di tempo, pertanto, è stato esattamente di 13 secondi, durante i quali il timoniere non ha soddisfatto l'ordine ricevuto, "senza produrre però un cambio di direzione della nave ma solo un rallentamento dell'accostata" (v. relazione citata pagina 210).

L'ordine "*port 10*" veniva dato a 0.073 miglia, pari a 135 metri da Le Scole, quando la nave era ormai con la prua all'altezza del bersaglio, mentre al momento del secondo ordine la distanza era addirittura di 0,067 miglia, ovvero 125 metri. Alle ore 21:45:05 il comandante ordinava, infine, "*hard to port*", ovvero tutto il timone a sinistra. Due secondi dopo, alle ore 21:45:07, la nave urtava con il basso fondale a pochi metri (circa 60 metri) dallo scoglio emerso più vicino, facente parte del gruppo di scogli de Le Scole.

Su questi circa 13 secondi - osservava il Collegio di primo grado - si accendeva "una battaglia processuale", portata avanti dalla parte civile Codacons ("cui si accodava - comprensibilmente - la difesa dell'imputato"), che con il proprio consulente tecnico Neri aveva cercato di dimostrare, ricorrendo ad un 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 verificato con conseguenze meno devastanti per la sopravvivenza della nave.

Il Tribunale ha ritenuto non condivisibili le argomentazioni del consulente della parte civile Codacons, così come quelle dei consulenti tecnici dell'imputato.

Di ciò si è doluto l'appellante, lamentando altresì una mancanza di motivazione al riguardo da parte della sentenza di primo grado, che non è ravvisabile.

In ogni caso va osservato che il consulente tecnico del Codacons, nella sua simulazione, non ha tenuto e non poteva tenere conto di tutte le condizioni realmente sussistenti in quell'ultimo fatale tratto della navigazione.

In effetti, come precisato nella relazione del predetto consulente di parte civile, il simulatore dallo stesso utilizzato era del tipo "black box", ovvero non richiedente e, quindi, non operante con la conoscenza dettagliata dei reali parametri fisici, geometrici, costruttivi, di forma ed energetici della nave, in quanto il *software* "apprendeva" il comportamento della nave esaminando la registrazione solo di "alcune manovre tipiche" della stessa (selezionate con criteri discrezionali), riproducendole su richiesta dell'utilizzatore a fronte dei comandi forniti.

Il simulatore non teneva conto neppure del reale numero di passeggeri, dell'effettivo carico della nave, etc. (pag. 30-31 del controesame del consulente Neri del 3.7.2014), per cui, circa la riproduzione delle risposte della nave che il simulatore forniva, ne risulta evidente la natura meramente probabilistica.

Nello specifico, dunque, le simulazioni sono state eseguite facendo "apprendere" al simulatore - da 3 diverse manovre "tipiche" - il comportamento della nave, ragione per la quale - come emerge nelle conclusioni della stessa relazione - sono stati ottenuti 3 risultati diversi, in base alle 3 simulazioni operate, nei termini di seguito testualmente riportati: *"Nella migliore delle ipotesi lo scoglio sfila lungo la fiancata della nave senza scalfirla, negli altri due casi esso colpisce sì la fiancata, ma lo fa parecchi metri a poppavia del punto di impatto reale, risparmiando le due sale macchine e finendo in ambedue i casi sulla fiancata del locale PEM (compartimento 5)".* Viene poi aggiunto che *".. quello che è ancora più interessante è il fatto che la velocità angolare al momento dell'impatto si sarebbe ridotta a una percentuale*

compresa tra il 33 ed il 45% di quella verificatasi nella realtà con ovvie e immediate conseguenze sulla violenza e, quindi, sulla distruttività dell'impatto".

Gli esiti approssimativi e meramente probabilistici e, per di più, anche diversificati tra loro, delle simulazioni svolte sono, inoltre, ulteriormente indeboliti nella loro attendibilità dal fatto che, nelle stesse simulazioni, il momento dell'impatto della Costa Concordia con il basso fondale era arbitrariamente fissato alle ore 21:45:11 anziché alle ore 21:45:07, ovvero 4 secondi dopo quello reale, individuato dai periti d'ufficio.

Nella relazione del consulente della parte civile Codacons si è infatti assunto di prendere come punto di riferimento, per stabilire il momento dell'urto, quello in cui si udiva in plancia l'allarme sonoro anziché quello in cui si era distintamente udito lo stridore delle lamiere a contatto con la roccia, come invece avevano giustamente fatto i periti d'ufficio nominati in sede di incidente probatorio.

In tal senso il Tribunale ha richiamato, a supporto delle conclusioni dei periti d'ufficio, anche la deposizione dell'ammiraglio Vitalone, consulente tecnico dell'avvocatura dello Stato, che, sulla riproduzione in udienza del filmato "black box" ha sottolineato come, nel preciso momento in cui la Costa Concordia entrava in collisione con il basso fondale, essendo il rumore della roccia che premeva e scavava nella carena della Costa Concordia inequivoco, secondo il simulatore la sagoma della nave stessa si trovava ancora lontana dal puntino sullo sfondo che avrebbe rappresentato il punto di incaglio.

Ancora sul punto, peraltro, al momento del controesame tecnico, i consulenti Codacons non hanno mosso obiezione alcuna a tale osservazione del consulente dell'avvocatura dello Stato (udienza 3.7.2014, parte III, pp. 45 ss).

Tutto ciò rende evidente come non si possa attribuire alcun crisma di certezza, in ordine all'esito dell'errore del timoniere, alla simulazione ed alla posizione in base ad essa assunta dal consulente tecnico Neri della parte civile Codacons, alla quale si è insistentemente richiamato anche l'appellante.

La indicazione del momento dell'impatto dopo 4 secondi da quello reale e la conseguente diversa posizione della nave rispetto al dato inserito nel simulatore e, inoltre, la mancata riproduzione delle effettive condizioni della nave e meteomarine e, in particolare, del forte vento di grecale che spingeva sulla fiancata della nave e, ancora, la divergenza dei risultati ottenuti dalle 3 simulazioni operate (dall'urto in una diversa posizione fino all'evitamento dell'impatto), rendono palesemente inattendibili le simulazioni e le conclusioni raggiunte.

Il Tribunale le ha, quindi, condivisibilmente disattese, così come, analogamente, ha ritenuto per le conclusioni dei consulenti tecnici dell'imputato.

Al riguardo va peraltro osservato che il consulente dell'imputato Balestrieri si è limitato ad evidenziare che - se anche l'errore del timoniere non vi fosse stato - tenuto conto del brevissimo lasso di tempo della manovra, la traiettoria e l'avanzamento della nave non sarebbero cambiati, mentre ciò che poteva variare era solo l'angolo di deriva (e, quindi, un possibile impatto in un diverso punto della Costa Concordia, sostanzialmente pervenendo a conclusioni analoghe a quelle dei periti d'ufficio).

Il consulente dell'imputato Scognamiglio, in disaccordo anche con il collega della difesa Balestrieri, ha invece affermato che, senza l'errore del timoniere, la Costa Concordia sarebbe passata a 19 metri dal punto di impatto.

Tale solitaria conclusione risulta lontana anche dalla migliore delle 3 ipotesi fatte dal consulente tecnico del Codacons che, come innanzi detto, faceva sfilare la nave a 4 metri dal punto dell'impatto.

In ogni caso quella del consulente tecnico Scognamiglio deve essere qualificata come una mera apodittica affermazione, non giustificata dal presupposto dei dati che hanno portato a tale conclusione, che non sono stati prodotti, nonostante la richiesta e la espressa riserva del predetto consulente tecnico di produrli successivamente (cfr. udienza 3.7.2014, parte V, pp. 9 ss e 72).



Dal canto loro i periti del Tribunale ed i consulenti dell'avvocatura dello Stato e del P.M. - come hanno osservato i primi giudici - dichiaravano che non era possibile stabilire con certezza cosa sarebbe successo se non vi fosse stato l'errore del timoniere. A pagina 21 del verbale di escussione del perito ammiraglio Cavo Dragone, nominato in sede di incidente probatorio (verbale 18.10.2012 parte II), emerge che l'esito della "manovra a baionetta" di fatto non è mai pronosticabile, trattandosi di "*..una manovra esclusivamente a vista, istintiva se vogliamo, che non ha parametri esatti da usare..*" concorrendovi una serie di fattori quali la velocità, il vento, il movimento trasversale della poppa e soprattutto il momento in cui il comandante ha avuto la percezione visiva dell'ostacolo, elementi che la rendono non riproducibile in una ricostruzione teorica. Lo stesso perito aggiungeva, a pag. 26, in risposta a una specifica domanda della difesa, che la nave era troppo vicina perché la manovra potesse avere qualche utilità.

Il Tribunale opportunamente ha sottolineato che, per meglio comprendere i valori in gioco, si doveva osservare che su una nave come la Costa Concordia, per effettuare un arresto di emergenza, il cosiddetto "*crash stop*", cioè passare da macchina avanti tutta a macchina indietro tutta, il tempo necessario per fermare il moto era di 4 minuti e 10 secondi, pari ad una distanza di 1.290 metri.

Questi dati, riferiti dall'ammiraglio Vitalone, erano 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).

Occorrevano, quindi, 1.290 metri a fronte di un passaggio vicino alla costa di poco più dei 100 metri dove l'imputato aveva condotto la nave alla notevole velocità, mai ridotta, di 16 nodi.

Sempre sulla base delle prove a mare eseguite nel 2006 dal Cetena sulla Costa Concordia, emergeva che alla velocità di 20 nodi la nave, con la barra tutta da un lato a 90°, aveva un avanzo di circa 686 metri, ovvero, per portarsi sulla nuova rotta,

impiegava quella distanza (cfr. prove Cetena allegata 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, venivano 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 - come ha condivisibilmente rilevato il Tribunale - della drammatica situazione senza ritorno in cui Schettino aveva messo la nave e le persone imbarcate, con il suo antecedente comportamento (cfr. sul punto anche perizia incidente probatorio ed audizione periti udienza del 24.9.2013).

L'errata esecuzione da parte di Rusli Bin dell'ordine del comandante interveniva, quindi, in una fase degli eventi talmente avanzata, con la nave praticamente sul basso fondale e ad una velocità elevata, tale da rendere l'impatto inevitabile.

In ogni caso, pur ritenendo l'influenza causale "degli errori del timoniere" sull'evento naufragio (a Jacob Rusli Bin veniva infatti contestato il concorso nel naufragio e nel reato di omicidio e lesioni personali plurime colpose e lo stesso definiva la propria posizione con il patteggiamento, al pari dei due ufficiali di coperta presenti sul ponte di comando insieme a Schettino), si tratta di una concausa che non ha efficacia interruttiva del nesso causale, inserendosi la condotta del timoniere 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 la condotta di Rusli Bin sarebbe stata irrilevante, ma nemmeno l'evento si sarebbe verificato. L'errore del timoniere non costituiva, in quelle condizioni, un fatto eccentrico rispetto al rischio che il soggetto garante, ovvero Schettino, era chiamato a governare, a maggior ragione dopo che questi aveva volontariamente portato la nave, di notte e a elevata velocità in prossimità della costa, compiendo la lunga serie di violazioni contestategli.

L'effetto interruttivo può infatti essere dovuto a qualunque circostanza che, tuttavia, introduca un rischio nuovo o, comunque, radicalmente esorbitante rispetto a quelli che il soggetto in posizione di garanzia è chiamato a governare, per cui il fatto illecito altrui comunque non esclude in radice l'imputazione dell'evento al primo agente, che avrà luogo fino a quando l'intervento del terzo, in relazione all'intero concreto decorso causale dalla condotta iniziale all'evento, non abbia soppiantato il rischio originario. L'imputazione causale non può invece mai essere esclusa quando, come nella fattispecie, l'evento risultante dal fatto del terzo possa dirsi una realizzazione sinergica anche del rischio creato dal primo agente.

Dei meri diversivi sono i riferimenti dell'appellante alle circostanze che Schettino non sarebbe stato dinanzi al radar, che "non funzionava l'ecoscandaglio e non funzionava il raggio di attenzione del VRM".

In primo luogo Schettino, come già innanzi rilevato, si trovava davanti al radar, come peraltro dallo stesso ammesso sia in sede di interrogatorio del 17.2.2012 dinanzi al G.i.p. che di esame dibattimentale e, dunque, se di quanto riportato dalle schermate (che sono state anche registrate dal VDR, con cadenza di 15 secondi) non ne prendeva visione o ne prendeva visione in modo approssimativo o "fugace", la circostanza non può che essere a lui ascrivibile.

D'altro canto non è dato comprendere come Schettino potesse pensare di dare gli ordini al timoniere (mero esecutore "alla cieca" sul timone a mano) dall'interno della plancia di comando, di notte, senza aver predisposto un servizio di vedetta e senza neppure guardare la posizione della nave sul radar.

Piuttosto che di una esimente, si tratterebbe di una forma di responsabilità di ulteriore maggiore gravità.

In secondo luogo l'ecoscandaglio, ovvero lo strumento elettronico (nella fattispecie sistema DEBEG 4630 Navigation echosounder della SAM Electronics) per misurare la profondità del fondale era perfettamente funzionante.



Al riguardo la perizia svolta in sede di incidente probatorio (cfr. pag. 31) ha rilevato che, così come il radar, anche l'ecoscandaglio era equipaggiato con un sistema di alimentazione indipendente dai generatori principali della nave e che lo strumento aveva funzionato persino dopo l'impatto con il basso fondale, fino al fermo definitivo della nave, come si poteva evincere dai dati registrati del VDR, nei quali la misura dell'ecoscandaglio risultava sempre presente anche dopo la collisione.

Circa il raggio di attenzione del VRM va osservato che lo stesso restava attivo sino alle ore 21:43:00, quando veniva ancora raffigurato in una schermata del radar (circonferenza verde con al centro la nave).

Nella schermata delle 21:43:30, invece, non compariva più.

I due soggetti che certamente in quel momento si trovavano davanti agli schermi collegati al radar erano il comandante Schettino ed il sottoposto Ambrosio e tutti e due hanno negato di averlo disattivato.

Si può ragionevolmente presumere che la decisione sia stata del più alto in grado, ovvero di Schettino che, per di più, in quel momento era anche il soggetto che in prima persona conduceva la manovra.

Non vi sono elementi per sostenere i "dubbi" circa un presunto "sabotaggio" da parte di Ambrosio, che la difesa dell'appellante sembra adombrare laddove retoricamente si chiede e considera: "Perché? Cui prodest? Non un rigo di motivazione, sebbene, in altra occasione e per sostenere altri ragionamenti, i primi giudici avessero esaltato la circostanza che l'Ambrosio fosse molto risentito nei confronti dell'lo Schettino che aveva redatto su di lui note negative".

Ma, in ogni caso, quello che maggiormente rileva e assorbe le altre considerazioni è che, a quella distanza, il raggio di attenzione del VRM settato a 0,5 miglia non aveva più alcuna effettiva utilità, in quanto la nave era già a ridosso dell'isola e, quindi, con il raggio di attenzione del VRM che stava per toccare la linea della costa.



Per quanto concerne gli elaborati dei consulenti tecnici di parte dell'imputato e del Codacons, va quindi ribadito che sono stati presi in esame dal Tribunale e che, comunque, il loro contenuto non ha alcuna valenza ai pretesi fini di inficiare la decisione dei primi giudici.

In definitiva, per concludere sulla questione in esame, le motivazioni del Tribunale sono condivisibili e non v'è alcuna necessità di procedere ad ulteriore istruttoria, che al riguardo sarebbe manifestamente superflua.

3.2.5. Ancora sulle doglianze di cui al primo motivo d'appello in relazione al delitto di naufragio.

3.2.5.1. Con il primo motivo, in relazione al delitto di naufragio, l'appellante chiedeva di assolvere Francesco Schettino dai reati contestatigli per non aver commesso il fatto. Deduceva che "l'evento dannoso da cui dipende(va) l'esistenza dei reati" non era conseguenza di azioni od omissioni di Francesco Schettino e, in particolare, che: a) il cambiamento di rotta disposto dal comandante non aveva avuto alcun rapporto con l'evento; b) la pratica dell'inchino, ancorché disdicevole per alcuni, era all'epoca del fatto del tutto lecita ed anzi apprezzata nel mondo della marineria; c) l'errore nel quale erano incorsi i primi giudici consisteva nell'aver confuso l'istituto e la nozione giuridica di "causalità" con il concetto di "casualità".

L'appellante assumeva che sul cambiamento di rotta il Tribunale era incorso in "un vero e proprio equivoco", perché Schettino pacificamente aveva deciso di cambiare rotta per avvicinare la nave all'Isola del Giglio e, "in ossequio a tale decisione", aveva conferito incarico all'ufficiale cartografo di redigere nota grafica della nuova rotta con lui concordata; che, in sentenza, veniva tuttavia fatto riferimento ad una ulteriore "nuova rotta", che avrebbe condotto al naufragio, in realtà "mai decisa dallo Schettino". Questa ulteriore rotta sarebbe consistita nel percorso errato ed emergenziale che Schettino "era stato costretto a seguire", fino agli ordini impartiti concitatamente nella fase finale, "senza poter evitare il naufragio".

L'appellante sosteneva che il cambiamento di rotta disposto da Schettino, di cui Canessa aveva redatto il grafico, non era collegabile causalmente con il naufragio,

che veniva in realtà causato - come preannunciava sarebbe stato meglio illustrato nei due motivi d'appello successivi - da una serie di rilevanti comportamenti commissivi ed omissivi, costituenti altrettanti profili di colpa, derivanti da condotte attuate e da "fatti commessi dal primo ufficiale Ciro Ambrosio, dal terzo ufficiale Silvia Coronica, oltre che da otto determinanti errori consumati dal timoniere".

Secondo l'appellante le "macroscopiche violazioni per comportamento commissivo ed omissivo del primo ufficiale, quelle esclusivamente omissive degli altri tre ufficiali presenti quella sera sul ponte di comando, oltre agli imperdonabili errori nell'esecuzione degli ordini impartiti dallo Schettino al timoniere", interrompevano "il nesso di causalità tra la condotta del comandante e l'evento".

3.2.5.2. Più che un autonomo motivo di impugnazione quella innanzi esposta costituisce una sintetica anticipazione delle doglianze sviluppate dall'appellante nei successivi motivi di gravame, in particolare nel secondo e nel terzo, alla cui trattazione, per quanto non già oggetto dei paragrafi 3.2.2. e 3.2.3. che precedono, si fa rinvio.

3.2.6. Ancora sulle doglianze di cui al secondo motivo d'appello in relazione al delitto di naufragio.

3.2.6.1. Con il secondo motivo, sempre in relazione al delitto di naufragio, l'appellante chiedeva di assolvere Francesco Schettino "dai reati, così come ritenuti in sentenza" per non aver commesso il fatto. Deduceva il difensore che, in primo luogo, i profili di colpa dal n.1 al n. 20 della rubrica, posti dal Tribunale a fondamento della decisione con riferimento al delitto di naufragio, non erano affidati ad elementi di prova certa, ma a "congetture arbitrarie, inconsistenti ed inconciliabili con i dati obiettivi", in violazione dell'articolo 192, commi 1° e 2°, c.p.p.

In via subordinata chiedeva, comunque, di escludere l'aggravante della previsione dell'evento.

In particolare (circa i primi quattro profili, di cui al punto II.A dell'impugnazione) assumeva che nella sentenza di primo grado erroneamente veniva ritenuto che



l'imputato aveva ommesso di ottemperare alle prescrizioni di leggi e regolamenti in tema di compilazione del piano di viaggio.

In ordine al profilo di colpa riferito all'eccessiva velocità di navigazione durante la manovra di accostata (quinto profilo in rubrica, di cui al punto II.A.1 dell'appello), il difensore dell'imputato assumeva che la navigazione a 0,5 miglia dalla costa non era un fatto eccezionale e che destavano "vive perplessità" le opinioni formulate, in sede di incidente probatorio, dai periti nominati dal G.i.p., nella parte in cui affermavano che il passaggio dal Giglio a 0,5 miglia da terra, alla velocità di 15 e/o 16 nodi, doveva essere ritenuto imprudente. Opinione - secondo l'appellante - smentita "da ogni decente manuale di marineria" e che, però, aveva indotto in errore i primi giudici, che l'avevano "acriticamente recepita", essendo la nave, in quelle condizioni meteo marine "perfettamente governabile alla velocità di circa 16 nodi".

Aggiungeva che sul punto la sentenza, con motivazione soltanto apparente, operava un mero rinvio alla perizia di incidente probatorio, nella quale veniva espresso un astratto giudizio di "inadeguatezza" e ripeteva che, comunque, Schettino non aveva alcuna intenzione di avvicinarsi all'isola ad una distanza inferiore al mezzo miglio programmato.

Circa i profili di colpa riferiti alle condotte tenute dall'imputato prima di assumere formalmente il comando [di cui al punto II.A.2 dell'impugnazione, profili di colpa indicati dall'appellante come dal settimo al dodicesimo della rubrica ma, in realtà, contestati dal sesto al decimo del capo di imputazione sub a)], l'appellante sosteneva che erroneamente i primi giudici avevano attribuito "un valore di colpa" alla circostanza che Schettino giungeva in ritardo sul ponte di comando, fatto al quale imputavano sia la non perfetta visione notturna dei monitor del radar (non avendo avuto il tempo necessario per abituare la vista alle mutate e ridotte condizioni di visibilità), sia l'arrivo in plancia poco prima di superare il punto in cui la nave doveva iniziare l'accostata (per portarsi sulla rotta tracciata da Canessa).

La contestazione, poi, che il ritardo nell'arrivo sul ponte di comando avrebbe "contribuito alla mancata assunzione di tutte le necessarie informazioni" era per

l'appellante "una mera illazione", non supportata da alcun riscontro, con riferimento, peraltro, ad una circostanza che andava "capovolta", essendo gli ufficiali cui era affidata la responsabilità di governare la nave che, all'arrivo del comandante, avevano l'obbligo di fornirgli "tutte le informazioni relative alla rotta ed a quant'altro".

La sentenza impugnata, secondo l'appellante, ricorreva ad un percorso motivazionale che, erroneamente, assimilava alcune delle asserzioni contenute negli elaborati peritali ad altrettanti profili di colpa, per cui attribuiva significato di colpa "perfino all'intervento con il quale il comandante, legittimamente, interloquiva con i suoi collaboratori", tacciandolo di ingerenza nel lavoro svolto da altri ufficiali, mentre sul punto "alcuna legge, regolamento, prassi, in alcuna parte del globo", prevedeva il dovere (e non solo il diritto) del comandante di correggere in ogni momento gli errori dei suoi sottoposti.

Così come "temerariamente" in sentenza veniva attribuito - assumeva l'appellante - un valore accusatorio alla circostanza che erano state invitate e, quindi, erano presenti sul ponte di comando persone estranee allo staff, cosa da ritenere a suo avviso "di consuetudine" e, inoltre, al fatto che Schettino si distraeva ulteriormente in manovra facendo uso del telefono, senza tenere conto del fatto che il comandante usava il telefono prima di assumere formalmente il comando e mentre la nave non era in fase di "manovra".

In ordine al profilo di colpa riferito alla mancata predisposizione di un adeguato servizio di vedetta [di cui al punto II.A.3 dell'appello, indicato come sesto profilo di colpa in rubrica ma, in realtà, contestato al tredicesimo del capo di imputazione sub a)], il difensore dell'imputato assumeva che la responsabilità era del primo ufficiale Ambrosio, il quale, dopo avere disposto che si procedesse con il timone manuale, essendo egli al comando di guardia, aveva l'obbligo di attivare un appropriato servizio di vedetta visivo e auditivo "ai sensi della Regola 5 del COLREG 1972". Aggiungeva, inoltre, che il Tribunale aveva ommesso di valutare il dato che sul ponte di comando si trovavano, di fatto, non una, bensì 4 vedette, ovvero "gli ufficiali

presenti che, evidentemente, non si trovavano lì in qualità di ospiti per godersi la vista dell'isola". Lo scopo della vedetta, inoltre, come del resto si leggeva in sentenza, era quello di "mantenere un continuo stato di vigilanza con la vista e con l'udito", attività sostanzialmente "priva di significato", secondo l'appellante, perché per "note circostanze di tempo e di luogo" in orari notturni, nel mese di gennaio, nel tratto di mare prospiciente l'Isola del Giglio, la visibilità dell'uomo, peraltro dal ponte di comando, che si trovava dietro la prua di 25 metri, era alto sulla prua di 13,15 metri e dal livello dell'acqua alla prua distava circa 15 metri, era "pressoché pari a zero". Sul punto, infine, proseguiva l'appellante, erano comunque decisive le dichiarazioni rese al P.M. dallo stesso Ambrosio *"..Eravamo... io ero anche di vedetta lì davanti al radar. Tra la plancia e il finestrone. 1 metro e mezzo .. Eravamo in sei sul ponte, in nove, compreso l'hotel director e ... il Tievoli, Onorato e tutta la compagnia cantante"* .

Circa i profili di colpa riferiti alle condotte tenute dall'imputato nella fase di assunzione del comando [di cui al punto II.A.4 dell'appello, indicati come dal settimo all'undicesimo profilo di colpa in rubrica ma, in realtà, contestati dall'undicesimo al sedicesimo del capo di imputazione sub a)], il difensore assumeva che Schettino non "sostituiva la guardia" ma "si limitava ad assumere temporaneamente il comando" e che gli ufficiali del "team" di plancia, che seguivano e controllavano la navigazione al radar ECDIS, nell'ascoltare la parola "slowly", rivolta dal comandante al timoniere - che implicava una richiesta di accostata lenta, circostanza adatta solo se la nave si fosse trovata sul *w.o.p. -wheel over point* - punto che Ambrosio aveva superato - "sarebbero dovuti intervenire tempestivamente e rappresentare con urgenza il pericolo in atto, suggerendo al loro comandante di accostare più velocemente a dritta".

In ordine ai profili di colpa riferiti all'omessa pianificazione della nuova rotta (dal diciassettesimo al ventesimo in rubrica, di cui al punto II. A.5 dell'impugnazione), l'appellante assumeva che la sentenza errava al riguardo, essendo provato che Schettino aveva dato per tempo ordine all'ufficiale cartografo Canessa di pianificare la nuova rotta, la quale era, come riconosciuto dagli stessi primi giudici, sicura.

L'appellante chiedeva, poi, (punto II. B) di escludere l'aggravante della previsione dell'evento in ordine al delitto di naufragio colposo, in quanto - a suo dire - la condotta tenuta non consentiva di affermare che Schettino si fosse rappresentato una qualsiasi situazione di pericolo.

Al riguardo evidenziava che alle 21:37:54, nel corso della conversazione tra Schettino e Palombo, quando costui diceva di non trovarsi al Giglio bensì a Grosseto, si poteva ascoltare dalla registrazione "l'ilarità fragorosa dei presenti in plancia" e che alle 21:43:25, quando il timoniere per la seconda volta non comprendeva l'ordine impartitogli, il comandante lo correggeva, facendo ridere tutti, pronunciando la frase "altrimenti andiamo sugli scogli"; che "di tanto si dava persino atto in sentenza ma esclusivamente al fine di indicare la leggerezza o, anzi, l'incoscienza dell'imputato", mentre egli era sereno e addirittura scherzava e faceva battute con gli ufficiali presenti e con il timoniere.

In sostanza, secondo l'appellante, il Tribunale "non si accorgeva, però, che proprio l'evidenziare un clima sereno, addirittura goliardico, avrebbe imposto di escludere la sussistenza dei presupposti costitutivi dell'aggravante contestata", in quanto neppure per un attimo, almeno fino a quando impartiva ordini per gradi di prua, la condotta di Schettino mostrava che lui avesse neppure lontanamente pensato ad una qualche situazione di pericolo. L'aggravante in esame presupponeva, invece, che l'agente avesse previsto che, con la propria condotta, avrebbe potuto causare un evento drammatico, ritenendo di poterlo evitare grazie alla propria bravura ed abilità.

Nel caso in esame, secondo il difensore, Schettino non aveva mai immaginato che si sarebbe potuto verificare l'evento drammatico poi effettivamente accaduto.

3.2.6.2. Seguendo l'ordine di esposizione dell'atto d'appello in esame va osservato che, circa i primi quattro profili, di cui al punto II.A dell'impugnazione, si tratta di argomenti già vagliati nel paragrafo 3.2.2. che precede, al quale si fa rinvio.

Sulla presenza sul ponte di comando persone estranee allo staff, va rilevato che la stessa non può di certo ritenersi legittima per la presunta "consuetudine" di una condotta (certamente colposa), costituita dal fare entrare persone estranee nella

plancia di comando della nave, a maggior ragione in un momento in cui era prevista una pericolosa manovra, che richiedeva massima attenzione e concentrazione e che, invece, veniva offerta come uno "spettacolo privato" ad alcuni soggetti che non avevano alcun titolo per essere lì, in un clima di confusione e improvvisazione.

Inoltre l'imputato, avendo già dato disposizioni inerenti la manovra, quale in particolare quella di estrema delicatezza di inserire il timone a mano (e il CPA 0,5) in luogo del "pilota automatico" sino a quel momento in funzione, avrebbe dovuto assumere anche formalmente il comando anziché tergiversare utilizzando il telefono per conversazioni private, diverse da quelle consentite nella fase della manovra, ovvero quelle strettamente inerenti alla sicurezza della nave.

In ordine al profilo di colpa riferito alla mancata predisposizione di un adeguato servizio di vedetta le argomentazioni sono parimenti infondate e, in parte, contraddittorie tra loro.

In primo luogo l'imputato ha - come innanzi esposto - dato disposizione di procedere con il timone a mano, cosa che ha determinato l'immediato passaggio di Rusli Bin dal posto di vedetta, nel quale si trovava, al timone a mano, senza che venisse sostituito.

In quel momento il responsabile della guardia formalmente era ancora il primo ufficiale Ambrosio (perché Schettino, nonostante avesse già dato disposizioni di primaria rilevanza, non aveva ancora pronunciato la formula di rito per il passaggio del comando della manovra). Schettino, in ogni caso, non disponeva alcunché sul servizio di vedetta neppure quando egli stesso assumeva formalmente il comando della guardia, non potendo in alcun modo considerarsi tale compito assolto da qualcuno dei membri dell'equipaggio per il solo fatto che vi erano in plancia varie persone e ufficiali subordinati, ad alcuna delle quali era peraltro stato ordinato di svolgere il servizio di vedetta.

Alla situazione di confusione determinatasi proprio con l'arrivo di Schettino in plancia fa chiaramente riferimento anche il brano delle dichiarazioni di Ambrosio, testualmente citato dall'appellante a sua presunta discolpa (*"eravamo in sei sul*

ponte, in nove, compreso l'hotel director e ... il Tievoli, Onorato e tutta la compagnia cantante").

Neppure può valere come esimente sul punto la contraddittoria argomentazione secondo la quale, per "note circostanze di tempo e di luogo" in orario notturno, nel mese di gennaio, nel tratto di mare prospiciente l'Isola del Giglio, la visibilità dell'uomo era "pressoché pari a zero", per cui il servizio di vedetta sarebbe stato superfluo. E' invece evidente che la regola che prevede la presenza di un appropriato servizio di vedetta (visivo e auditivo) non può essere disapplicata dall'arbitrio di chi è chiamato ad attenersi, mediante l'uso strumentale di valutazioni e argomentazioni soggettive, quale quella predetta.

La mancata predisposizione del servizio di vedetta ha, peraltro, disvelato tutta la sua rilevanza poco dopo la mancata sostituzione del soggetto preposto, atteso che proprio Schettino, come ha riferito nel suo interrogatorio del 17.1.2012 dinanzi al G.i.p., ad un certo punto riteneva necessario dover passare all'osservazione diretta del braccio di mare antistante la Concordia, quando il radar gli segnalava il basso fondale de Le Scole mentre egli erroneamente riteneva segnalasse uno scoglio emerso (v. interrogatorio del 17.1.2012, nella parte già innanzi citata), per cui tale attività andava a svolgere personalmente, non essendovi alcuno al posto di vedetta.

Circa i profili di colpa riferiti alle condotte tenute dall'imputato nella fase di assunzione del comando (dal settimo all'undicesimo in rubrica, di cui al punto II.A.4 dell'impugnazione) e quelli relativi alla omessa pianificazione della nuova rotta (dal diciassettesimo al ventesimo in rubrica, di cui al punto II. A.5 dell'impugnazione), si tratta di questioni già esaminate nel paragrafo 3.2.2. che precede, al quale si fa rinvio.

3.2.6.3. Con il punto II. B) dell'impugnazione l'appellante ha chiesto di escludere l'aggravante della previsione dell'evento, assumendo che, quando Schettino assumeva il comando, la nave era già fuori rotta mentre egli impartiva una serie di ordini che non venivano osservati e che avrebbero consentito, "nel rispetto di elementari regole di prudenza", di garantire ai crocieristi "la visione più suggestiva

dell'Isola del Giglio" nonché di "salutare, nel rispetto di antiche regole marinare, il comandante Palombo e l'amico Tiepolo".

Al riguardo l'appellante ha evidenziato che alle 21:37:54, nel corso della conversazione tra Schettino e Palombo, quando costui diceva di non trovarsi al Giglio bensì a Grosseto, si poteva ascoltare dalla registrazione "l'ilarità fragorosa dei presenti in plancia" e che, alle 21:43:25, quando il timoniere per la seconda volta non comprendeva l'ordine impartitogli, il comandante lo correggeva, facendo ridere tutti, pronunciando la frase: "altrimenti andiamo sugli scogli".

Il Tribunale non si accorgeva, secondo il difensore, che proprio il clima sereno, addirittura goliardico, avrebbe imposto di escludere la sussistenza dei presupposti costitutivi dell'aggravante contestata, in quanto neppure per un attimo, almeno fino a quando impartiva ordini per gradi di prua, la condotta di Schettino mostrava di aver pensato ad una qualche situazione di pericolo.

La doglianza è infondata.

Innanzitutto va premesso che la responsabilità a titolo di colpa si rinviene ordinariamente nella oggettiva contrarietà della condotta a norme di comportamento di cui sono espressione le regole cautelari dirette a prevenire determinati eventi nonché nell'inosservanza del livello di diligenza, prudenza e perizia oggettivamente dovuto ed esigibile.

Nella ipotesi della colpa con previsione (o colpa cosciente) la componente psicologica è tuttavia non solo ineliminabile ma addirittura preponderante e va, quindi, necessariamente indagata, anche se la componente normativa è parimenti indefettibile, essendo sempre presupposto necessario della responsabilità che l'agente abbia violato una o più regole cautelari.

Condivisibilmente si afferma, quindi, che nella colpa cosciente l'agente prevede che la sua condotta possa cagionare l'evento ma nel convincimento di poterlo evitare.

La previsione dell'evento 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.

Come ha bene evidenziato il Tribunale, ai fini della sussistenza della colpa cosciente deve pertanto esistere, perché l'evento possa essere ritenuto "previsto", qualcosa in più rispetto alla mera prevedibilità, che è necessaria ai fini della configurabilità della c.d. colpa semplice.

Questo elemento ulteriore non può essere costituito dalla sola gravità delle violazioni compiute (perché si può avere previsione dell'evento anche in presenza di lievi trasgressioni delle regole di prudenza o diligenza e, all'inverso, violazione macroscopica senza che l'agente preveda l'evento), bensì da elementi - ovviamente, nella generalità dei casi, di natura sintomatica - che consentano di affermare che l'evento sia stato effettivamente previsto dall'agente.

Orbene nel caso di specie va osservato che l'imputato era certamente a conoscenza della presenza del gruppo di scogli e dei bassi fondali de Le Scole, quanto meno per averlo appreso da Canessa, il quale gli aveva mostrato sulla carta nautica la presenza degli scogli, battendovi sopra il dito per richiamare la sua attenzione.

Nel paragrafo 3.2.2. si è evidenziato il passaggio.

Schettino era, quindi, pienamente consapevole della pericolosità della manovra che andava a compiere e, ciò nonostante, la eseguiva nelle peggiori condizioni: senza una adeguata pianificazione; senza avere a disposizione né avere esaminato una carta nautica dettagliata, in una scala adeguata; non predisponendo gli ordini permanenti né consegne precise per la navigazione sotto costa in acque ristrette e scogliose; presentandosi in ritardo sul ponte di comando; facendo accedere nella plancia estranei, per consentire loro di godere di uno "spettacolo" privato e non certamente per garantire ai crocieristi, che nulla sapevano, della "visione più suggestiva dell'Isola del Giglio"; chiamando l'uomo di vedetta al ruolo di timoniere a mano senza sostituirlo; intromettendosi nella tenuta della guardia da parte del primo ufficiale; volontariamente discostandosi dalla rotta tracciata da Canessa e

violando una lunga serie di regole cautelari; avvicinandosi eccessivamente all'isola con una velocità di navigazione elevata e, anzi, da lui stesso appositamente aumentata (16 nodi), tale da non consentire margini di sicurezza per eventuali successive manovre.

Nel contesto di tali significativi elementi, vanno poi ulteriormente inseriti: la telefonata con l'ex comandante Palombo delle ore 21:37:54, nel corso della quale Schettino chiedeva specificamente se il fondale era sufficientemente profondo per far passare la grossa nave a una distanza ravvicinata, "zero-tre, zero-quattro", denotando, quindi, di avere ben presente il pericolo di impattare con formazioni scogliose, transitando a una distanza inferiore a quella (mezzo miglio) alla quale la Costa Concordia sarebbe dovuta passare secondo la rotta tracciata da Canessa. Telefonata alla quale seguivano, dopo qualche minuto, il breve dialogo avvenuto in plancia alle ore 21:41:46 con il maître Antonello Tievoli, in cui Schettino chiedeva a quest'ultimo *"Dove dobbiamo passare? All'altezza del porto?"*, ricevendo la risposta: *"Beh, si, eh!"* (registrazione di microfoni console di manovra centro pista 2) e, in brevissimo lasso di tempo, ancora 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), pronunciata dall'imputato, sia pure in forma di battuta, sull'errore di comprensione manifestato dal timoniere alle ore 21:43:45.

Dati probatori evidenziati con chiarezza che l'imputato non solo era cosciente della pericolosità della situazione, ma improvvisava e si era certamente rappresentato l'evento di un possibile impatto con le formazioni rocciose prossime all'Isola del Giglio, benché convinto di evitarlo.

Di ciò, sotto il profilo probatorio, si ha ulteriore conferma nella telefonata con Ferrarini, successiva alla collisione con il basso fondale, nel corso della quale Schettino cercava di giustificare quanto appena accaduto addossando la colpa a Palombo ed alle assicurazioni da lui asseritamente ricevute circa la possibilità di passare con la nave rasentando l'isola, nonché nella telefonata poco dopo intercorsa

tra l'imputato e il capitano di vascello Leopoldo Manna, comandante della centrale operativa di Roma (Maricogecap) delle capitanerie di porto, nel corso della quale Schettino, nel descrivere gli eventi, ammetteva di essere passato a 0,18 o 0,20 dalla costa. L'ammissione della volontà di effettuare un'accostata più larga di quella a 0,5 miglia programmata da Canessa veniva da Schettino ribadita anche nel corso dell'interrogatorio del 17.1.2012 davanti al G.i.p..

Le argomentazioni addotte dall'appellante sono, dunque, ininfluenti nel senso preteso, perché "il clima goliardico" come "l'ilarità fragorosa dei presenti in plancia" alla pronuncia della frase di Schettino ("*Starboard! Otherwise we go on the rocks*"), piuttosto che alla mancata rappresentazione dell'evento, che veniva invece anche verbalmente preconizzato dall'imputato, appaiono indicative della sua personale convinzione di evitarlo.

Circostanza, quest'ultima, attinente alla fase volitiva e perfettamente coerente con la non contestazione del dolo eventuale.

In definitiva, relativamente al delitto di naufragio, come condivisibilmente ritenuto dal Tribunale sul punto, si è in presenza di colpa di natura professionale, sia specifica che generica, aggravata dalla previsione dell'evento.

3.2.7. Ancora sulle doglianze di cui al terzo motivo d'appello in relazione al delitto di naufragio.

3.2.7.1. Sempre seguendo l'ordine di esposizione dell'atto d'appello va osservato che, con il terzo motivo, ancora in relazione al delitto di naufragio, l'appellante ribadiva la sua convinzione che ben altre, rispetto a quelle ritenute dal Tribunale, erano le "vere cause" che avevano determinato il naufragio e sosteneva, inoltre, che gli ordini impartiti dall'imputato nella fase precedente l'urto contro il basso fondale de Le Scole erano stati tutti corretti. A dire dell'appellante, infatti, se il primo ufficiale Ambrosio non avesse sbagliato rotta e se avesse tenuto la rotta tracciata dall'ufficiale cartografo, la Concordia sarebbe passata indenne a mezzo miglio. Secondo il difensore la rilevanza e l'efficacia causale della condotta commissiva di Ambrosio era stata "irragionevolmente sminuita" dai primi giudici.

3.2.7.2. Si tratta di argomenti già vagliati nel paragrafo 3.2.2. che precede, al quale si fa rinvio.

3.2.7.3. L'appellante sosteneva, poi, che i giudici di primo grado avrebbero dovuto considerare l'errore del terzo ufficiale di coperta Silvia Coronica, che attuava una condotta costituente reato “.. omettendo di trarre dal radar ogni necessaria informazione, durante la navigazione sotto costa, per controllare con continuità la posizione della nave (anche determinando con regolarità il punto nave), in particolare dal momento che i punti notevoli a terra non erano chiaramente visibili, ed omettendo poi di riferire tali informazioni al comandante .. non segnalando tempestivamente ogni manovra opportuna per evitare la collisione della nave contro un basso fondale .. non accorgendosi, nonostante avesse lasciato la postazione davanti al radar per verificare la corretta esecuzione degli ordini da parte del timoniere Jacob Rusli Bin, dell'errore commesso da quest'ultimo, allorquando, agli ordini di 'port ten' (dieci gradi a sinistra) e di 'port twenty' (venti gradi a sinistra) impartiti dal comandante Francesco Schettino, rispettivamente alle ore 21.44.44 e 21.44.46, portava invece il timone fino a 19,9° gradi a dritta, avvedendosi poi autonomamente dell'errore alle 21.44.55”. “Stranamente”, aggiungeva il difensore dell'imputato, sia in perizia che nella motivazione della sentenza, nessuno indugiava a riflettere sulle ragioni per le quali Coronica avesse omesso di dare notizia al comandante sia del fatto che la nave fosse fuori rotta, sia della vicinanza, ormai eccessiva, degli scogli. Ai fini dell'accertamento dell'efficienza causale della condotta antidoverosa della Coronica sarebbe stato necessario, secondo l'appellante, procedere ad una valutazione dell'incidenza, nel caso concreto, della sua condotta colposa, essendo legittimo affermare che l'evento non si sarebbe verificato, in relazione al medesimo processo causale, nei medesimi tempi, con la stessa gravità e intensità, se gli ufficiali di guardia avessero, ognuno nel rispetto del proprio compito istituzionale, fornito al loro comandante tutti i dati, viceversa, oggetto delle loro omissioni.

L'appellante sosteneva che i giudici di primo grado avrebbero dovuto considerare anche l'errore dell'ufficiale subentrante Salvatore Ursino, che si trovava sul ponte di

comando e, “quasi certamente”, era insieme ad Ambrosio dietro il radar, così come testimoniava il terzo ufficiale Silvia Coronica, secondo la quale Ursino e Ambrosio si trovavano rispettivamente al radar secondario ed al radar primario. L’Ursino, come tutti gli altri, si guardava bene dall’avvisare il comandante dell’avvicinamento eccessivo alle Scole. Il difensore dell’imputato assumeva, quindi, che il Tribunale avrebbe dovuto svolgere “una riflessione” sulle ragioni per le quali i due ufficiali addetti al controllo del radar primario e del radar secondario omettevano di avvertire Schettino del pericolo imminente, e che tale mancanza inficiava l’intero percorso giustificativo della decisione.

3.2.7.4. La doglianza è infondata.

Quando Schettino entrava nella plancia di comando 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 trovava 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. Rusli Bin era in servizio di vedetta davanti al finestrone centrale, all’altezza del passaggio tra le due consolle.

Si è già innanzi evidenziato che, quando Schettino - dopo aver dato disposizioni di primaria importanza, interferendo nella guardia, e avere prolungatamente tergiversato intrattenendosi in altre attività - assumeva formalmente il comando della manovra, la nave poteva ancora agevolmente seguire la rotta tracciata da Canessa, se quella fosse stata la reale volontà del comandante (ma non lo era).

In quel frangente, inoltre, se Ambrosio (che, comunque, aveva richiamato l’attenzione del comandante sulla rotta che stava seguendo e sulla velocità) e Coronica (nel ruolo subordinato di terzo ufficiale) non fornivano all’imputato altre informazioni, Schettino certamente non le chiedeva avendo, nel contempo, tutti gli elementi oltre che per conoscere la rotta (che gli era stata comunicata ed egli stesso

aveva ripetuto ad alta voce) anche per vedere esattamente in quale posizione di trovava la nave, dallo schermo radar.

Schettino non può, dunque, fondatamente assumere, anche in questo come in numerosi altri passaggi dell'impugnazione, che non dovrebbe rispondere delle sue azioni perché gli ufficiali a lui subordinati, presenti in plancia, non lo avrebbero informato di quanto andava facendo, con una condotta posta in essere in violazione di numerose e precise regole di corretta navigazione, analiticamente riportate nel capo di imputazione.

Anche con riferimento al terzo ufficiale Coronica, come già osservato in ordine alla posizione del primo ufficiale Ambrosio, al tentativo dell'appellante di addossare agli stessi e al timoniere l'esclusiva responsabilità del naufragio va replicato che non si comprende come Schettino, che era al vertice della catena di comando ed era il titolare della posizione di garanzia, possa fondatamente chiedere di andare esente da responsabilità per le sue numerose condotte colpose, commissive ed omissive, che portavano la nave al naufragio, solo perché profili di colpa (di minore gravità) potevano essere ravvisati anche nelle condotte dei suoi sottoposti presenti in plancia.

La principale responsabilità del naufragio è dell'imputato, anche se questa responsabilità, come chiaramente ritenuto dal Collegio di primo grado, 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 pure 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 della nave.

Come detto anche il terzo ufficiale Coronica si trovava davanti al radar e, quindi, aveva (o avrebbe dovuto) avere la situazione di estremo pericolo in cui il comandante stava mettendo la nave, senza che tuttavia nulla dicesse al riguardo. Tuttavia, si ripete, il principale responsabile nella ideazione e nella gestione della manovra di accostata rimane Schettino, sia per il suo ruolo apicale che per le precise

scelte effettuate nella conduzione della nave, sin dal primo momento della sua comparsa sulla scena della vicenda.

Le responsabilità di Ambrosio e Coronica, quindi, certamente non escludono il nesso causale tra l'evento e la più grave condotta di Schettino, come preteso dall'appellante.

Il Tribunale ha tenuto conto delle corresponsabilità predette nella produzione del naufragio, nella parte relativa alla graduazione della pena e, ovviamente, in questo processo non devono essere nuovamente giudicati Ambrosio, Coronica e il timoniere Rusli Bin.

Sempre nell'ottica della valutazione della responsabilità di Schettino va osservato che la condotta di Ursino afferisce ad un segmento della vicenda marginale e neppure autonomo dalle posizioni di Ambrosio e Coronica, in quanto in quel momento Ursino era solo in affiancamento agli stessi, senza essere titolare di alcun ruolo ufficiale.

Ed infatti Ursino (e l'allievo Iannelli) non erano componenti della guardia in quel momento e su di loro gravava solo un obbligo morale e non giuridico, come ha precisato anche il perito d'ufficio ammiraglio Cavo Dragone in sede di incidente probatorio (udienza del 17.10.2013, parte III, p. 23).

La posizione di Ursino è, quindi, del tutto irrilevante ai fini in questione, non vedendosi, invero, come l'appellante possa sensatamente affermare che la condotta del predetto dovrebbe essere valutata come causalmente incidente sul naufragio fino al punto da elidere la responsabilità di Schettino, che dovrebbe essere assolto perché Ursino ometteva di avvertirlo del pericolo imminente ravvisabile nella sua stessa condotta.

3.2.7.5. L'appellante affermava, poi, che gli "otto errori" successivamente commessi dal timoniere, nell'eseguire gli ordini impartitigli dal comandante, erano stati da soli sufficienti a determinare l'evento ed escludevano ogni rapporto di causalità con le



condotte attuate dall'imputato, sussistendo, al più, una relazione di dipendenza con le denunciate condotte degli altri ufficiali presenti sul ponte di comando.

Si tratta di argomenti già vagliati nel paragrafo 3.2.4. che precede, al quale si fa rinvio.

3.2.8. Il quarto motivo. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale, in relazione alla fase del naufragio.

3.2.8.1. Con il quarto motivo, ancora in relazione al delitto di naufragio, l'appellante lamentava l'omesso esame degli elaborati redatti dai consulenti dell'imputato e della parte civile Codacons nonché la violazione dell'articolo 546, 1° comma lett. e), per non avere i primi giudici enunciato le ragioni per le quali non avevano ritenuto attendibili le prove contrarie indotte dalla difesa. Chiedeva, quindi, di rinnovare il dibattimento, disponendo un nuovo esame dei periti e dei consulenti delle parti per verificare se, in assenza degli errori del primo ufficiale, delle omissioni degli altri ufficiali presenti in plancia e degli otto errori nei quali incorse il timoniere, il naufragio si sarebbe ugualmente verificato. Secondo l'appellante il Tribunale, non si era "adeguatamente confrontato con le emergenze processuali" e, segnatamente, con gli elaborati dei consulenti di parte, i quali attestavano l'attitudine di detti errori ad elidere il nesso di causalità con le condotte imprudenti e negligenti contestate all'imputato.

La difesa di Schettino e della parte civile Codacons avevano - a dire dell'appellante - dimostrato che l'impatto con gli scogli non si sarebbe verificato se il timoniere avesse correttamente eseguito gli ordini del comandante, circostanza quest'ultima decisiva al fine di confinare nell'irrelevanza causale le eventuali precedenti condotte colpose contestate all'imputato.

Il difensore richiamava al riguardo alcune delle affermazioni addotte dal consulente della parte civile Codacons nella parte in cui ipotizzava che "...riposizionando la nave lungo la traiettoria così come fatto dai CT della Procura, ma con un angolo di deriva ridotto di 5°", "... con la rotazione anticipata della prora verso sinistra lo scafo non avrebbe colpito la secca e sarebbe passato oltre indenne".

Il difensore di Francesco Schettino chiedeva, quindi, di disporre un nuovo esame dei periti e dei consulenti delle parti in contraddittorio sui seguenti temi: 1. se la deviazione dalla rotta compiuta dal primo ufficiale e gli errori commessi successivamente dal timoniere furono da soli idonei a causare l'impatto con le Scole; 2. se la corretta esecuzione, da parte del timoniere, della manovra ordinata dal comandante, allorché si rese conto del rischio imminente determinato dall'errore di Ambrosio, onde evitare l'ostacolo rappresentato dagli scogli, avrebbe inibito il verificarsi dell'incidente; 3. se la corretta esecuzione, da parte del timoniere, della manovra ordinata dal comandante, allorché si rese conto del rischio imminente determinato dall'errore di Ambrosio, onde evitare l'ostacolo rappresentato dagli scogli, avrebbe almeno causato un danno di minore entità con conseguenze diverse con riferimento alle condizioni di galleggiabilità della nave, avuto particolare riguardo alla diversa estensione e collocazione della falla sullo scafo; 4. per fornire risposte ai quesiti già loro sottoposti ed ai quali non fornivano alcuna risposta; 5. per verificare a quale distanza dagli scogli era la nave alle ore 21:39:17, orario nel quale Schettino assumeva il comando; 6. affinché dicessero di quante miglia marine l'Ambrosio aveva portato la nave fuori rotta; 7. affinché chiarissero, ai sensi delle normative internazionali, se era preciso dovere dell'Ambrosio comunicare allo Schettino che la nave fosse fuori rotta e di quante miglia; 8. affinché determinassero se gli ufficiali presenti sul ponte di comando ed addetti ai radar avessero avuto il preciso dovere di informare il comandante della reale ed esatta posizione della nave; 9. affinché chiarissero se gli ordini impartiti dallo Schettino, una volta assunto il comando, erano compatibili con l'ipotesi secondo cui egli fosse convinto di trovarsi ancora sulla rotta tracciata da Canessa sulle sue indicazioni. I temi di cui ai punti 10) e 11) vengono omissi, in quanto relativi alla fase della gestione dell'emergenza e alla responsabilità per i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni, che saranno trattati di seguito.

3.2.8.2. In primo luogo non è affatto vero che il Tribunale non si è “adeguatamente confrontato con le emergenze processuali” e, segnatamente, con gli elaborati dei consulenti tecnici di parte dell'imputato e del Codacons i quali, a dire

dell'appellante, avrebbero dimostrato che l'impatto con gli scogli non si sarebbe verificato se il timoniere avesse correttamente eseguito gli ordini del comandante.

Della questione si è trattato al paragrafo 3.2.4. che precede, al quale si fa rinvio, ivi rilevando come non si possa attribuire alcun crisma di certezza, in ordine all'esito dell'errore del timoniere, alla simulazione ed alla posizione in base ad essa assunta dal consulente tecnico Neri della parte civile Codacons, alla quale si è richiamato anche l'appellante. Il Tribunale ha quindi condivisibilmente disatteso le conclusioni del consulente predetto così come, analogamente, ha ritenuto per le conclusioni dei consulenti tecnici dell'imputato (v. paragrafo 3.2.4. cit.).

Osserva poi il Collegio che i primi tre ulteriori "quesiti", al di là delle interpolazioni dovute agli incidentali riferimenti alle tesi difensive dell'appellante, suggestivamente presentate in veste di "dati acquisiti", in realtà girano intorno alle medesime questioni della condotta di Ambrosio e "degli errori del timoniere", dei quali si è già trattato innanzi ai paragrafi 3.2.3. e 3.2.4. e che, come si è visto, non hanno assunto alcuna valenza decisiva nei sensi pretesi dall'appellante.

Circa il quarto quesito va rilevato che non è possibile vagliare il contenuto di questo punto, non essendo lo stesso in alcun modo specificato, trattandosi evidentemente del mero richiamo, questa volta in "forma criptica", di argomentazioni già molte altre volte ripetute.

Anche per il quinto e il sesto va osservato che si tratta di due "quesiti" che, al di là delle interpolazioni dovute agli incidentali riferimenti alle tesi difensive dell'appellante, presentate in veste di "dati acquisiti", in realtà girano intorno alle medesime questioni della presunta "pentola bollente" passata da Ambrosio a Schettino e della posizione della nave nel momento in cui quest'ultimo formalmente assumeva il comando della manovra, già ampiamente trattate al paragrafo 3.2.3. che precede.

Riguardo al settimo, all'ottavo e al nono, si tratta di "quesiti" che, in parte ritornano su questioni già affrontate e, in parte, hanno natura di meri veicoli di tesi e suggestioni indotte dalla linea difensiva, di carattere meramente valutativo o,

alternativamente, vagamente esplorativo, senza riferimento ai dati obiettivi accertati, perché - come si è già innanzi esposto - le schermate del VDR recano traccia della posizione della nave registrata ogni 15 secondi nonché della rotta preimpostata e non può essere demandata ai periti (o ai consulenti di parte) la ricerca di presunte intime convinzioni di Schettino di trovarsi su una rotta più o meno diversa da quella effettivamente ed obiettivamente percorsa.

In un quadro d'insieme delle richieste, si tratta, in sostanza, dell'ennesima reiterazione, questa volta sotto forma di "quesiti" sui quali chiamare i periti d'ufficio e i consulenti tecnici delle parti, tutti già ampiamente esaminati e controesaminati in primo grado, a fornire "chiarimenti", sulle stesse questioni già proposte e sviscerate, sulle quali sia i periti d'ufficio che il Tribunale hanno fornito ampie ed univoche risposte. Questioni, come detto, riproposte a più riprese anche in questo giudizio d'appello, mutando soltanto l'ordine espositivo o la mera articolazione terminologica. Trattasi, quindi, di attività superflue sotto il profilo istruttorio.

3.2.9. Il quinto motivo. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale in relazione alla fase del naufragio.

3.2.9.1. Con il quinto motivo, in relazione al delitto di naufragio, l'appellante chiedeva che, ex art. 603, comma 3°, c.p.p., venisse disposta la rinnovazione del dibattimento, conferendo ad altro perito un nuovo incarico con il seguente quesito: "1) tenendo conto degli errori di Ambrosio, delle omissioni degli altri ufficiali e degli otto errori commessi dal timoniere, rivaluti la loro incidenza con riferimento all'urto con le Scole".

I quesiti di cui ai punti 2) e 3) non vengono qui riportati in quanto relativi alla fase della gestione dell'emergenza e alla responsabilità dell'imputato per i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni, temi che saranno trattati di seguito.

A sostegno della richiesta di cui al primo punto citato l'appellante richiamava ancora una volta l'elaborato della parte civile Codacons, depositato nel giudizio di primo grado, con il quale, ricorrendo ad un simulatore, il consulente di detta parte tentava di dimostrare che se il timoniere avesse correttamente eseguito tutti gli



ordini di Schettino, costituenti la c.d. “manovra a baionetta”, ciò avrebbe potuto permettere di evitare l’impatto o di limitarne le conseguenze.

Al riguardo l’appellante chiedeva, quindi, testualmente, che una nuova perizia accertasse: “ se • la ricostruzione ed una più adeguata valutazione operata delle attività commissive ed omissive del primo ufficiale, il quale pacificamente consegnò il comando avendo già portato la nave fuori rotta; • la ricostruzione ed una più adeguata valutazione operata delle attività omissive del primo ufficiale, il quale, pacificamente, omise di comunicare al suo Comandante che la nave fosse fuori rotta; • la ricostruzione operata del singolare, straordinario silenzio (attività meramente omissive) di tutti gli altri ufficiali presenti in plancia, che ben si guardarono dall’avvisare il comandante della non secondaria circostanza che l’Ambrosio gli avesse ceduto il comando mentre la nave era significativamente fuori della rotta tracciata dall’ufficiale cartografo e dal comandante stesso; l’omessa comunicazione, da parte di tutti i presenti in plancia e che seguivano sui radar il percorso della nave, del pericoloso avvicinamento agli scogli; • gli otto errori, nell’esecuzione degli ordini impartitigli, nei quali incorse il timoniere; • l’illegittima interferenza del primo ufficiale che, inopportuna ed erroneamente, intervenne a confondere ulteriormente le idee al timoniere; • la rivalutazione di tutti i dati emergenti dalla “Time-line”, alla luce della circostanza che la Concordia avesse due timoni in linea con le eliche; ebbero un’incidenza determinante nella causazione dell’evento naufragio”.

Aggiungeva l’appellante che una “più approfondita lettura” delle condotte tenute da Ambrosio consentiva di affermare che costui, giunto sul *w.o.p.*, punto in cui avrebbe dovuto azionare il timone per effettuare l’accostata, non eseguiva l’accostata stessa, bensì continuava a governare con rotta 290° fino al momento in cui lasciava il comando a Schettino. Sul punto, proseguiva il difensore dell’imputato, era indispensabile sottoporre ai periti da nominare specifici quesiti affinché stabilissero il nesso causale, eseguendo una ricostruzione dell’evento su carta nautica e determinando la distanza del *w.o.p.* dal *w.p.*, valutando l’incidenza causale della

mancata rappresentazione della posizione della nave da parte del primo ufficiale Ambrosio all'atto del passaggio di consegna.

I periti nominandi dovranno inoltre verificare - proseguiva ancora testualmente l'appellante - se effettivamente l'avvicinamento pericoloso a Le Scole fosse stato determinato: "a) dalla mancata accostata sul w.o.p. (wheel over point) da parte del 1°Ufficiale, il quale navigava senza rispettare i parametri pianificati, con passaggio a 0.5 miglia (926 metri dalle Scole); b) dalla mancata rappresentazione della posizione della nave al Comandante all'atto del passaggio di consegna; c) dalla mancata comunicazione al Comandante sull'impiego degli strumenti di navigazione compresa la loro impostazione; d) dalla mancata comunicazione che Lui (primo ufficiale) stava navigando fuori pianificazione; e) dalla mancata informazione sulla distanza dalla costa; f) dalla mancata comunicazione dell'esatta posizione della nave; g) dalla mancata comunicazione della velocità della nave; h) dalla circostanza che non fu riferito al comandante se al Sistema ECDIS e RADAR erano attivati gli allarmi per le distanze; i) dalla circostanza che non fu riferito al Comandante che non era stato disposto il servizio di vedetta ai sensi della Regola 5 del COLREG 1972. I periti dovranno verificare se, da dette omissioni, si può determinare il rapporto di efficienza causale giuridicamente rilevante che è riconducibile al comportamento del 1° Ufficiale Ciro Ambrosio e di tutto il teamwork bridge management".

3.2.9.2. Anche in questo caso si tratta di questioni già proposte e sviscerate in primo grado, sulle quali sia i periti d'ufficio che il Tribunale hanno fornito ampie ed univoche risposte e che, con riferimento a questo giudizio d'appello, sono state già trattate ai paragrafi 3.2.2., 3.2.3. e 3.2.4. che precedono.

Al riguardo va inoltre osservato che i dati tecnici acquisiti al dibattimento sono completi non vedendosi alcuna possibilità di un reale accrescimento del materiale probatorio né alcuna utilità di ulteriori valutazioni tecniche.

Come è noto, nel giudizio d'appello la rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale è consentita nelle sole ipotesi eccezionali, di stretta interpretazione, previste dall'art.

603 c.p.p. (ex plurimis: Cass. 43996/2009), cioè quando il giudice ritiene di non essere in grado di decidere allo stato degli atti (art. 603, comma 1°) per l'incertezza dei dati probatori, eliminabile dall'acquisizione del supplemento istruttorio, o quando si tratti di prove sopravvenute o scoperte dopo il giudizio di primo grado (art. 603, comma 2°), purché non superflue o sovrabbondanti.

Nella fattispecie, escluso anche in linea astratta che si verta in tema di prove sopravvenute o scoperte dopo il giudizio di primo grado, va rilevato che ciò che in realtà è posto in discussione dall'appellante afferisce propriamente ai compiti valutativi e riflette, più specificamente, il senso della mancata accettazione da parte dello stesso imputato delle risultanze peritali e della decisione di primo grado, per quanto basata su dati probatori univoci e omogenei e su una valutazione degli stessi del tutto logica e corretta.

E', quindi, certamente superfluo il conferimento di un nuovo incarico peritale (o "superperizia") su dati cristallizzati, non suscettibili di ulteriori acquisizioni sul piano oggettivo né di valutazioni tecniche ulteriori, che non siano state già espresse, con riferimento a quanto rilevante nell'ambito di questo processo.

L'istanza della difesa dell'imputato, sul punto, appare infatti finalizzata ad esplorare le possibilità di conseguire pareri tecnici ulteriori e diversificati che eventualmente possano essere di conforto alle proprie ipotesi difensive, rimaste prive di riscontri oggettivi e, quindi, caratterizzate essenzialmente dalla mera ripetizione continuativa delle tesi da veicolare, in contrasto con i dati oggettivi e con le conclusioni dei periti d'ufficio. Ciò evidentemente confidando nella presunta forza persuasiva della reiterazione, attraverso il continuo richiamo in ogni occasione possibile della intera teoria delle argomentazioni, con un procedimento espressivo magmatico e di frequente rappresentativo di mere distorsioni della realtà.

Trattasi, dunque, anche in questo caso della richiesta di una ulteriore attività peritale del tutto superflua sotto il profilo istruttorio.



3.2.10. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale di cui ai nuovi motivi d'appello depositati dai difensori avvocati Donato Laino e Saverio Senese e dall'imputato personalmente, in relazione alla fase del naufragio.

3.2.10.1. La predetta parte appellante, con il primo dei motivi aggiunti, chiedeva che venisse disposta la parziale rinnovazione del dibattimento, ex art. 603, comma 3°, c.p.p., perché, “considerata l'incertezza del quadro probatorio” a carico dell'imputato, si procedesse al confronto, ex art. 211 c.p.p., tra Francesco Schettino e Ciro Ambrosio. In via gradata, “in ragione dell'assoluta genericità, contraddittorietà, evanescenza, delle dichiarazioni rese da Ciro Ambrosio, Giuseppe Pillon, Simone Canessa, Salvatore Ursino, su tutte le circostanze relative alle cause del naufragio e agli accaduti verificatisi nella fase dell'emergenza e dell'abbandono nave”, chiedeva di riconvocare gli stessi per riesaminarli su tutti i punti dell'interrogatorio reso dall'imputato successivamente ai loro esami.

3.2.10.2. Benchè la più compiuta esposizione dei “nuovi motivi” sia riservata ad un paragrafo successivo, stante la comunanza del tema, appare opportuno vagliare in questa sede anche le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale di cui ai nuovi motivi d'appello depositati dai difensori avvocati Donato Laino e Saverio Senese e dall'imputato personalmente, in relazione alla fase del naufragio.

Le richieste non possono essere accolte.

Richiamati i principi generali in materia di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale, di cui al paragrafo 3.2.9. che precede, va osservato che trattasi di attività istruttorie genericamente sollecitate e del tutto superflue, non essendovi incertezza del quadro probatorio ed avendo i predetti soggetti già reso in primo grado ampie ed articolate dichiarazioni. In particolare Ambrosio è stato sentito per una intera udienza, con ampio spazio riservato al controesame e l'imputato è stato esaminato e controesaminato addirittura per 5 udienze, oltre ad avere effettuato in primo grado numerosi interventi a titolo di dichiarazioni spontanee, nel corso delle quali ha avuto la più ampia possibilità di specificare la propria versione difensiva.



In particolare non si vede alcuna necessità di un confronto tra Ambrosio e Schettino né si rileva la pretesa genericità, contraddittorietà o la non meglio precisata “evanescenza” delle dichiarazioni rese da Ciro Ambrosio, Giuseppe Pilon, Simone Canessa e Salvatore Ursino che giustificerebbero - secondo l’appellante - la riconvocazione degli stessi per riesaminarli “su tutti i punti dell’interrogatorio reso dall’imputato successivamente ai loro esami”.

3.2.10.3. Con il secondo dei motivi nuovi la parte appellante chiedeva che venisse disposta la parziale rinnovazione del dibattimento, ex art. 603, comma 3°, c.p.p., per l’esame del terzo ufficiale Silvia Coronica e del timoniere Rusli Bin.

Al riguardo veniva dedotto che Silvia Coronica era portatrice di un bagaglio conoscitivo estremamente importante ai fini della ricostruzione della fase nella quale, “nel silenzio generale dei presenti in plancia, il timoniere errava per ben otto volte nell’esecuzione degli ordini impartitigli dallo Schettino”; che, nel corso del primo grado di giudizio, “approfittando della pendenza di un procedimento ormai conclusosi”, la stessa Coronica si sottraeva all’esame, avvalendosi della facoltà di non rispondere e che, pertanto, era necessario procedere alla parziale rinnovazione del dibattimento al fine del suo esame, ex art. 197 bis c.p.p.

3.2.10.4. La richiesta è infondata.

Silvia Coronica, citata per l’esame dibattimentale in primo grado all’udienza del 12.5.2014, si è avvalsa della facoltà di non rispondere.

In quel momento già era stata pronunciata nei suoi confronti la sentenza della Corte di cassazione del 31.1.2014 che aveva dichiarato inammissibile il ricorso del Procuratore Generale della Repubblica presso la Corte di appello di Firenze, avverso la sentenza del G.i.p. presso il Tribunale di Grosseto in data 20.7.2013, con la quale, ai sensi dell’art. 444 c.p.p., era stata applicata la pena concordata dalle parti, nei confronti, fra gli altri, della Coronica, in ordine ai delitti colposi di naufragio ed omicidio e lesioni plurimi, a lei ascritti in relazione alla vicenda in questione.

La situazione processuale era, quindi, già all'udienza del 12.5.2014 la medesima di quella che viene prospettata dall'appellante come un presunto "approfittamento" della pendenza di un procedimento ormai conclusosi.

Silvia Coronica, peraltro, si trovava all'interno della plancia di comando, nel cui spazio le conversazioni sono state registrate dal VDR e, inoltre, ha reso dichiarazioni nell'ambito dell'inchiesta sommaria della capitaneria di porto di Livorno, acquisita agli atti nel corso del giudizio di primo grado.

L'attività istruttoria in questione è, quindi, superflua.

Per quanto concerne la richiesta di esame di Jacob Rusli Bin l'appellante sosteneva che doveva essere chiamato per deporre sugli errori commessi, ma anche sulle dichiarazioni rese nel corso delle indagini in ordine alla circostanza che, nella fase di ammaino delle scialuppe, il capo lancia aveva sbagliato l'ammaino della scialuppa n. 6, in quanto anziché procedere prima allo sbraccio della lancia lasciava il freno della stessa, così che l'imbarcazione cadeva sul ponte 3; che i giudici di primo grado, "onde affermarne l'irreperibilità", avrebbero dovuto offrire la prova: a) che vi era stata una effettiva e valida notificazione della citazione secondo le modalità previste dall'art. 727 c.p.p. per le rogatorie internazionali o dalle convenzioni di cooperazione giudiziaria e che, l'eventuale irreperibilità era stata verificata mediante tutti gli accertamenti opportuni e necessari in concreto; b) che l'impossibilità dell'esame era assoluta ed oggettiva, non potendo consistere nella mera impossibilità giuridica di disporre l'accompagnamento né in circostanze dipendenti dalla libera volontà del Rusli Bin; c) che era stata inutilmente richiesta la escussione del Rusli Bin attraverso una rogatoria internazionale del tipo di quella prevista dall'art. 4 della Convenzione Europea di assistenza giudiziaria in materia penale firmata a Strasburgo il 20 aprile 1959.

La doglianza è infondata.

All'udienza del 13.5.2014 dinanzi al Tribunale di Grosseto, il difensore dell'imputato e il P.M. concordemente producevano il verbale di s.i.t. rese ai carabinieri di Grosseto da Jacob Rusli Bin in data 12.4.2012, verbale che veniva

acquisito agli atti e ritenuto utilizzabile con il consenso delle parti, sicché ogni ulteriore questione al riguardo è preclusa.

Per un precisa e concorde scelta delle parti, infatti, le predette dichiarazioni sono transitate nel materiale probatorio, in deroga alla regola generale che prevede l'assunzione delle stesse mediante l'esame in dibattimento.

Di conseguenza priva fondamento è la censura avanzata dall'appellante, il quale non può chiedere in appello l'esame dibattimentale di Rusli Bin, al quale di fatto ha rinunciato liberamente, senza, perciò stesso, contraddire la regola costituzionale sulla ragionevole durata del processo e il principio di autoresponsabilità (Cass. pen. n. 27717/2014).

Peraltro cosa abbia detto e cosa abbia fatto Rusli Bin, che si trovava anch'egli all'interno della plancia di comando, nel cui spazio le conversazioni sono state registrate dal VDR, risulta documentato, perché tutte le sue parole sono state registrate così come tutti i movimenti delle sue mani al timone sono del pari stati registrati dalla scatola nera.

Per quanto riguarda le dichiarazioni rese nel corso delle indagini preliminari, in ordine alla circostanza che, nella fase di ammaino delle scialuppe, il capo lancia aveva sbagliato l'ammaino della scialuppa n. 6, in quanto anziché procedere prima allo sbraccio della lancia lasciava il freno della stessa, così che l'imbarcazione cadeva sul ponte 3, si tratta delle dichiarazioni rese da Rusli Bin nel verbale di s.i.t. dei carabinieri di Grosseto in data 12.4.2012 che, come detto, è stato acquisito agli atti e ritenuto utilizzabile con il consenso delle parti.

Oltre che di questione inammissibile si tratta, quindi, anche di un'attività superflua.

3.2.11. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale di cui ai nuovi motivi d'appello depositati dal difensore avvocato Donato Laino, in relazione alla fase del naufragio.

3.2.11.1. L'appellante, con il primo dei "nuovi motivi" depositati il 12.4.2016 chiedeva di disporre la parziale rinnovazione del dibattimento ex art. 603, commi 1°

e 3°, c.p.p. affinché, considerata la carenza, contraddittorietà, comunque, l'incertezza del quadro probatorio a carico dell'imputato, con specifico riferimento a circostanze estremamente significative, si procedesse "all'incombente istruttorio, assolutamente decisivo e rilevante, di disporre l'esame del teste Canessa Simone".

Al riguardo il difensore richiamava le argomentazioni e i riferimenti svolti nel precedente atto denominato "ulteriori motivi d'appello" e, in particolare, al quarto motivo esposto nel predetto atto, segnatamente nel paragrafo 4.1. (a partire da pagina 10 e fino al tredicesimo rigo di pagina 13), ai quali ricollegava la menzionata richiesta di parziale rinnovazione del dibattimento ex art. 603, commi 1° e 3°, c.p.p. per procedere nuovamente all'escussione del teste Simone Canessa (già ascoltato in primo grado), "così da potergli contestare quanto dichiarato dallo Schettino e quanto emergente dalle trascrizioni". L'appellante sosteneva la rilevanza e la decisività della richiesta, in quanto "il giudizio di inattendibilità del Canessa" avrebbe comportato una diversa ricostruzione dei fatti, "totalmente opposta a quella del Giudice di prime cure (proprio in tema di scelta cosciente del Comandante Schettino di non rispettare la rotta tracciata dal suo ufficiale)", dotata di valore scardinante dell'intero percorso giustificativo della decisione di colpevolezza.

3.2.11.2. Anche in questo caso va premesso che, benchè la più compiuta esposizione dei "nuovi motivi" sia riservata ad un paragrafo successivo, stante la comunanza del tema, appare opportuno vagliare in questa sede anche le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale di cui ai nuovi motivi d'appello depositati dal difensore avvocato Donato Laino, in relazione alla fase del naufragio.

La richiesta non può trovare accoglimento.

Al riguardo va osservato che l'appello originario a firma dell'avvocato Donato Laino è inammissibile per aspecificità dei motivi e l'inammissibilità si estende ai motivi nuovi ex art. 585 comma 4°, c.p.p.

Peraltro, solo per mero tuziorismo va osservato che la richiesta di sentire nuovamente il teste Simone Canessa già è stata esaminata con riferimento alla

identica istanza avanzata con precedenti motivi nuovi della difesa di Schettino, al paragrafo 3.2.10 al quale si fa rinvio.

L'appellante, con il secondo dei "nuovi motivi", chiedeva la parziale rinnovazione del dibattimento ex art. 603, commi 1° e 3°, c.p.p. per disporre l'esame di Silvia Coronica e del timoniere Rusli Bin.

Al riguardo il difensore richiamava le stesse argomentazioni svolte nel precedente atto denominato "ulteriori motivi d'appello" e, in particolare, al secondo motivo esposto nel predetto atto (pagine 7-8), alle quali ricollegava la medesima menzionata richiesta di parziale rinnovazione del dibattimento ex art. 603, commi 1° e 3°, c.p.p. per disporre l'esame di Silvia Coronica e del timoniere Rusli Bin. Anche in questo caso si tratta di richiesta identica a quella già esaminata in relazione ai precedenti motivi aggiunti, al paragrafo 3.2.10 al quale si fa rinvio.

3.2.12. Il sesto motivo. La gestione dell'emergenza e i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali. Le violazioni normative e i ritardi nella dichiarazione di emergenza generale e nell'invio dei segnali "pan pan", "distress" e "mayday".

3.2.12.1. Con il sesto motivo di impugnazione, in relazione ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali, l'appellante chiedeva l'assoluzione di Francesco Schettino per non aver commesso il fatto.

Al riguardo assumeva che la condotta tenuta dall'imputato nella fase della gestione dell'emergenza non aveva avuto, in concreto, efficacia causale nella produzione dei singoli eventi e che il Tribunale aveva sul punto solo elencato una serie di regole di condotta definite "cautelari", presuntamente violate dall'imputato.

L'appellante sosteneva che, in via generale e come presupposto dell'analisi dei 14 profili di colpa contestati all'imputato in relazione alla fase in questione, i primi giudici avevano ommesso di considerare che, in una situazione di grave emergenza, era irragionevole "pretendere l'ottusa applicazione di manuali e regolamenti", dovendosi lasciare "all'arbitrio di coloro che occupa(va)no una posizione di

comando, notevoli ambiti di discrezionalità finalizzati ad affrontare le specifiche e concrete emergenze”.

Prima di passare all'esame del merito delle doglianze relative ai singoli profili di colpa, va premesso che il secondo, contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza, per la parte in esame [ventiduesimo del capo a) della rubrica] e, cioè, l'omesso isolamento dei compartimenti stagni, così come l'ottavo profilo [ventottesimo del capo a) della rubrica], ovvero l'omessa notifica al *technical advisor* dell'evento del sinistro, sono stati esclusi dal Tribunale per cui, ovviamente, le questioni non devono essere più vagliata in questa sede.

Degli altri profili di colpa, i primi quattro riguardano altrettante violazioni regolamentari che hanno contribuito ad accumulare un grave ritardo nel dare l'emergenza generale (condotta, quest'ultima, specificamente contestata nel sesto profilo) nonché nel lanciare i messaggi di richiesta di soccorso (oggetto di contestazione specifica nel nono profilo).

Il settimo e il decimo profilo, riguardando le imputazioni ascritte all'imputato per aver omesso di dare personalmente la comunicazione di emergenza generale e gli avvisi complementari e, rispettivamente, di aver fatto comunicare reiteratamente informazioni false e tali da impedire il tempestivo svolgimento delle operazioni di raccolta dei passeggeri presso le muster stations nonché di abbandono della nave, in particolare facendo riferire soltanto di un blackout quando già era consapevole che la Costa Concordia aveva una falla.

Tali ultimi due profili accedono, quindi, alle contestazioni di cui al sesto e, rispettivamente, al nono profilo di colpa citati, unitamente ai quali vanno esaminati.

Con riferimento al primo dei predetti profili di colpa contestati all'imputato [ventunesimo del capo a) della rubrica], ovvero l'omissione del lancio del segnale in codice "Delta X Ray" (procedura antifalla), l'appellante assumeva che il Tribunale sul punto non aveva valutato la prova testimoniale, proveniente da ufficiali che avevano riconosciuto il segnale di falla, che era udibile anche dalle registrazioni VDR, e che si erano quindi attivati per svolgere i compiti loro assegnati per

regolamento. Schettino, a dire dell'appellante, si era dunque immediatamente attivato ed aveva "diretto e coordinato ogni attività necessaria", disponendo, diversamente da quanto riportato nella sentenza impugnata, tutte le verifiche ed i controlli necessari.

In relazione al terzo profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza, [ventitreesimo del capo a) della rubrica], ovvero, l'omessa attivazione della centrale operativa, l'appellante sosteneva che l'assunto che il comandante non avesse inviato immediatamente personale per eseguire le necessarie verifiche era contraddetto dall'ordine dato dal K2 Bosio all'ufficiale Iaccarino di recarsi assieme all'altro comandante in seconda, Christidis, a visionare i danni, ordine che era stato condiviso da Schettino. Aggiungeva che la posizione processuale del K2 Bosio era stata archiviata, cosa che significava che le scelte dallo stesso operate, "con l'avallo di Schettino", non erano state considerate colpose, per cui non si comprendeva come avrebbero potuto assumere valenza colposa con riferimento alla condotta di Schettino.

Circa il quarto profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [ventiquattresimo del capo a) della rubrica], ovvero l'omessa nomina di uno *ship crisis coordinator*, delegato alle comunicazioni con la società armatrice, l'appellante rilevava che la stessa sentenza impugnata evidenziava che la procedura presuntamente violata concedeva al comandante la possibilità di delegare tale funzione, cosa che Schettino preferiva non fare per intrattenere personalmente i rapporti telefonici con il FCC (*fleet crisis coordinator*) della società armatrice Roberto Ferrarini.

Sul punto, proseguiva il difensore dell'imputato, i primi giudici sostenevano che tali conversazioni avevano impedito a Schettino di "ascoltare notizie importantissime" (pag. 239, sent. imp.), facendo riferimento in particolare alle notizie che alle ore 21:58 Christidis aveva comunicato con riferimento ai DG 1,2,3 allagati.

L'appellante assumeva che alle ore 21:49 e 21:53 Schettino aveva ricevuto quelle stesse notizie direttamente da Pilon e che, in caso di evento straordinario

coinvolgente la nave, i suoi ospiti e l'equipaggio, il comandante doveva immediatamente informare la compagnia tramite l'FCC usando il telefono, essendo il primo contatto, come da manuale, in carico al comandante: che, in considerazione del fatto che questa era una facoltà del comandante e non un obbligo, del fatto eccezionale di avere il comandante in seconda Bosio che era in plancia, Schettino riteneva opportuno lasciare che fosse quest'ultimo a raccogliere le informazioni e a riportargliele in tempo reale, mentre egli gestiva in prima persona le comunicazioni con la compagnia.

In concreto, secondo la tesi dell'appellante, l'emergenza veniva gestita con due uomini chiave: il K2 Bosio in comunicazione con il K2 Christidis e con Iaccarino; il K1 Schettino in comunicazione con la compagnia; con il K1 e il K2 Bosio che interagivano tra loro scambiandosi le informazioni, per cui l'evoluzione della situazione di crisi a bordo, della quale Schettino relazionava a Ferrarini, erano quelle che lo stesso imputato riceveva dal K2 Bosio.

Pertanto, concludeva sulla questione l'appellante, non era verosimile che la scelta di gestire in prima persona le informazioni con la compagnia avesse motivazioni personali e/o che tale attività potesse avere "distratto" l'imputato, con la conseguenza che il profilo di colpa risultava sfornito di ogni collegamento con una materiale condotta dotata di rilevanza causale rispetto agli eventi lesivi e mortali cui si riferivano le contestazioni.

Con riferimento al quinto profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [venticinquesimo del capo a) della rubrica], ovvero l'omessa costituzione di una unità di crisi a bordo, l'appellante asseriva che il Collegio di primo grado aveva attribuito rilevanza colposa alla circostanza che Schettino non aveva costituito il "crisis committee shipside", chiamandone a far parte il comandante in seconda, il direttore di macchina e l'hotel director, scopo della quale costituzione era quello di creare un flusso di informazioni "al fine di adottare con tempestività le decisioni più appropriate".



Il difensore dell'imputato deduceva che "stranamente" i giudicanti di prime cure avevano ritenuto provato questo profilo di colpa, sebbene dalla mera lettura della *timeline* risultasse che tutti gli indicati ufficiali e molti altri si erano immediatamente attivati per informare il comandante, "minuto per minuto", della situazione in evoluzione.

A dire dell'appellante, quindi, il profilo di colpa ascritto resterebbe confinato in una sfera puramente astratta, discorrendosi di un generico difetto di circolazione delle informazioni tra gli ufficiali, attribuito al comandante secondo una logica di mera responsabilità di posizione, senza esplicitarne la specifica e concreta rilevanza causale nel determinismo degli eventi delittuosi contestati, con riferimento ai decessi e alle lesioni.

In relazione al sesto profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [ventiseiesimo del capo a) della rubrica] e, cioè, avere omesso e poi ritardato eccessivamente di emettere il segnale di emergenza generale, l'appellante assumeva che non erano condivisibili le argomentazioni del Tribunale, secondo le quali il ritardo nel dare l'emergenza generale, prima, e l'abbandono della nave, poi, si erano rivelati decisivi, impedendo a tutte le scialuppe di raggiungere l'acqua prima che l'inclinazione della nave risultasse troppo elevata (questione, quest'ultima, oggetto del successivo paragrafo).

Ciò perché - a dire dell'appellante - i primi giudici non consideravano adeguatamente i dati rilevabili dalla trascrizione della *timeline*, nonché le obiezioni formulate dall'imputato stesso, il quale aveva sempre sostenuto che, a causa dell'imprecisione delle notizie comunicategli dagli ufficiali e, in particolare, da quelli presenti nei ponti sottostanti e, cioè, nei luoghi più prossimi a quelli interessati dalla falla, non era stato posto in condizione di avere un quadro reale della gravità della situazione, con particolare riferimento all'avvenuto allagamento di ben 3 compartimenti.

Tale circostanza, assumeva il difensore dell'imputato, era stata compiutamente rappresentata al comandante solo in un momento successivo a quello nel quale,

secondo il Tribunale di Grosseto, egli avrebbe dovuto dichiarare l'emergenza generale.

In particolare, secondo l'appellante, i primi giudici muovevano da un assunto del tutto errato, che finiva "per far ridondare in danno dello Schettino l'imperdonabile atecnicismo e imprecisione dell'informazione trasmessa dal Direttore di macchina Pilon".

Ed infatti la possibilità di azionare la pompa di emergenza non poteva non indurre il comandante a rappresentarsi la ragionevole possibilità di gestire l'allagamento. L'informazione "fuorviante" inerente l'allagamento del quadro elettrico lasciava presagire uno squarcio laterale alto tale da non interessare l'intero compartimento, quale che fosse quello, comunque non indicato dal Pilon e non rappresentato nel *damage control plan*, ospitante il quadro elettrico e che, quindi, la rientrata d'acqua potesse essere eliminata aspirandola "con la pompa di emergenza".

L'appellante sosteneva che alle 21:59, e, cioè, appena un minuto prima di quando, secondo la ricostruzione della sentenza, il comandante avrebbe al più tardi dovuto dichiarare l'emergenza generale, le informazioni a disposizione dello stesso erano ancora molto approssimative e delineavano una situazione di "incerta evoluzione", perché la risposta al quesito formulato da Schettino circa l'allagamento anche del compartimento n. 6, giungeva solo alle ore 22:06:11 ed era inequivocabilmente rassicurante, atteso che Iaccarino, presente in macchina, riferiva testualmente: "confermo che adesso l'acqua non sta salendo ... le porte stagne stanno tenendo ... 4, 5 e 6 liberi .. sto andando a prua".

Quindi, proseguiva l'appellante, addirittura 6 minuti dopo il momento in cui, secondo i giudici grossetani, il comandante - avendo appreso che erano compromesse le condizioni di galleggiabilità per effetto dell'allagamento di tre compartimenti - avrebbe dovuto dichiarare l'emergenza generale (22:00:40), lo stesso Schettino aveva invece ricevuto la conferma, da parte di un ufficiale presente in macchina (Iaccarino), del fatto che il compartimento n. 6 non era allagato e che, quindi, i compartimenti allagati erano soltanto due, il n. 5 ed il n. 7.

A fronte di un quadro conoscitivo di tale natura, assumeva l'appellante, era "assolutamente incomprensibile ed inaccettabile la sicumera" con cui il Tribunale di Grosseto, "con il senno del poi", imputava al comandante di non avere compreso già alle 22:00:40 che nulla v'era più da fare se non chiamare l'emergenza generale. "Tali insuperabili ed inequivoche acquisizioni processuali" attestavano, a dire del difensore dell'imputato, che, a differenza di quanto sostenuto dai giudici di primo grado, che si erano "appiattiti sui clamorosi travisamenti caratterizzanti, sul punto, l'elaborato peritale", soltanto alle ore 22:10:55 e non già alle 21:58 (come affermato a pag. 205 della perizia), il comandante Schettino si sarebbe potuto/dovuto rappresentare una situazione di allagamento di tre compartimenti - tale da compromettere la galleggiabilità - e, quindi, da suggerire la necessità di dichiarare l'emergenza generale.

I giudici della gravata sentenza, assumeva l'appellante, non si erano poi in alcun modo confrontati con il dato per cui l'imputato, in base alle conoscenze tecniche nella sua disponibilità, poteva "fondatamente confidare nel fatto che la Concordia fosse in grado di galleggiare anche con tre compartimenti allagati".

Inoltre, si erano "astenuiti dal confrontarsi con il dato, introdotto e documentato dall'imputato, per cui quest'ultimo, attraverso le esercitazioni anti falla svolte utilizzando il computer NAPA, aveva acquisito conferma del fatto che la Concordia fosse in grado di galleggiare anche con tre compartimenti allagati".

Al riguardo l'appellante richiamava "le stampate del Computer NAPA relative alle esercitazioni anti falla svolte sulla nave gemella della Costa Concordia, la Costa Serena", dalle quali emergeva che, simulando l'allagamento degli stessi tre compartimenti allagati sulla Costa Concordia (locali PEM e locali DG 1, 2, 3, 4, 5 e 6), le condizioni di galleggiabilità risultavano comunque garantite.

Il difensore dell'imputato assumeva, quindi, che la scelta del comandante di provocare "l'appoggiamento" finale della Concordia sul basso fondale, sì da fare in modo che l'abbandono nave avvenisse a poche decine di metri dalla riva, aveva consentito a numerosi passeggeri caduti in acqua di raggiungere a nuoto, in poche

bracciate, la salvezza mentre se, al contrario, “come preteso” dai primi giudici, il comandante, “pur potendo ancora galleggiare”, avesse senz’altro dato l’emergenza generale alle 22.00:40 (o addirittura alle 21:58), con conseguente ammaino delle ancore ed avvio delle procedure di abbandono nave, tali operazioni si sarebbero svolte ad oltre 800 metri dalla costa, con la conseguenza che i passeggeri eventualmente lanciatisi in mare, in preda al panico, non avrebbero avuto alcuna chance di sopravvivenza, costretti, in tale eventualità, a nuotare per centinaia di metri nelle acque gelide di una notte di gennaio.

In conclusione sul punto il difensore dell’imputato assumeva che, tra le regole di condotta da rispettare in caso di emergenza, Schettino, in base agli elementi di conoscenza in quel momento a sua disposizione (tre compartimenti allagati e, quindi, galleggiabilità ancora garantita), riteneva di conformarsi a quella - “forse non scritta nei cervellotici e burocratici protocolli di sicurezza, ma senz’altro improntata ai principi generali dell’arte nautica” - secondo cui, “finché la nave galleggia è la miglior scialuppa di salvataggio”, mentre se la nave si fosse trovata a tale ora in mare aperto, dove il fondale era di circa 100 metri, la stessa sarebbe colata a picco di poppa ben prima dell’orario delle 23:30 in cui, secondo le prescrizioni della SOLAS, si sarebbe dovuta completare l’evacuazione della nave, ove l’emergenza generale fosse stata dichiarata alle 22:00:40, “come preteso in sentenza”.

La condotta indicata come doverosa in sentenza e colposamente omessa dal comandante - proseguiva la difesa - avrebbe provocato l’inabissamento della Costa Concordia prima del completamento delle operazioni di evacuazione, con la conseguenza che, con ogni probabilità, le vittime sarebbero state “nell’ordine delle centinaia”, mentre la scelta del comandante di assecondare lo scarrocciamento della nave verso la costa, fino all’incaglio della stessa sul basso fondale si era rivelata decisiva e consapevolmente orientata al fine di impedire detto catastrofico esito del naufragio, come protestato dall’imputato sin dal primo momento, in sede di interrogatorio di garanzia svoltosi appena 5 giorni dopo il tragico incidente.

Né poteva valere sul punto - assumeva il difensore - l'obiezione svolta in sentenza (cfr. pag. 344-345 imp. sent.) secondo cui la tesi dell'imputato (in base alla quale l'ammaino, in condizioni di scarrocciamento trasversale, sarebbe stato controindicato se non a nave ferma, per il rischio che le scialuppe potessero essere travolte dalla nave) era confutata dalla dinamica reale.

Ed infatti al riguardo i primi giudici sostenevano (a pagina 345) che l'ammaino delle scialuppe di destra sarebbe avvenuto alle ore 22:45, quando, cioè, la nave era ancora dotata di abbrivio laterale ed aveva una velocità di circa un nodo, la stessa che era dato registrare alle 22:28 quando, in base all'accertamento controfattuale svolto in sentenza, sarebbe dovuto avvenire l'inizio delle operazioni di ammaino.

Ebbene - asseriva il difensore dell'imputato - si trattava "di clamoroso travisamento delle acquisizioni probatorie", in quanto doveva ritenersi pacifico che le prime lance ammainate sul lato di destra toccavano l'acqua solo alle ore 22:58.

In relazione al settimo profilo di colpa ascritto all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [ventisettesimo del capo a) della rubrica], ovvero, l'aver omesso di dare personalmente la comunicazione di emergenza generale e di dare gli avvisi complementari, secondo l'appellante la motivazione adottata a dimostrazione della colpa sarebbe inconferente con l'indicato profilo, non rispondendo al vero che Schettino non dava l'ordine personalmente, ben potendo lo stesso avvalersi, per dare ogni comunicazione e annuncio, della collaborazione "delle hostess e dei suoi ufficiali".

In ordine al nono profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [ventinovesimo del capo a) della rubrica], ovvero di avere omesso o, comunque, ritardato eccessivamente di fare emettere i segnali di "pan pan" prima, di "distress" e di mayday", poi, di modo che il coordinamento dei soccorsi esterni non poteva avvenire con adeguata tempestività ed efficienza, il difensore dell'imputato osservava, con riferimento al segnale "pan pan", che il Tribunale addebitava a Schettino che, essendo stato interpellato da Spadavecchia, tecnico responsabile per la gestione dell'informatica, sulla opportunità di inviare il

messaggio “pan pan”, l'imputato gli faceva segno, mentre parlava a telefono, di aspettare.

Secondo l'appellante sul punto i primi giudici avevano espunto dal ragionamento ricostruttivo di quelle fasi dell'emergenza la circostanza che Schettino aveva più volte chiesto a Bosio di indicargli i dati forniti dal sistema NAPA e che, “stranamente”, il suo ufficiale gli aveva comunicato che il NAPA non era funzionante. Ciò in quanto, a dire dell'appellante, l'interessamento del comandante era finalizzato proprio ad acquisire informazioni sulla situazione reale, sull'entità del danno e sull'assetto e la stabilità della nave.

Quanto al segnale “mayday”, inviato alle 22:38, per il difensore valevano le considerazioni svolte con riferimento al contestato sesto profilo di colpa relativo alla fase della gestione dell'emergenza, assumendo che il segnale non veniva dato perché fino a quel momento la nave, “stando ai dati tecnici forniti al comandante, legittimamente e ragionevolmente pareva potesse essere ancora salvata”.

In ogni modo, ripeteva l'appellante, le inesatte informazioni fornite a Schettino, con riferimento al preciso numero di compartimenti allagati, non gli consentiva di conoscere la reale condizione di stabilità della nave, per cui non poteva essere allo stesso ascritta la responsabilità di non avere proceduto nei tempi ipotizzati dai periti (e condivisi dal Tribunale) alle fasi di emergenza generale e abbandono nave, essendo convinto di potere ancora contare sulla galleggiabilità della nave.

In proposito asseriva che un ulteriore allagamento dei locali non interessati dall'urto si aveva anche a causa dell'apertura della porta stagna A24 “da parte di ignoti appena dopo che il comandante ne aveva ordinato la chiusura” e che, del resto, il comandante aveva “ragionevolmente pensato di dare l'abbandono nave solo dopo avere adagiato la Concordia sul basso fondale, essendo plausibile che la nave potesse, in tempi brevissimi, affondare (così determinando la morte di migliaia di persone), atteso che la profondità delle acque superava in quel punto i 90 metri”.

Aggiungeva l'appellante che “alcun pregio” poteva essere riconosciuto alla tesi espressa dai periti nominati del G.i.p. sui tempi di abbandono nave e su quelli

indicati in sentenza come “ritardo”, in quanto “affidati ad ipotesi e congetture nonché all’uso malevolo di dati che risulta(va)no inconciliabili con una serie di elementi rimasti assolutamente provati”.

Con riferimento a questa problematica l’appellante assumeva essere opportuno disporre la rinnovazione del dibattimento, per sentire “i periti a chiarimento”, chiedendosi nell’ipotesi in cui il compartimento n. 3 fosse rimasto asciutto, se si sarebbe ritardata la fase di affondamento e capovolgimento della nave sul lato dritto, con la possibilità di salvare gli altri passeggeri.

In relazione al decimo profilo di colpa contestato all’imputato relativamente alla fase della gestione dell’emergenza [trentesimo del capo a) della rubrica] e, cioè, aver fatto comunicare reiteratamente informazioni false e tali da impedire il tempestivo svolgimento delle operazioni di raccolta presso le muster stations e di abbandono della nave, in particolare facendo riferire soltanto di un blackout quando già era consapevole che la nave aveva una falla notevole, l’appellante assumeva che il comandante, finché non aveva un quadro preciso della reale situazione e delle condizioni della nave, effettivamente ritardava nel far dare gli annunci di emergenza, perché temeva che potessero ingenerare il panico nei passeggeri e, conseguentemente, che ne derivassero danni irreparabili alle persone.

Risultava, però, provato e di tanto si dava atto in sentenza, senza che i primi giudici ne avessero tratto le dovute conclusioni, che i passeggeri si precipitavano sui ponti e si recavano quasi immediatamente alle muster stations e che, “poco dopo le ore 22:10:55, Schettino non sapeva affatto che la nave avesse una falla di tali dimensioni”, come erroneamente riteneva il Tribunale.

Egli, infatti, proprio in quei momenti, chiedeva a Pilon “*e allora dove abbiamo toccato?*” Ed il suo interlocutore gli rispondeva “*uno squarcio laterale abbiamo fatto, evidentemente, io non l’ho visto questo squarcio ..*”.

Secondo l’appellante si trattava “ancora una volta” di una motivazione che riteneva integrati profili di colpa con riferimento a circostanze sfornite di ogni funzione causale con riferimento ai decessi poi intervenuti “dopo la mezzanotte”.

3.2.12.2. Va dapprima esaminata la doglianza di ordine generale, indicata come presupposto dell'analisi dei singoli profili di colpa contestati all'imputato in relazione alla fase in questione, secondo la quale i primi giudici avrebbero omesso di considerare che, in una situazione di grave emergenza, era irragionevole "pretendere l'ottusa applicazione di manuali e regolamenti", dovendosi lasciare "all'arbitrio di coloro che occupa(va)no una posizione di comando, notevoli ambiti di discrezionalità finalizzati ad affrontare le specifiche e concrete emergenze".

La doglianza è infondata.

Innanzitutto va sinteticamente premesso che il primario fondamento della responsabilità a titolo di colpa attualmente si rinviene proprio nella oggettiva contrarietà della condotta alle norme di comportamento di cui sono espressione le regole cautelari dirette a prevenire determinati eventi e nell'inosservanza del livello di diligenza, prudenza e perizia oggettivamente dovuto ed esigibile, piuttosto che sul fondamento psicologico, basato sulla riprovevolezza della condotta, la presenza di una volontà inosservante o la negligenza interiore.

Per l'ordinamento, infatti, è maggiormente rilevante che la condotta tenuta si sia posta in contrasto con le regole datesi dall'organizzazione sociale nello specifico campo in cui si sia svolta l'attività comportante il rischio di eventi dannosi, piuttosto che prendere in considerazione i processi psichici dell'agente.

Ai fini del giudizio di responsabilità, ovviamente, non è sufficiente che l'agente abbia violato una o più regole cautelari (non è, cioè, sufficiente il c.d. *versari in re illicita*), ma è necessario che lo stesso non abbia previsto - nei limiti in cui questa previsione era invece da lui oggettivamente esigibile - che quella violazione avrebbe avuto come conseguenza il verificarsi dell'evento.

Al riguardo si è chiarito che l'applicazione del principio di colpevolezza esclude qualsivoglia automatismo rispetto all'addebito di responsabilità anche a carico di chi ricopre una posizione di garanzia, imponendosi la verifica, in concreto, della violazione da parte di tale soggetto della regola cautelare (generica o specifica) e

della prevedibilità ed evitabilità dell'evento dannoso che la regola cautelare violata mirava a prevenire (la c.d. concretizzazione del rischio).

In definitiva, l'individualizzazione della responsabilità penale richiede di verificare non soltanto se la condotta abbia concorso a determinare l'evento (ciò che si risolve nell'accertamento della sussistenza del nesso causale) e se la condotta sia stata caratterizzata dalla violazione di una regola cautelare, sia essa generica o specifica, ma anche se l'autore della stessa condotta (il titolare della posizione di garanzia) potesse prevedere, con giudizio "ex ante", quello specifico sviluppo causale ed attivarsi per evitarlo.

Ciò premesso, non è esatto affermare che, in una situazione di grave emergenza (peraltro causata dallo stesso agente), sarebbe irragionevole "pretendere l'ottusa applicazione di manuali e regolamenti", dovendosi lasciare spazio a una non meglio precisata "discrezionalità" dei comportamenti da parte del soggetto in posizione apicale e di garanzia, onde valutare una eventuale riprovevolezza della sua condotta, indipendentemente dalle regole cautelari violate o, comunque, ponendole in secondo piano. Sul punto va rilevato che nel caso specifico l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza a bordo della Costa Concordia era garantito dal *safety management system* o SMS, complesso di procedure regolamentari predisposto dalla società armatrice in ottemperanza a quanto previsto dall'*international safety management code* - codice internazionale di gestione della sicurezza o ISM - adottato dall'organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione del 4 novembre 1983.

Altra fonte normativa internazionale di riferimento da osservare, sempre riconducibile alla predetta organizzazione, era la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (*International Convention for the Safety of Life at Sea* - più nota come SOLAS, dall'acronimo di *Safety of Life at Sea*, approvata a Londra nel 1914 - in seguito al naufragio del Titanic - per stabilire *standard* di sicurezza sotto il profilo tecnico e della preparazione dell'equipaggio in caso di emergenza).

Da ultimo vi erano la convenzione e il corrispondente codice STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) sugli *standard* di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata dall'IMO il 7 luglio del 1978.

3.2.12.3. Ciò preventivamente considerato, va rilevato che le doglianze sul primo, terzo, quarto e quinto profilo di colpa [l'omissione del lancio del segnale in codice "Delta X Ray" (procedura antifalla), l'omessa attivazione della centrale operativa, l'omessa nomina di uno *ship crisis coordinator*, l'omessa costituzione di una unità di crisi a bordo ("*crisis committee shipside*")], sono prospettate dall'appellante sostenendo la citata tesi della sostanziale superfluità del rispetto delle norme regolamentari, per trattarsi - a suo dire - di mere formalità burocratiche e per esservi di fatto stato, comunque, un sostanziale coordinamento tra gli ufficiali di bordo, che avrebbe per così dire garantito il "raggiungimento dello scopo".

E' evidente che si tratta, in entrambi i casi, di argomentazioni difensive di puro comodo e destituite di ogni fondamento.

In primo luogo le menzionate regole e le procedure aziendali prescritte per i casi di emergenza, analiticamente contestate con riferimento a ciascuno dei singoli profili di colpa di cui al capo a) della rubrica, non rappresentano disposizioni burocratiche o mere irrilevanti formalità, ma precise prescrizioni dettate per dare un ordine delle priorità da seguire nella fase emergenziale, per evitare deleterie indecisioni tergiversazioni e perdite di tempo prezioso, per limitare dispersioni di forze e risorse, per impedire inutili duplicazioni di compiti, per consentire lo scambio razionale ed effettivo di informazioni importanti per la sopravvivenza dei passeggeri e dell'equipaggio e per dare modo al comandante, primo responsabile e titolare della apicale posizione di garanzia, di acquisire tempestivamente le informazioni necessarie e di concentrarsi sulle vitali decisioni da prendere, a lui personalmente ed esclusivamente rimesse.

La plateale e pressoché integrale violazione di tutte le normative, anche procedurali, ha certamente contribuito in modo preponderante a generare

confusione e ad accumulare i gravi ritardi nell'assunzione delle decisioni dovute dall'imputato, che si sono rivelati fatali per la vita di 32 persone e per l'incolumità di molte altre.

Più specificamente, in ordine al primo profilo di colpa, va osservato che il comandante Schettino era da subito perfettamente consapevole che la nave aveva impattato con la formazione rocciosa del basso fondale de Le Scole.

Ed infatti alle 21:45:19, 12 secondi dopo l'urto, l'imputato chiedeva in plancia: "*Abbiamo urtato uno scoglio?*" e Tievoli gli dava conferma: "*Su uno scoglio e pure a pelo d'acqua*".

In quel frangente la velocità della nave, l'intensità delle vibrazioni, lo sbandamento immediato, l'avvio degli allarmi acustici e sonori nonché il contestuale primo blackout appunto delle 21:45:19 rappresentavano un quadro tale da dover far sospettare un'entrata di acqua che, difatti, pochi minuti dopo diveniva una certezza, quando il direttore di macchina Pilon comunicava a Schettino, alle ore 21:49, che la Concordia aveva riportato una falla di cospicua entità.

La società armatrice aveva provveduto a regolamentare, 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.

Ed invero, dopo la precisazione che il comandante era responsabile della applicazione della stessa, nella procedura citata, 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.

Quindi la procedura passava a disciplinare le specifiche situazioni di emergenza che potevano determinarsi, partendo proprio da quella collisione-falla che si era verificata, stabilendo che, una volta avuta la certezza della presenza di una falla a bordo, l'esigenza prioritaria (peraltro secondo anche un principio di logica e di buon senso) era quella di individuare i danni.

A tale riguardo il ruolo di appello prevedeva l'obbligo, in caso di falla, di inviare il relativo segnale, consistente in due fischi lunghi e nella chiamata attraverso l'altoparlante del codice "Delta X Ray".

Il segnale falla non era riconoscibile dai passeggeri, bensì unicamente dai membri dell'equipaggio.

Lo scopo dell'invio di tale segnale in codice era evidente: attivare i soggetti chiamati dal ruolo di appello per l'evento falla a svolgere determinati compiti 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 desume 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 ed a gestire le eventuali 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 i danni e a porre in essere le attività consequenziali di contenimento degli stessi, bensì anche a quella di allertare quei gruppi che sarebbero dovuti entrare in azione in caso di aggravamento della crisi.

Nessun dubbio, pertanto, 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 4 minuti dall'impatto, avesse l'obbligo di lanciare il segnale falla e di attivare, dirigere e coordinare le attività previste in tale situazione di pericolo.

Schettino, tuttavia, non lanciava (né dava ordine di lanciare) l'importante segnale antifalla e il codice "Delta X Ray" per attivare il ruolo di appello e avviare la procedura.

Si riporta al riguardo il relativo passaggio dell'esame dibattimentale dell'imputato:
" *PRESIDENTE - Sì, chiedo scusa però, l'Imputato deve rispondere. La domanda del Pubblico Ministero è quella. Anzi, sono due. La prima è: chi in teoria doveva dare l'allarme falla, secondo: se lei ha dato l'allarme falla. IMP. SCHETTINO - Lo dovevo dare io. PRESIDENTE - Ecco. La seconda domanda è: lo ha dato lei? IMP. SCHETTINO - No*". (udienza 2.12.2014, III, pag. 21).

Nel prosieguo dell'esame dibattimentale l'imputato, nel riconoscere di non aver inviato il relativo segnale di falla, si giustificava sostenendo che non vi era alcuna esigenza di inviarlo perché le vibrazioni causate dall'impatto erano state così intense

da costituire esse da sole il 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) e perché *“l’allarme falla non avrebbe comportato nessun beneficio nella situazione in atto, avrebbe solamente, con il senno di poi, sottratto, e questo si può solo vedere dai test, degli uomini, che avrebbero indossato, come squadre controllo danni, anfibi, scarponi, eccetera...Perché poi avrebbero dovuto buttare tutto per recarsi alle scialuppe, perché lo stesso personale, non è che a bordo abbiamo delle squadre di pompieri che fanno solo quello. Le stesse persone poi dovevano dirigersi in altri luoghi”* (udienza 2.12.2014, III, pag. 36).

Sul punto va notato che il mancato svolgimento fin dall’inizio della procedura e dei compiti previsti dal ruolo di appello per i membri dell’equipaggio, che Schettino ha tentato di giustificare nel modo anzidetto, ha causato sin dal primo momento della fase di gestione dell’emergenza confusione e la conseguente sostanziale deresponsabilizzazione dei componenti del ruolo di appello rispetto ai compiti loro assegnati, che infatti in buona parte non venivano osservati, come si vedrà anche nei paragrafi successivi.

Sulla base di questi elementi, pertanto, condivisibilmente il Tribunale ha ritenuto che i due fischi lunghi del segnale falla, di cui hanno riferito alcuni dei testi (ma che altri hanno dichiarato di non aver udito), erano partiti forse per errore o su iniziativa personale di un ufficiale in plancia, ma sicuramente non su ordine del comandante.

Ma all’imputato non è contestato unicamente l’omesso invio del segnale di falla, ma anche (e soprattutto) di non aver attivato, diretto e coordinato la procedura prevista per il caso di falla a bordo.

A tal riguardo Schettino si è giustificato, 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 a suo giudizio rivelata superflua o addirittura controproducente, in quanto avrebbe sottratto alcuni uomini dell’equipaggio dallo svolgimento di altri compiti “più importanti”.

Nell'ascoltare l'ordine con cui Bosio chiedeva a Iaccarino di recarsi presso la zona sinistrata per verificare l'entità dei danni, il comandante, invece, 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 proprio al comandante e ad occuparsi della verifica della stabilità della nave mediante l'attuazione del *damage control plan*.

Ma Schettino non attivava e non faceva rispettare il ruolo di appello e l'attuazione dell'importante *damage contro plan* veniva anch'essa omessa.

Le giustificazioni fornite dall'imputato, dunque, oltre a non essere fondate nel merito, rappresentano, come condivisibilmente ritenuto dal Collegio di primo grado, "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".

Tesi, questa della presunta assoluta "discrezionalità" dei comportamenti del comandante, tanto ardita quanto destituita di fondamento ma che, come innanzi esposto, è stata espressamente riproposta anche nell'atto di appello in esame.

3.2.12.4. In relazione al terzo profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [ventitreesimo del capo a) della rubrica], ovvero l'omessa attivazione della centrale operativa, va osservato che l'istruttoria ha confermato la fondatezza della contestazione, essendo emerso, come già rilevato, che l'imputato non attivava alcuna squadra controllo danni.

Egli, inoltre, assisteva silente all'improprio ordine con cui il K2 Bosio - ancora una volta in difformità di quanto sarebbe stato previsto dal ruolo di appello - chiedeva a Iaccarino di recarsi a verificare i danni, mentre a quel punto Schettino avrebbe dovuto ricordare al K2 che spettava a lui stesso recarsi presso la zona sinistrata, quale coordinatore della centrale operativa.



Iaccarino, peraltro, non veniva neppure sostituito nei suoi compiti previsti in questa fase dal ruolo di appello e, cioè, segnare tutti i dati relativi all'allagamento sulla pianta della nave, redigendo il cosiddetto *damage control plan*, che restava, come detto, anch'esso "lettera morta".

Come ritenuto dai giudici di primo grado 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.

3.2.12.5. Circa il quarto profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [ventiquattresimo del capo a) della rubrica], ovvero l'omessa nomina di uno *ship crisis coordinator*, delegato alle comunicazioni con la società armatrice, va rilevato che, come osservato dal Tribunale e ribadito dall'appellante, la procedura aziendale prevedeva la facoltà e non l'obbligo per il comandante di delegare le comunicazioni con l'FCC a un altro ufficiale.

Tuttavia l'impegno nelle conversazioni telefoniche, che occupava Schettino per ben 5 volte mentre si trovava nella plancia di comando nel lasso di tempo dopo l'impatto, finiva certamente col distrarlo dalle attività di gestione dell'emergenza, che avrebbero meritato invece la priorità assoluta.

Le telefonate con Ferrarini venivano effettuate da una zona appartata della plancia, per cui l'imputato, mentre conversava, non aveva neppure la possibilità di ascoltare le notizie importantissime che in quei delicati frangenti giungevano dai ponti sottostanti circa l'estensione dell'allagamento.

In particolare, alle ore 21:58, mentre Schettino dialogava con Ferrarini (che si trovava a Genova), il K2 Christidis chiamava dalla sala macchine per riferire in plancia che l'acqua era quasi arrivata al ponte 0 e, 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.

In proposito va notato che l'intera produzione ordinaria di energia elettrica 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.

La linea di galleggiamento della nave era corrispondente all'incirca al ponte 0 ed era variabile a seconda del carico complessivo della nave, dividendo 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 definita "opera morta", ovvero la parte dello scafo al di sopra della linea di galleggiamento.

Orbene, 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 Ferrarini.

Analogamente, alle ore 22:06, mentre Schettino parlava al telefono con Ferrarini, Pilon riferiva a Bongiovanni che avevano perso completamente il quadro elettrico e che il diesel generatore d'emergenza non stava partendo.

Anche in questo caso la conversazione telefonica con Ferrarini costituiva un elemento di distrazione per il comandante.

L'appellante assumeva che alle ore 21:49 e alle ore 21:53 precedenti Schettino aveva ricevuto quelle stesse notizie direttamente da Pilon e che, comunque, gli altri ufficiali in plancia avrebbero avuto l'obbligo di riferirgli le informazioni che giungevano dalla sala macchine.

Tuttavia era lo stesso comandante che non aveva costituito la prevista unità di crisi a bordo (*crisis committee shipside*) né in precedenza egli aveva riferito agli altri ufficiali in plancia le notizie allarmanti fornitegli da Pilon nella prima conversazione delle 21:49 (quadro elettrico completamente allagato).

Peraltro, dopo le telefonate con Ferrarini, Schettino neppure chiedeva se nel frattempo vi fossero stati degli aggiornamenti.

E' stato poi sostenuto dalla difesa che il comandante in ogni caso doveva immediatamente informare la compagnia tramite l'FCC usando il telefono, essendo il primo contatto in carico allo stesso e che Schettino, avendo la facoltà e non l'obbligo di delegare le comunicazioni con l'FCC a un altro ufficiale, avrebbe "approfittato" del "fatto eccezionale di avere il comandante in seconda Bosio che era in plancia", per lasciare che fosse quest'ultimo a raccogliere le informazioni e a riportargliele in tempo reale, mentre egli gestiva in prima persona la comunicazione con la compagnia. In sostanza, secondo l'appellante, l'emergenza sarebbe stata gestita con due uomini chiave: il K2 Bosio in comunicazione con il K2 Christidis e con Iaccarino; il K1 Schettino in comunicazione con la compagnia; con il K1 e il K2 Bosio che interagivano tra loro scambiandosi le informazioni, per cui l'evoluzione della situazione di crisi a bordo, della quale Schettino relazionava a Ferrarini, erano quelle che lo stesso imputato riceveva dal K2 Bosio.

Al riguardo è evidente che, una volta assolto l'obbligo di comunicare l'incidente anche al FCC, in quei frangenti, vista la gravità della situazione, il comandante avrebbe dovuto dare la priorità alla raccolta delle informazioni provenienti dai ponti sottostanti della nave, potendo delegare a un altro ufficiale le eventuali ulteriori comunicazioni al FCC, essendo la facoltà chiaramente prevista per consentire al comandante, proprio in una situazione di grave crisi, di potersi dedicare unicamente alla gestione dell'emergenza.

Neppure può fondatamente sostenersi che le conversazioni con Ferrarini erano rivolte a chiedere l'invio di soccorsi, dal momento che, come meglio si vedrà in seguito, l'imputato ometteva sin da subito e, poi, reiteratamente anche dopo, di comunicare i fatti all'autorità marittima, contravvenendo ai suoi precisi obblighi e, quindi, successivamente, faceva persino propalare alla stessa autorità notizie false sulla situazione della nave.

Infine, del tutto fantasioso e meramente difensivo appare l'argomento secondo il quale vi sarebbe stata in plancia una sostanziale precisa ripartizione dei compiti nel senso descritto dall'appellante e un fantomatico perfetto coordinamento tra gli

ufficiali di bordo. Circostanza che in questa sede viene prospettata come un dato acquisito, dopo che lo stesso appellante si è a lungo doluto della inefficienza e della mancanza di collaborazione dei suoi subordinati.

In definitiva, secondo la condivisibile ricostruzione del Tribunale, Schettino volutamente ometteva la nomina di uno *ship crisis coordinator*, delegato alle comunicazioni con la società armatrice.

Egli aveva deciso di comunicare personalmente con il responsabile dell'unità di crisi istituita da Costa Crociere s.p.a. per alleggerire agli occhi del datore di lavoro le proprie responsabilità, per dimostrare che stava cercando in tutti i modi di salvare la costosa imbarcazione, anche a discapito di una più accurata attenzione alle attività di gestione dell'emergenza, che avrebbero meritato invece la priorità assoluta, così perdendo tempo prezioso ai fini della dichiarazione di emergenza generale, prodromica alle ulteriori attività necessarie a garantire la incolumità dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio.

3.2.12.6. Con riferimento al quinto profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [venticinquesimo del capo a) della rubrica], ovvero l'omessa costituzione di una unità di crisi a bordo (*crisis committee shipside*), va osservato che, una volta acquisita la certezza (ore 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 (SMS P15.6 IO 01), infatti, gli incidenti navali sono considerati come situazioni di crisi di terzo livello, per cui è prevista la necessaria costituzione dell'unità di crisi a bordo, tenuta ad operare congiuntamente alla unità di crisi a terra (*crisis committee shoreside*).

Lo scopo della costituzione della unità di crisi a bordo - ritenuta invece superflua dall'imputato, che non provvedeva al riguardo - era quello di creare il flusso costante delle informazioni tra i componenti della stessa, tenuto conto delle loro specifiche competenze tecniche, al fine di valutare in modo corretto le informazioni

via via acquisite e di porre in essere le azioni più appropriate a fronteggiare l'emergenza.

Come ha osservato il Tribunale, ciò che è emerso in modo incontrovertibile dalla istruttoria, è l'assoluta confusione con cui veniva gestita l'intera fase dell'emergenza.

Dalla *timeline* emerge che le informazioni venivano recepite in plancia di volta in volta da persone diverse così che, in difetto di un appropriato coordinamento, non venivano adeguatamente valorizzate.

Il difensore dell'imputato ha dedotto al riguardo che "stranamente" i giudicanti di prime cure avevano ritenuto provato questo profilo di colpa, sebbene dalla mera lettura della *timeline* risultasse che tutti gli indicati ufficiali presenti in plancia e molti altri si erano immediatamente attivati per informare il comandante, minuto per minuto, della situazione in evoluzione.

Anche in questo caso si è in presenza di affermazioni di comodo generiche e contraddittorie, atteso che lo stesso imputato, nel difendersi da altri contestati profili di colpa, si è lungamente lamentato di non essere stato tempestivamente informato dai suoi subordinati delle notizie pervenute dai ponti sottostanti.

La doglianza è comunque infondata, perché le notizie pur arrivando venivano recepite in plancia di volta in volta da soggetti diversi e, in difetto di un appropriato coordinamento, non venivano adeguatamente processate. Emblematica a tal proposito l'incertezza sul numero di compartimenti allagati che continuava a regnare in plancia al termine di ogni comunicazione con i ponti sottostanti.

A dire dell'appellante, invece, il profilo di colpa ascritto resterebbe confinato in una sfera puramente astratta, scorrendosi di "un generico difetto di circolazione delle informazioni tra gli ufficiali, attribuito al comandante secondo una logica di mera responsabilità di posizione, senza esplicitarne la specifica e concreta rilevanza causale nel determinismo degli eventi delittuosi contestati, con riferimento ai decessi e alle lesioni".

Orbene, al di là del fatto che anche la violazione in esame sotto il profilo causale ha contribuito ad accumulare i ritardi con cui è stata data l'emergenza generale, prima, e l'abbandono della nave, poi, non si tratta di contestazioni meramente astratte.

Ed infatti se il comandante, come nel caso della telefonata di Pilon, teneva per sé le notizie che gli arrivano dalla sala macchine e non le comunicava agli altri componenti della prevista unità di crisi a bordo, non si può sostenere che l'unità sia stata di fatto costituita per essere presenti in plancia quasi tutti i suoi componenti. Invero non solo mancava una qualsiasi costituzione di un gruppo in tal senso, ma anche la mera espressione della volontà di attivarlo e di renderlo operativo scambiando effettivamente, tra i soggetti deputati, tutte le informazioni pervenute in plancia. Sarebbe stato necessario, e comunque previsto, che i componenti dell'unità di crisi a bordo avessero potuto supportare il comandante nelle sue decisioni, dopo essere stati posti in condizione di farlo con la completa condivisione di tutto il patrimonio informativo. Ciò non è stato fatto.

Anche in questo caso non può pertanto condividersi l'assunto difensivo pregiudiziale che si trattava di attività superflue e di mere regole burocratiche.

Non è contestabile, quindi, che il comandante era il primo responsabile della situazione di incertezza conseguente al difetto di scambio di informazioni per non aver assicurato, attraverso lo scrupoloso rispetto delle procedure aziendali e del ruolo di appello, della cui applicazione era garante, la elaborazione di ogni notizia, anche mediante annotazione sul *damage control plan* avendo, tra l'altro, egli per primo omesso di riferire agli altri ufficiali in plancia le informazioni ricevute da Pilon.

Il K2 Bosio, in particolare, nella sua deposizione dichiarava che il comandante non gli aveva mai parlato delle notizie che il direttore di macchina aveva fornito nella conversazione delle 21:52 sull'allagamento del quadro elettrico posizionato nel ponte A del compartimento n. 6.

Sul punto, inoltre, 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.

Tale scambio di informazioni sarebbe stato invece importante, in quanto avrebbe permesso a Bosio, qualche minuto più tardi (precisamente alle ore 21:58), di avere tutte le informazioni per rendersi conto che ben 2 compartimenti contigui erano allagati (ovvero, 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, del cui allagamento veniva informato direttamente anche Bosio).

Peraltro, sostenere al riguardo che Schettino personalmente non aveva alcuna incertezza sui compartimenti allagati e che ne ordinava un nuovo controllo “per eccesso di sicurezza” (v. pagg. 85-86 dell’atto di appello in esame), è un’affermazione che, lungi dall’esimere, aggrava la responsabilità dell’imputato, dal momento che lo stesso non solo non si atteneva alle prescrizioni di sicurezza circa la galleggiabilità della nave (su cui v. infra) ma, in tal modo, inutilmente ritardava la dichiarazione di emergenza generale e ogni altra successiva necessaria disposizione per la concreta sicurezza dei passeggeri e dell’equipaggio.

Ciò oltre a non essere comunque un buon motivo per non fare circolare le notizie, non attivando l’unità di crisi prevista.

3.2.12.7. In relazione al sesto profilo di colpa contestato all’imputato relativamente alla fase della gestione dell’emergenza [ventiseiesimo del capo a) della rubrica] e, cioè, l’aver omesso e poi ritardato eccessivamente di emettere il segnale di emergenza generale, l’appellante, con la prima doglianza sul punto, assumeva che i primi giudici non avevano considerato adeguatamente i dati rilevabili dalla trascrizione della *timeline*, nonché le obiezioni formulate dall’imputato stesso, il quale aveva sempre sostenuto che, a causa dell’imprecisione delle notizie comunicategli dagli ufficiali e, in particolare, da quelli presenti nei ponti sottostanti, non era stato posto in condizione di avere un quadro reale della gravità della situazione, con particolare riferimento all’avvenuto allagamento di ben 3 compartimenti. Circostanza - assumeva il difensore dell’imputato - che era stata compiutamente rappresentata al comandante solo in un momento successivo a

quello nel quale, secondo il Tribunale di Grosseto, egli avrebbe dovuto dichiarare l'emergenza generale.

L'appellante deduceva, poi, che la possibilità di azionare la pompa di emergenza non poteva non indurre il comandante a rappresentarsi la ragionevole possibilità di gestire l'allagamento, in quanto l'informazione "fuorviante" inerente l'allagamento del quadro elettrico data da Pilon "lasciava presagire uno squarcio laterale alto", tale da non interessare l'intero compartimento, quale che fosse quello, comunque non indicato dal Pilon e non rappresentato nel *damage control plan*, ospitante il quadro elettrico e che, quindi, la rientrata d'acqua potesse essere eliminata aspirandola "con la pompa di emergenza".

Riguardo a tale primo punto va osservato che l'informazione di Pilon delle 21:52 circa l'allagamento del quadro elettrico non poteva dare adito ad alcun fraintendimento.

Ed infatti, 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 ed era del seguente tenore: 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!*").

Pilon, quindi, comunicava a Schettino, senza possibilità di equivoci, che il quadro elettrico era tutto allagato.

Il quadro elettrico in questione era ubicato in alto nel compartimento stagno n. 6, in cui si trovavano (in basso) anche i DG 4, 5 e 6.

Dalla informazione ricevuta da Pilon, quindi, si poteva/doveva facilmente dedurre che anche i DG 4, 5 e 6 erano allagati, dal momento che l'acqua era arrivata fino al quadro elettrico e i diesel generatori erano posizionati più in basso nello stesso compartimento.

Pertanto le informazioni in possesso di Schettino sarebbero state idonee a far comprendere la situazione, se l'imputato avesse avuto un'adeguata conoscenza della compartimentazione della nave (al riguardo occorre fare riferimento a pagina 99 della perizia di incidente probatorio).

Come detto il quadro elettrico principale era infatti ubicato al ponte A nel 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.

Il quadro elettrico, per la precisione, era posizionato in una sorta di soppalco del compartimento numero 6. Se, dunque, il comandante avesse conosciuto, come era suo preciso obbligo, ex art. 202 D.P.R. 431/1995, la compartimentazione della nave e la precisa ubicazione dei principali elementi di propulsione della stessa, alla notizia di Pilon che l'acqua era arrivata al quadro elettrico ne avrebbe facilmente dedotto che anche i DG 4,5 e 6 erano completamente allagati, visto che erano posizionati più in basso del quadro elettrico.

Schettino, quindi, o non conosceva l'esatto posizionamento dei DG e, quindi, la compartimentazione della nave, in violazione dello specifico obbligo suddetto o, comunque, non valorizzava adeguatamente tale fondamentale informazione fornitagli dal direttore di macchina, che era già sufficientemente specifica.

La prima delle due predette conclusioni, fatta propria dal Tribunale e fondata non su "introspezioni psicologiche" - come sostenuto dalla difesa - ma su dati oggettivi, trova consistenti elementi di conferma anche nelle condotte tenute da Schettino nei minuti successivi.

Ed infatti alle ore 22:10 Schettino 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.

Ciò a ulteriore dimostrazione che non vi era mancanza di chiarezza nei dati forniti da Pilon, come sostenuto dalla difesa, ma piuttosto, da un lato, il difetto di conoscenza da parte del comandante della compartimentazione della nave e della dislocazione dei maggiori elementi di propulsione e, dall'altro, che il mancato uso del *damage control plan* - di cui pure era responsabile Schettino - si rilevava anch'esso influente, poiché le annotazioni scritte sul *damage control plan* avrebbero portato a evidenziare con chiarezza la situazione ed avrebbero costituito un ottimo "ripasso" delle caratteristiche compartimentali della nave ivi raffigurata.

Alle 21:52 il comandante, pertanto, 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 dei timoni, già disalimentati per il blackout e definitivamente bloccati a 35° a dritta (ore 21:46:37, cfr. perizia incidente probatorio pag. 216), il cui 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, quindi, era certamente allarmante già alle ore 21:52 e la Costa Concordia era priva di governo, alla deriva in balia degli agenti atmosferici.

L'appellante sostiene che alle 21:59 le informazioni a disposizione dello stesso erano ancora molto approssimative e delineavano una situazione di incerta evoluzione, perché la risposta al quesito formulato da Schettino circa l'allagamento anche del compartimento n. 6, giungeva solo alle ore 22:06:11 ed era

inequivocabilmente rassicurante, atteso che Iaccarino, presente in macchina, riferiva testualmente: *“confermo che adesso l’acqua non sta salendo ... le porte stagne stanno tenendo ... 4, 5 e 6 liberi ... sto andando a prua”*.

Quindi, insisteva l’appellante, addirittura 6 minuti dopo il momento in cui, secondo i giudici grossetani, il comandante - avendo appreso che erano compromesse le condizioni di galleggiabilità per effetto dell’allagamento di 3 compartimenti - avrebbe al più tardi dovuto dichiarare l’emergenza generale (22:00:40), lo stesso aveva invece ricevuto la conferma, da parte di un ufficiale presente in macchina (Iaccarino), del fatto che il compartimento n. 6 non era allagato e che, quindi, i compartimenti allagati erano solo due, il n. 5 ed il n. 7.

“Tali insuperabili ed inequivoche acquisizioni processuali” attestavano, a dire del difensore dell’imputato, che i giudici di primo grado si erano “appiattiti sui clamorosi travisamenti caratterizzanti, sul punto, l’elaborato peritale”, perché soltanto alle ore 22:10:55 e non già alle 21:58 il comandante Schettino si sarebbe potuto/dovuto rappresentare una situazione di allagamento di 3 compartimenti - tale da compromettere la galleggiabilità - e, quindi, da suggerire la necessità di dichiarare l’emergenza generale.

Anche tali argomentazioni sono destituite di fondamento.

Schettino, spostandosi su un’aletta della plancia, alle ore 21:58 telefonava a Ferrarini, in tal modo, come già in precedenza esposto, perdendosi lo scambio di importanti informazioni tra Christidis e la plancia, secondo quanto già detto.

Ed infatti Christidis, aggiornato da Iaccarino, riferiva in tempo reale alla plancia che anche 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 2 compartimenti (il n. 6 in cui erano ubicati, oltre al quadro elettrico principale, i DG 4, 5 e 6, desumibile sulla base delle informazioni fornite da Pilon a Schettino pochi minuti prima, e il n. 7, in cui si trovavano i DG 1, 2 e 3, come evincibile dall’aggiornamento fatto da Iaccarino).

Non solo, dalle registrazioni del VDR emergeva 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 era stato messo al corrente delle notizie che giungevano dai ponti sottostanti.

Ma ad ogni modo la responsabilità di Schettino si fonda anche su altri elementi, 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 già detto in precedenza), sia perché avrebbe dovuto chiedere esplicitamente agli altri ufficiali in plancia se, nel lasso di tempo in cui si era appartato per telefonare a Ferrarini, fossero giunte ulteriori notizie dai ponti sottostanti, sia perché avrebbe dovuto attivare l'unità di crisi per la circolazione delle informazioni e disporre l'attuazione del *damage control plan*.

Nulla di tutto ciò era stato fatto.

La chiamata dell'emergenza generale avrebbe dovuto essere effettuata, in ogni caso, al più tardi 2 minuti dopo (22:00:40), quando 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” (v. perizia fonica allegato 1 pag. 199, trascrizione tracce 1 e 2 VDR) ripeteva proprio Schettino, lasciando intendere di aver appreso la comunicazione.

In quel momento, alla notizia che i locali PEM e i DG 1, 2 e 3 erano allagati, il comandante aveva saputo - e del resto aveva tutta la possibilità di capire - che ben 3 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 che l'acqua fosse entrata anche in quello intermedio, essendo ben poco verosimile che lo squarcio, anziché una linea continua, registrasse un'interruzione tra un compartimento e l'altro.

Inoltre i compartimenti “critici” della Costa Concordia erano proprio 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 6 generatori diesel - ed i compartimenti 6 e 7, sede appunto dei 6 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 prora (DG1, DG2 e DG3).

Tutti questi apparati si trovavano nei tre ponti sottostanti il ponte 0 ovvero i ponti A, B e C.

Questi generatori, producevano, bruciando combustibile, l'energia elettrica necessaria non solo per la propulsione della nave, ma anche per l'illuminazione e l'alimentazione di ogni apparecchio e dispositivo di bordo.

Di qui l'evidenza che la chiamata dell'emergenza generale avrebbe dovuto essere fatta, in ogni caso, alle 22:00:40.

Alle 22:10:55 - orario al quale fa riferimento l'appellante - vi era stata invece soltanto una ennesima ripetizione di quanto già in precedenza comunicato.

Iniziava infatti 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"*, rispondeva Pilon. *"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. *"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.

Non può quindi ritenersi giustificato l'assunto dell'appellante secondo il quale egli non era informato e che soltanto alle ore 22:10:55 si sarebbe potuto/dovuto rappresentare una situazione di allagamento di 3 compartimenti.

Come innanzi esposto le notizie pervenute in plancia sino a quel momento avrebbero infatti consentito di capire la gravità della situazione alle ore 21:58 e, comunque, al più tardi alle ore 22:00:40, che 3 compartimenti contigui erano allagati e che, dunque, la riserva di galleggiabilità garantita dalla documentazione di bordo era stata superata (v. pag. 206 perizia di incidente probatorio).

Sul punto non si comprende quale "valore scardinante l'intera ricostruzione dei profili di colpa inerenti i presunti ritardi nel dare l'emergenza generale e l'abbandono nave", avrebbero le circostanze asserite dall'appellante che, "prima dell'allagamento del Compartimento n° 3, la nave risultava sbandata sul lato sinistro ed erano allagati cinque compartimenti e non tre compartimenti com'era stato erroneamente riferito al Comandante" e che nel collegamento tra i compartimenti 3 e 4 "la Porta Stagna numero A 24, dopo le due aperture e chiusure fosse stata riaperta alle ore 22.23 e non più richiusa". Ciò che rileva è che Schettino alle ore 21:58 e, comunque, al più tardi alle ore 22:00:40, aveva già dati certi circa l'allagamento di 3 compartimenti contigui e, quindi, ciò era più che sufficiente per rilevare la estrema gravità della situazione e che la riserva di galleggiabilità garantita dalla documentazione di bordo era stata superata.

Per quanto riguarda la "pompa di emergenza" va osservato che la pompa n. 4, unica collegata al DG di emergenza (che non aveva funzionato) aveva, comunque, una portata tale che non avrebbe potuto dare alcun miglioramento della situazione, come accertato dai periti.

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 delle pompe, si ripete, era alimentata dall'impianto elettrico di emergenza, tranne la pompa numero 4 al compartimento 12 e ciò era conforme alla citata

convenzione SOLAS, che richiedeva la presenza di almeno una pompa sempre utilizzabile anche con 2 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.

Quanto alle altre pompe diverse dalla n. 4, quindi, non erano neppure collegate all'impianto elettrico di emergenza sicché, dopo il blackout prodottosi a seguito dell'impatto, le stesse non potevano entrare in funzione, a prescindere dal mancato funzionamento del DG di emergenza (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). Peraltro il danneggiamento riportato dalla Costa Concordia a seguito dell'impatto era tale per cui nessun dispositivo in dotazione alla nave, ivi compreso il sistema delle pompe, avrebbe mai potuto incidere in qualsiasi modo sul decorso degli eventi. Il sistema delle pompe era infatti previsto allo scopo di assicurare il prosciugamento in caso di contenute quantità d'acqua all'interno dello scafo e non certamente per fronteggiare una falla aperta nello scafo con continua immissione di cospicue quantità d'acqua.

In conformità ai requisiti della regola 21 del capitolo II-1 della SOLAS la nave, infatti, 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... ”.

La stessa fonte regolamentare (Rina parte C, cap. I, sez. 10), inoltre, a chiare lettere “...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. relazione periti incidente probatorio pag. 21 ss).

Vi era quindi l’assoluta impossibilità per qualsiasi pompa di far fronte alla massa di acqua derivante da uno squarcio nella carena.

Ciò doveva essere ben noto al comandante.

Anche tale argomento appare, quindi, un mero postumo espediente difensivo, del tutto infondato.

I giudici della gravata sentenza, assumeva ancora l’appellante, non si erano poi in alcun modo confrontati con il dato per cui l’imputato, in base alle conoscenze tecniche nella sua disponibilità, poteva “fondatamente confidare nel fatto che la Concordia fosse in grado di galleggiare anche con tre compartimenti allagati”. Inoltre, si erano “astenuiti dal confrontarsi con il dato, introdotto e documentato dall’imputato, per cui quest’ultimo, attraverso le esercitazioni anti falla svolte utilizzando il computer NAPA, aveva acquisito conferma del fatto che la Concordia fosse in grado di galleggiare anche con tre compartimenti allagati”. Al riguardo l’appellante richiamava “le stampe del Computer NAPA relative alle esercitazioni anti falla svolte sulla nave gemella della Costa Concordia, la Costa Serena”, dalle quali emergeva che, simulando l’allagamento degli stessi tre compartimenti allagati sulla Costa Concordia (locali PEM e locali DG 1, 2, 3, 4, 5 e 6), le condizioni di galleggiabilità risultavano comunque garantite. Il difensore dell’imputato assumeva, quindi, che la scelta del comandante di provocare “l’appoggiamento” della Concordia sul basso fondale, sì da fare in modo che l’abbandono nave avvenisse a poche decine di metri dalla riva, aveva consentito a numerosi passeggeri caduti in

acqua di raggiungere a nuoto, in poche bracciate, la salvezza mentre se, al contrario, “come preteso” dai primi giudici, il comandante, “pur potendo ancora galleggiare”, avesse senz’altro dato l’emergenza generale alle 22:00:40 (o addirittura alle 21:58), con conseguente ammaino delle ancore ed avvio delle procedure di abbandono nave, tali operazioni si sarebbero svolte ad oltre 800 metri dalla costa, con la conseguenza che i passeggeri eventualmente lanciatisi in mare, in preda al panico, non avrebbero avuto alcuna chance di sopravvivenza, costretti, in tale eventualità, a nuotare per centinaia di metri nelle acque gelide di una notte di gennaio.

La tesi di Schettino che con l’allagamento fino a tre compartimenti contigui, la stabilità e la galleggiabilità della nave non erano compromesse è da ritenere erronea perché, come chiarito nella perizia di incidente probatorio, in contrasto con la stessa documentazione di bordo (dichiarazione RINA n. CDS/2006-0397/SBL datata 26/06/2006).

La nave, infatti, 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 SOLAS prescriveva che la nave resistesse all’allagamento di due qualsiasi compartimenti principali contigui. Ciò 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 appunto certificato dalla dichiarazione RINA n. CDS/2006-0397/SBL datata 26/6/2006 (cfr. sul punto anche pagg. 21 , 101 e 102 della perizia espletata nel corso dell’incidente probatorio).

A fronte delle risultanze della documentazione ufficiale di bordo, dunque, del tutto irrilevanti sono le elucubrazioni dell’appellante secondo cui, in “base alle conoscenze tecniche nella sua disponibilità, poteva fondatamente confidare nel fatto che la Concordia fosse in grado di galleggiare anche con tre compartimenti allagati”, così come il riferimento alle stampate del software NAPA on board circa

simulazioni nel corso di esercitazioni svolte sulla “nave gemella” Costa Serena, invocate a supporto.

Tale software, che peraltro a bordo ha avuto problemi di funzionamento nelle fasi dell'emergenza per mancanza di energia elettrica, non era in grado di rilevare entrate di acqua né poteva simulare allagamenti della nave in funzione della dimensione della falla o del trascorrere del tempo e serviva a tutt'altro, in quanto il programma aveva lo scopo fondamentale di fornire i dati relativi alla stabilità della nave alla partenza (cfr. pag. 117, 118 inchiesta sommaria capitaneria di porto di Livorno acquisita agli atti del giudizio di primo grado).

Non si vede, del resto, come possa convenirsi sulla tesi che il comandante della Costa Concordia, benché in possesso di documentazione ufficiale di bordo attestante che con l'allagamento di tre compartimenti contigui la stabilità e la galleggiabilità della nave non erano più assicurate, legittimamente potesse non dichiarare (alle ore 21:58 o al più tardi alle ore 22:00:40) l'emergenza generale, su una nave alla deriva con oltre 4000 persone a bordo, nella situazione descritta, perché, in base a non meglio precisate conoscenze tecniche nella sua disponibilità, poteva “fondatamente confidare nel fatto che la Concordia fosse in grado di galleggiare anche con tre compartimenti allagati”.

Con ulteriore doglianza, proposta con riferimento al sesto profilo di colpa, ma pertinente alla questione del ritardato ammaino delle scialuppe, l'appellante ripropone la tesi difensiva esposta in primo grado secondo la quale, in considerazione della velocità e dello scarrocciamento trasversale della nave dopo l'impatto, l'ammaino delle scialuppe di salvataggio non sarebbe stato possibile se non a nave ferma, per il rischio che le scialuppe potessero essere travolte dalla nave. 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 in moto trasversale.

Né potrebbe valere sul punto - assumeva il difensore - l'argomentazione svolta in sentenza, nella relativa parte del giudizio controfattuale del Tribunale, secondo cui la tesi dell'imputato sarebbe confutata dalla dinamica reale. Ciò perché i primi giudici sostenevano che l'ammaino delle scialuppe di destra sarebbe avvenuto alle ore 22:45, quando, cioè, la nave era ancora dotata di abbrivio laterale ed aveva una velocità di circa un nodo, la stessa che registrata alle 22:28 quando, in base all'accertamento controfattuale, sarebbe dovuto avvenire l'inizio delle operazioni di ammaino. Dato che - asseriva l'appellante - costituiva un "clamoroso travisamento delle acquisizioni probatorie", in quanto doveva ritenersi pacifico che le prime lance ammainate sul lato di destra toccavano l'acqua solo alle ore 22:58.

La doglianza è infondata.

Va in primo luogo ricordato (la utile rappresentazione grafica è riportata alla pagina 343 della sentenza di primo grado) che la traiettoria registrata dalla nave subito dopo l'impatto, è stata la seguente: a causa dell'avaria del sistema di governo verificatasi nei minuti successivi all'incidente (e, cioè, alle 21:46:37), la nave proseguiva con il proprio abbrivio con una progressiva diminuzione della velocità finché, per effetto del vento di nord-est, del timone (bloccato) a 35° gradi a destra e del proprio moto residuo, non compiva un *loop* con la prua che girava a destra.

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 della Gabbianara (23:03).

Ciò precisato, va osservato che nel giudizio controfattuale svolto dal Tribunale le operazioni di abbandono della nave si collocano idealmente tra le 22:28 e le 22:58.

Il Tribunale ha rilevato che la velocità della nave in quell'arco temporale era tale da consentire agevolmente l'ammaino delle scialuppe.

Dalla tabella dati allegata alla perizia espletata in sede di incidente probatorio (annesso B), si evince che la velocità della nave dopo l'urto si riduceva molto

rapidamente, per la perdita della propulsione, passando dai 14,2 nodi del momento dell'impatto già a un solo nodo alle 22:02, prima che la nave si incagliasse definitivamente sulla scogliera della Gabbianara alle 23:03.

In particolare, quanto all'intervallo di tempo maggiormente rilevante ai fini in esame, 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 (annesso B citato, pagg. 27-30). Come rilevato dal Tribunale i periti hanno chiarito che l'ammaino delle scialuppe poteva essere eseguito con sicurezza sino alla velocità di 5 nodi, per cui la velocità registrata dalla Concordia a partire già dalle 22:02 avrebbe consentito le operazioni di ammaino in assoluta sicurezza.

La difesa ha obiettato che nel caso concreto doveva anche tenersi conto della specificità dello scarrocciamento trasversale (verso dritta) che subiva la nave fino all'incaglio. In particolare, 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.

Come rilevato dal Tribunale, per quanto riguarda l'ancoraggio, sia i periti sia i consulenti tecnici del P.M. hanno spiegato in maniera assolutamente condivisibile che in quel momento tale manovra sarebbe risultata assolutamente inutile, per cui l'obiezione in ordine a questo aspetto non risulta fondata.

Quanto invece al pericolo che sarebbe stato rappresentato dallo scarrocciamento della nave, che iniziava una volta terminato l'abbrivio ed avrebbe potuto al più coinvolgere soltanto le lance di salvataggio poste sul lato di dritta, le uniche a poter restare esposte, secondo l'ipotesi difensiva, al rischio di essere travolte dal movimento trasversale della nave, i primi giudici ritenevano che proprio la dinamica reale dei fatti confutava tale obiezione, visto che tutte le lance posizionate sul lato destro della Concordia riuscivano quella sera a raggiungere l'acqua senza che nessuna di esse incappasse nell'inconveniente prospettato dalla difesa.

Poiché alle 22:28 la velocità della nave era sostanzialmente uguale a quella registrata alle 22:40/22:45 (cfr. tabella dati citata), il Tribunale ne deduceva che lo

scarrocciamento non avrebbe impedito la discesa delle scialuppe neanche se questa fosse iniziata alle 22:28, come ipotizzato nel giudizio controfattuale.

Orbene, pur rilevandosi che le prime lance ammainate sul lato di destra toccavano l'acqua solo alle ore 22:58 e non alle ore 22:40/22:45, tuttavia la valutazione del Tribunale resta perfettamente valida perché alle ore 22:28 - tenuto conto della ormai ridottissima velocità della nave e delle buone condizioni del mare - il movimento trasversale della Concordia verso la scogliera non avrebbe ostacolato la discesa in acqua delle lance poste sul medesimo lato della nave.

Al riguardo è stato chiaro il perito d'ufficio Cavo Dragone, in sede di esame (v. udienza incidente probatorio 17.10.2012, I, 9-10), anche con riferimento a quanto dichiarato nella stessa sede dall'altro perito d'ufficio Carpinteri, il quale precisava che, laddove la normativa (citata da Carpinteri) prevedeva che le imbarcazioni di salvataggio dovessero essere costruite per essere messe a mare in perfetta sicurezza in due condizioni: velocità inferiore a 5 nodi, mare calmo e rotta dritta, parlava di *strenght*, quindi di robustezza costruttiva affinché le motobarche e le lance potessero essere messe in acqua con questi parametri citati correttamente.

Cavo Dragone proseguiva dichiarando: *“Diverso è come ho specificato io ieri lo scenario in (parole incomprensibili) che si viene ad avere, la nave può avere un abbrivio minimo anche laterale, fatto sta ed è che nelle manovre comuni di recupero naufrago che vengono fatte durante la navigazione sia delle esercitazioni, che (parole incomprensibili) reale, è previsto che venga messa a mare la motobarca sotto vento perché la murata della nave protegge la messa a mare di questa motobarca. Quindi, se le velocità di l'astrazione (traslazione n.d.r.) in qualsiasi direzione sono minime come in questo caso abbiamo visto, siamo attorno a 1,3 nodi, su una direttrice mi sembra per 0,7 1, con la nave diretta... praticamente, messa in fiancata al traverso, rispetto al vento, è una manovra che marinarescamente è fattibile e viene fatto”*.

Non è quindi fondato l'assunto difensivo che, in quelle specifiche circostanze, sarebbe stato necessario gettare le ancore prima di iniziare l'ammaino delle

sialuppe per evitare che le lance potessero essere travolte dalla nave in scarrocciamento. Tantomeno si trattava di un buon motivo per ritardare la dichiarazione di emergenza generale.

Infine l'appellante ha sostenuto che l'emergenza generale non andava data nel momento individuato dai periti d'ufficio ma in base a intuizioni personali, improntate "ai principi generali dell'arte nautica" secondo le quali andava cercato lo scarrocciamento con una manovra che (pur essendo la Concordia priva di propulsori e con i timoni bloccati) Schettino si intestava e che, a suo dire, si rivelava decisiva al fine di impedire un più catastrofico esito del naufragio.

Al riguardo va osservato che la nave era inevitabilmente destinata all'affondamento evento, questo, che si verificava parzialmente solo per una miracolosa coincidenza di fattori (in primis, il vento di grecale che la faceva scarrocciare verso l'Isola del Giglio) e che l'imputato può dire qualsiasi cosa a sua difesa, compreso di aver con abili manovre ridotto "al minimo il rischio di annegamento dei passeggeri che si sarebbero potuti lanciare in mare in preda al panico". Ma i dati obiettivi restano quelli evidenziati dal Tribunale.

La dichiarazione di emergenza generale, peraltro, non poteva avere alcuna conseguenza negativa, in quanto finalizzata a permettere che tutti i passeggeri venissero controllati, informati e assistiti negli spostamenti in tempi congrui per un eventuale successivo abbandono della nave, non essendo uno *status* irreversibile e non conducendo obbligatoriamente all'abbandono della nave, ma potendo rientrare se le condizioni di emergenza, per mera ipotesi, fossero decadute.

Quindi è del tutto strumentale e inverosimile prospettare la conseguenza che, alla dichiarazione di emergenza generale, i passeggeri si sarebbero lanciati in mare in preda al panico e non avrebbero avuto alcuna chance di sopravvivenza perché costretti, in tale eventualità, "a nuotare per centinaia di metri nelle acque gelide di una notte di gennaio".

Per contro è stata proprio la mancanza di informazioni e di disposizioni da parte del comando della nave ad ingenerare confusione e, col passare del tempo, a diffondere la paura ed il panico tra i passeggeri.

Questi, 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 ancora sostavano sui corridoi davanti alle proprie cabine in attesa di ricevere informazioni dall'equipaggio, molti altri raggiungevano spontaneamente le muster stations intuendo che la situazione non era affatto tranquillizzante.

L'ansia tra di loro cresceva proprio nel constatare la totale assenza di organizzazione e l'incertezza che regnava sulla nave e 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 preda alla disperazione, contattava i carabinieri. Erano proprio queste chiamate a indurre le autorità marittime a mettersi in contatto con la plancia di comando della Concordia per chiedere informazioni su quel che stava accadendo.

Il segnale sonoro dell'emergenza generale veniva inoltrato (da Bongiovanni) soltanto alle ore 22:34, ma i fischi dell'emergenza generale (sette fischi di un secondo ciascuno, seguiti da un ottavo fischio di sei secondi) non erano seguiti dai relativi annunci previsti dalla procedura aziendale.

Si era comunque accumulato un ritardo che si sarebbe rivelato decisivo in ordine alla causazione della morte delle 32 persone e delle conseguenze lesive patite da molte altre.

In conclusione, anche il profilo di colpa in esame è ampiamente dimostrato, come ha condivisibilmente concluso sul punto il Tribunale.

3.2.12.8. In relazione al settimo profilo di colpa ascritto all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [ventisettesimo del capo a) della rubrica],

ovvero, l'aver omesso di dare personalmente la comunicazione di emergenza generale e di dare gli avvisi complementari, secondo l'appellante la motivazione addotta a dimostrazione della colpa sarebbe inconferente con l'indicato profilo, non rispondendo al vero che Schettino non dava l'ordine personalmente, ben potendo lo stesso avvalersi, per dare ogni comunicazione e annuncio, della collaborazione "delle hostess e dei suoi ufficiali".

La doglianza non coglie nel segno.

Il Tribunale non ha ritenuto sussistente il profilo di colpa con riferimento al fatto che Schettino non avesse dato personalmente la comunicazione di emergenza generale, ma in relazione alla mancanza degli avvisi complementari prescritti.

Al riguardo va osservato che 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.

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 potevano 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 non conteneva tutte le informazioni necessarie previste dalla procedura. Le formule di annuncio previste dalla procedura contenevano informazioni 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 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 calm... 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 irrituale 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. Come ha osservato il Tribunale, non si trattava 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, quindi, a determinare una situazione di caos non solo tra i passeggeri, ma anche tra i membri dell'equipaggio.

Il Collegio di primo grado ha opportunamente analizzato i risvolti di tali irritalità dell'annuncio rispetto alla procedura prevista, con riferimento alla delicata posizione di un membro dell'equipaggio chiamato per il ruolo di appello a svolgere i compiti di capo-lancia, evidenziando quali difficoltà regolamentari comportava l'ascoltare un annuncio (come quello delle 22:43 di quella sera) con cui si informavano i passeggeri che erano in corso le procedure di imbarco e che di lì a poco sarebbero stati trasportati sulla terraferma, malgrado non fosse mai stato ordinato l'abbandono della nave, difficoltà che si verificavano effettivamente, come emerso da numerose deposizioni, fra le quali quella del teste Fiorito, secondo ufficiale di macchina, citata dal Tribunale 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), che evidenziavano le incertezze e le difficoltà del capo-lancia a gestire la folla.

Anche il profilo di colpa in esame è pertanto sussistente, come ritenuto dal Tribunale, relativamente alla parte in cui è stato contestato all'imputato di non essersi assicurato, dopo l'invio del segnale di emergenza generale, che fossero anche correttamente inoltrati gli specifici annunci previsti dalla procedura citata.

3.2.12.9. In ordine al nono profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [ventinovesimo del capo a) della rubrica], ovvero di avere omesso o, comunque, ritardato eccessivamente di fare emettere i segnali di "pan pan", "distress" e "mayday", con la conseguenza che il coordinamento dei soccorsi esterni non poteva avvenire con adeguata tempestività ed efficienza, il difensore dell'imputato osservava, con riferimento al segnale "pan pan", che il

Tribunale addebitava a Schettino che, essendo stato interpellato da Spadavecchia, tecnico responsabile per la gestione dell'informatica, sulla opportunità di inviare il messaggio "pan pan", l'imputato gli faceva segno, mentre parlava a telefono, di aspettare.

Secondo l'appellante sul punto i primi giudici avevano espunto dal ragionamento ricostruttivo di quelle fasi dell'emergenza la circostanza che Schettino aveva più volte chiesto a Bosio di indicargli i dati forniti dal sistema NAPA e che, "stranamente", il suo ufficiale gli aveva comunicato che il NAPA non era funzionante. Ciò in quanto, a dire dell'appellante, l'interessamento del comandante era finalizzato proprio ad acquisire informazioni sulla situazione reale, sull'entità del danno e sull'assetto e la stabilità della nave.

Quanto al segnale "mayday", inviato alle 22:38, per il difensore valevano le considerazioni svolte con riferimento al precedente contestato sesto profilo di colpa, assumendo che il segnale non veniva dato prima perché fino a quel momento la nave, "stando ai dati tecnici forniti al comandante, legittimamente e ragionevolmente pareva potesse essere ancora salvata".

In ogni caso, ripeteva l'appellante, le inesatte informazioni fornite a Schettino, con riferimento al preciso numero di compartimenti allagati, non gli consentivano di conoscere la reale condizione di stabilità della nave, per cui non poteva essere allo stesso ascritta la responsabilità di non avere proceduto nei tempi ipotizzati dai periti (e condivisi dal Tribunale) alle fasi di emergenza generale e abbandono nave, essendo egli convinto di potere ancora contare sulla galleggiabilità della nave.

In proposito asseriva che un ulteriore allagamento dei locali non interessati dall'urto si aveva anche a causa dell'apertura della porta stagna A24 "da parte di ignoti appena dopo che il comandante ne aveva ordinato la chiusura" e che, del resto, il comandante aveva "ragionevolmente pensato di dare l'abbandono nave solo dopo avere adagiata la Concordia sul basso fondale, essendo plausibile che la nave potesse, in tempi brevissimi, affondare (così determinando la morte di migliaia di persone), atteso che la profondità delle acque superava in quel punto i 90 metri".

Aggiungeva che “alcun pregio” poteva essere riconosciuto alla tesi espressa dai periti nominati del G.i.p. sui tempi di abbandono nave e su quelli indicati in sentenza come “ritardo”, in quanto “affidati ad ipotesi e congetture nonché all’uso malevolo di dati che risulta(va)no inconciliabili con una serie di elementi rimasti assolutamente provati”.

Con riferimento a questa problematica l’appellante assumeva essere opportuno disporre la rinnovazione del dibattimento, per sentire “i periti a chiarimento”, chiedendosi, nell’ipotesi in cui il compartimento n. 3 fosse rimasto asciutto, se si sarebbe ritardata la fase di affondamento e capovolgimento della nave sul lato dritto, con la possibilità di salvare gli altri passeggeri.

Le doglianze relative al profilo di colpa in esame sono infondate.

L’abbandono nave deve essere preceduto dal segnale di emergenza generale (sette fischi brevi e uno lungo), seguito dal *pan pan* e dal *distress alert* (avviso o chiamata di soccorso via radio) e dal messaggio vocale di *mayday*, con il quale il comandante localizza la posizione dell’unità, specifica la natura del pericolo e chiede l’immediato soccorso della guardia costiera e delle altre imbarcazioni che si trovano nella zona.

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*), un sistema adoperato dalle navi da crociera per assicurare comunicazioni per via VHF, MF, HF e via radio.

Ciò 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 e 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 e che Schettino, mentre stava parlando al telefono, gli faceva segno di no.

Quanto, invece, all’invio del messaggio “distress-mayday”, Spadavecchia confermava quel che poteva ricavarsi dalle trascrizioni del VDR e, cioè, che il messaggio veniva inviato soltanto alle ore 22:38, allorché dalla capitaneria di porto di Livorno, avevano chiesto 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”.

Solo negli istanti successivi Spadavecchia era quindi in grado di inviare il “distress” che aveva già predisposto da tempo, così come il messaggio “pan pan” che il comandante non gli aveva consentito di trasmettere.

Il Tribunale correttamente ha rilevato, dunque, che una gestione professionale delle fasi successive all’urto avrebbe consentito al comandante di chiamare l’emergenza generale alle ore 21:58, momento in cui sarebbe stato doveroso lanciare anche il segnale “mayday”, che veniva invece inviato ben 40 minuti più tardi, condivisibilmente soggiungendo che, in ordine a questo specifico profilo colposo, parlare soltanto di ritardo era persino riduttivo, perché Schettino non si limitava a far omettere l’invio del messaggio di urgenza “pan-pan”, prima (che andava dato, per la sicurezza della navigazione, al momento in cui la Concordia perdeva ogni possibilità di governo, cioè appena dopo l’urto), e di emergenza “mayday”, 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.

Non era dunque, quella di Schettino, una semplice dimenticanza dovuta a colpa, ma un doloso comportamento finalizzato a nascondere alle autorità marittime la situazione reale.

L'infondatezza delle argomentazioni difensive è, pertanto, anche sotto questo profilo evidente.

Le argomentazioni successive, relative alle qui nuovamente reiterate questioni della ritenuta (da Schettino) galleggiabilità della nave e della presunta tempestività della dichiarazione di emergenza e, quindi, dell'invio dei segnali di soccorso, sono sostanzialmente delle mere ripetizioni di quanto già in precedenza infondatamente sostenuto. Manifestamente superflua è poi la richiesta di convocazione "a chiarimento" dei periti su mere ipotesi formulate dall'imputato sulle stesse tematiche già ampiamente ed esaustivamente analizzate.

3.2.12.10. In relazione al decimo profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [trentesimo del capo a) della rubrica] e, cioè, aver fatto comunicare reiteratamente informazioni false e tali da impedire il tempestivo svolgimento delle operazioni di raccolta presso le muster stations e di abbandono della nave, in particolare facendo riferire soltanto di un blackout quando già era consapevole che la nave aveva una falla notevole, l'appellante assumeva che il comandante, finché non aveva un quadro preciso della reale situazione e delle condizioni della nave, effettivamente ritardava nel far dare gli annunci di emergenza, perché temeva che potessero ingenerare il panico nei passeggeri e, conseguentemente, che ne derivassero danni irreparabili alle persone. Sosteneva che risultava provato, senza che i primi giudici ne avessero tratto le dovute conclusioni, che i passeggeri si precipitavano sui ponti e si recavano quasi immediatamente alle muster stations e che, "poco dopo le ore 22.10.55, Schettino non sapeva affatto che la nave avesse una falla di tali dimensioni", come erroneamente riteneva il Tribunale.

Secondo l'appellante si trattava "ancora una volta" di motivazione che riteneva integrati profili di colpa con riferimento a circostanze sfornite di ogni funzione causale con riferimento ai decessi poi intervenuti "dopo la mezzanotte".

Al riguardo va osservato che il primo annuncio diramato attraverso gli altoparlanti di bordo successivamente all'impatto era quello delle 21:54, che faceva riferimento a un semplice blackout.

Il secondo annuncio era diramato attraverso gli altoparlanti di bordo alle 22:05 e insisteva su un mero problema elettrico in corso di risoluzione.

Con la nave al buio, inclinata, con i motori spenti, dopo un violento urto, dire che si trattava di un semplice inconveniente elettrico era una vera e propria presa in giro. Adombrare che gli avvisi erano superflui perché buona parte dei passeggeri si precipitavano spontaneamente sui ponti e si recavano quasi immediatamente alle muster stations è affermazione priva di qualsiasi senso.

Come rilevato dal Tribunale non vi era traccia nel VDR di altri annunci prima del segnale sonoro dell'emergenza generale per cui i passeggeri, rimasti alla comunicazione di un problema elettrico, venivano formalmente invitati alle 22:36, a pochi minuti dai fischi dell'emergenza, a recarsi sulle muster stations per seguire le indicazioni del personale, senza ricevere 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 i passeggeri potevano apprendere che la situazione era così grave da rendere necessario il loro sbarco dalla nave, senza che nel frattempo fossero stati messi al corrente di ciò che era accaduto.

In quel momento, peraltro, non era stato neppure ancora ordinato l'abbandono della nave, in quanto Bosio avrebbe fatto l'annuncio via radio solo alle 22:54 (ancora 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.

Circa la rilevanza causale, anche in questo caso si deve richiamare quanto in precedenza esposto, risultando evidente la sussistenza di una relazione di strumentalità tra le regole cautelari violate dall'imputato nel corso dell'emergenza e i decessi delle 32 persone e le lesioni patite dalle altre 193.

Le regole cautelari dettate dalla normativa di settore, dalla SOLAS, dalle procedure aziendali e dallo stesso ruolo di appello erano tutte ispirate all'esigenza di salvaguardare in primo luogo la incolumità delle persone e, solo successivamente, l'ambiente e la integrità della nave, secondo il principio della sicurezza prima di tutto. La richiamata 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. Deve, quindi, ancora una volta ribadirsi che le menzionate regole e procedure aziendali prescritte per i casi di emergenza, analiticamente contestate con riferimento a ciascuno dei singoli profili di colpa di cui al capo a) della rubrica, non rappresentavano ottuse disposizioni burocratiche o irrilevanti formalità, ma precise prescrizioni dettate per dare l'ordine delle priorità da seguire nella fase emergenziale, per evitare indecisioni e perdite di tempo prezioso, per limitare dispersioni di forze e risorse, per impedire inutili duplicazioni di compiti, per consentire lo scambio di informazioni importanti per la sopravvivenza dei passeggeri e dell'equipaggio oltre che per dare modo al comandante, primo responsabile e titolare della posizione di garanzia, di acquisire tempestivamente le informazioni necessarie e di concentrarsi sulle vitali decisioni da prendere.

La violazione pressoché totale di tutte le normative anche procedurali citate, ha certamente contribuito in modo preponderante a generare confusione e ad accumulare i gravi ritardi nell'assunzione delle decisioni dovute dall'imputato, che si sono rivelati fatali per la vita di 32 persone e per l'incolumità di molte altre.

3.2.13. Il sesto motivo. La gestione dell'emergenza e i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali. Il ritardo nell'ordine di abbandono della nave. Il

mancato ammaino di tre scialuppe poste sul lato sinistro. La impreparazione del personale e i malfunzionamenti.

3.2.13.1. Sempre con il sesto motivo di impugnazione, con riguardo ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali, proseguendo nell'analisi dei 14 profili di colpa contestati all'imputato in relazione alla fase in questione, va premesso che la sussistenza dell'undicesimo profilo [trentunesimo del capo a) della rubrica], cioè l'aver accentuato lo sbandamento a dritta della nave appennellando l'ancora di dritta e bloccandola prima che toccasse il fondo, è stata esclusa dal Tribunale, per cui la questione non deve essere più vagliata in questa sede.

3.2.13.2. Con riferimento al dodicesimo profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [trentaduesimo del capo a) della rubrica], ovvero l'aver omesso di dare per tempo l'ordine di abbandono nave, in modo che le operazioni di ammaino delle scialuppe venivano eseguite tardivamente, l'appellante svolgeva una serie di doglianze.

Con la prima censura lamentava che il Tribunale aveva ritenuto che l'ordine di abbandono della nave era stato dato da Schettino con estremo e colpevole ritardo, in quanto al più tardi alle ore 22:00:40 egli avrebbe dovuto sapere che 3 compartimenti erano allagati e che, quindi, sarebbe stato suo obbligo dare dapprima l'emergenza generale e, dopo 30 minuti, necessari per soddisfare tutte le prescrizioni regolamentari, dare l'ordine di abbandono nave.

Secondo il difensore il Collegio grossetano aveva omesso un dato "inconciliabile con tutto l'argomento speso sotto varie forme nella parte terza della sentenza", ovvero che alle ore 22:35:02 risultava dalla trascrizione della registrazione della *timeline* che Schettino aveva urlato "*abbandoniamo la nave.. abbandoniamo la nave! .. allora l'abbandono si deve dare sotto costa..*".

Circostanza che, a dire dell'appellante, trovava "definitiva conferma" nell'annuncio che alle 22:36:08 veniva dato ai passeggeri: "*signore e signori attenzione prego, con calma recarsi tutti al proprio punto di riunione alla muster station al ponte .. e seguire le istruzioni del nostro personale mantenendo la calma*".

Con la seconda doglianza l'appellante sosteneva che l'imputato non impiegava inutilmente l'arco temporale intercorso tra l'ordine di dare l'emergenza generale e quello di abbandonare la nave, ma attuava condotte ragionevolmente finalizzate a ridurre i rischi che con uno sbarco notturno, in quelle condizioni di vento, con una nave che si muoveva parallela a se stessa (scarrocciando) e che non era possibile "fermare", sarebbero stati altissimi.

Con la terza doglianza il difensore assumeva che il Tribunale aveva ommesso di considerare, essendo certamente stato dato l'annuncio del segnale di emergenza generale alle ore 22:33:26, che era indispensabile dedicare un qualche tempo all'acquisizione delle informazioni ed all'elaborazione delle decisioni che consentissero lo sbarco nelle condizioni meno pericolose.

Con la quarta doglianza, sempre relativamente al dodicesimo profilo di colpa per la fase in esame, l'appellante sosteneva, poi, che, avendo riconosciuto lo stesso Tribunale che non sarebbe stato possibile dare il segnale di abbandono nave alle ore 22:00, così come invece formalmente contestato nel capo di imputazione, ma solo al termine delle operazioni di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio, vi sarebbe stata la violazione delle prescrizioni di cui agli art. 516-521 c.p.p.

3.2.13.3. Con riguardo al tredicesimo profilo di colpa contestato all'imputato, relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [trentatreesimo del capo a) della rubrica], cioè, l'aver ommesso di dare, con la formula prevista e personalmente, l'ordine di abbandono della nave, dato invece dal comandante in seconda e non da Schettino, impartito per radio piuttosto che per altoparlante, diramato solo in inglese e non anche in italiano, l'appellante assumeva trattarsi di circostanze che andavano considerate irrilevanti, aggiungendo che non era esplicitato nella procedura che la disposizione "ordine del comandante per altoparlante" prevedesse l'annuncio in prima persona.

3.2.13.4. Anche con riferimento al quattordicesimo profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [trentaquattresimo

del capo a) della rubrica] e, cioè, l'aver disposto che le operazioni di ammaino delle scialuppe venissero inizialmente eseguite solo sul lato di dritta di modo che, quando la nave subiva un'ulteriore inclinazione sulla dritta, si rendeva impossibile calare a mare 3 lance di salvataggio ed alcune zattere poste sul lato sinistro e si obbligavano i passeggeri a scendere dalle suddette imbarcazioni e a muoversi verso il lato di dritta, quando già era difficile muoversi a bordo, l'appellante svolgeva una serie di doglianze.

Con la prima censura criticava la sentenza impugnata laddove aveva ritenuto che Schettino non avrebbe dovuto ritardare l'ammaino delle scialuppe collocate sul lato sinistro della nave, consentendo che le stesse scendessero in acqua in un momento successivo all'ammaino della lance di dritta. Secondo il difensore i primi giudici erano incorsi in "travisamento per omissione delle emergenze processuali", atteso che non era vero che Schettino aveva atteso di completare l'ammaino della lance di dritta prima di dare ordine di ammainare quelle di sinistra. Sul punto citava la testimonianza del maggiore Lachi dei carabinieri di Grosseto, assumendo che lo stesso, sulla scorta della visione di tutto il materiale fotografico e video acquisito la sera dei fatti (in particolare il video girato dalla motovedetta G 104 Abruzzi della guardia di finanza), aveva chiarito che le operazioni di ammaino delle scialuppe di destra cominciavano alle ore 22:55 e si concludevano ore 23:15, in particolare precisando che le prime 3 lance ammainate toccavano l'acqua alle 22:58.

Se si considerava - proseguiva l'appellante - che dall'ascolto della scatola nera, a dispetto del fatto che "stranamente" tale frase non era stata trascritta, emergeva che alle ore 23:03:12 il comandante dava ordine di ammainare tutte le scialuppe di sinistra, peraltro ricevendo conferma dell'esecuzione dell'ordine da parte del terzo ufficiale Coronica (che alle ore 23:04 testualmente affermava: "*stanno ammainando le lance di sinistra*"), risultava evidente come Schettino, prima che fosse completato l'ammaino delle scialuppe di destra (come detto alle ore 23:15), avesse già disposto l'ammaino di tutte le scialuppe di sinistra. Per cui, in definitiva, tra il momento in cui le prime scialuppe di destra toccavano l'acqua e quello dell'ordine di ammaino delle scialuppe collocate sul lato sinistro trascorrevano appena circa 5 minuti, un



lasso di tempo del tutto esiguo dal quale - secondo l'appellante - si pretendeva "capziosamente" di far discendere conseguenze decisive ai fini della "buona riuscita dello sbraccio delle lance".

Con la seconda censura l'appellante si chiedeva, poi, se l'inclinazione della nave intorno alle ore 22:50 fosse stata tanto accentuata sul lato di destra da sconsigliare di ritardare ulteriormente l'ammaino delle lance di sinistra, assumendosi essere concreto il rischio che lo sbandamento rendesse addirittura impossibile l'ammaino su detto ultimo lato, per quale ragione il K2 Christidis avrebbe dovuto formulare una proposta tanto azzardata ed il K2 Bosio l'avrebbe dovuta eseguire senza tentennamento alcuno? Quesito dal quale traeva la conclusione che, nel momento in cui veniva dato l'avvio alle operazioni di ammaino, l'inclinazione della nave era ancora "del tutto sotto controllo" e tale da non far in alcun modo presagire che non si potessero concludere felicemente anche sul lato di sinistra.

Sul punto, infatti - secondo l'appellante - si imponeva la disamina di un'emergenza processuale "del tutto dirimente ed ancora una volta ignorata dai giudici di primo grado", rappresentata dall'informazione trasmessa dall'ufficiale Ambrosio al comandante Schettino alle ore 22:48:31, puntualmente registrata dalla scatola nera "sebbene, inspiegabilmente, non trascritta dai periti": *"E' costante è Comandà è sempre 11, nun stamm sbandann chiù!"*.

La "precisione" dell'informazione relativa all'inclinazione della nave a quell'ora fornita da Ambrosio era tale da non poter dubitare del fatto che l'ufficiale non discorresse di un dato basato su una valutazione approssimativa, ma fondato sulla consultazione dell'inclinometro.

I giudici di prime cure, proseguiva l'appellante, avevano anche ignorato emergenze processuali certe, provenienti dal fascicolo del P.M., quali in particolare gli accertamenti svolti dai carabinieri del nucleo investigativo di Grosseto, contrapponendo le mere sensazioni sul grado di sbandamento dei testi Canessa e Bosio, ovvero, travisando il contenuto delle dichiarazioni dello stesso imputato. Schettino, secondo il difensore, non aveva mai riferito che già al momento del suo

allontanamento dalla plancia di comando (ore 23:20) l'inclinazione era tale da rendere impossibile raggiungere il lato sinistro della nave, avendo egli chiarito che, una volta uscito dalla plancia di comando, si dirigeva dapprima al ponte 11 con Onorato e Cemortan, per poi fare ritorno alla plancia di comando da dove raggiungeva la sua attigua cabina circa a mezzanotte e che, solo in tale fase, lo sbandamento era divenuto tale da rendere notevolmente difficoltoso l'accesso al lato sinistro della Concordia.

Con la terza censura l'appellante assumeva che le 3 scialuppe collocate sul lato di sinistra che restavano bloccate, non venivano ammainate per cause indipendenti dal grado di sbandamento della nave. Ciò perché 10 delle 13 lance ubicate sul lato sinistro venivano regolarmente calate in acqua. Solo le lance n. 6, n. 12 e n. 16 non scendevano perché erano state in realtà ostacolate, da un lato, dalla incapacità del personale assegnato alle operazioni e dall'altro, dai malfunzionamenti della nave e, in particolare, dalla mancata attivazione degli impianti di issaggio (verricelli).

L'appellante aggiungeva che la vicenda della lancia n. 6, finita sul ponte 3 sottostante, dimostrava altresì la negligenza del personale dedicato alle operazioni di ammaino, che effettuava l'operazione senza estendere i bracci di sospensione della lancia per collocare quest'ultima sulla verticale di ammaino prima di calarla in acqua.

La lancia n. 6, inoltre, presentava diversi profili di irregolarità, atteso che il capo-lancia non si era recato a detta scialuppa assegnatagli dal ruolo di appello ed il vice capo-lancia era in possesso di un certificato MAMS (certificato di abilitazione alla conduzione ed all'ammaino delle scialuppe e dei mezzi di salvataggio) scaduto da oltre 5 anni. Circostanze che erano state ignorate in sentenza, sebbene fossero state evidenziate nella perizia disposta in sede di incidente probatorio a pagina 47.

Secondo il difensore illuminanti sul punto erano: 1) il verbale di interrogatorio (poi acquisito su accordo delle parti al fascicolo per il dibattimento all'udienza del 12.5.2014) reso dal membro dell'equipaggio Jacob Rusli Bin in data 12.4.2012, il quale fra l'altro dichiarava: *"...Ho visto che il marinaio addetto all'ammaino di*



quella lancia tentava di compiere le necessarie operazioni, ma ho avuto l'impressione che costui, in preda al panico abbia erroneamente invertito i comandi facendo calare la scialuppa prima di allontanarla verso l'esterno. Questa scialuppa (la n. 6, ricordo bene) aveva già imbarcato passeggeri. Non ho potuto vedere cosa abbiano fatto questi passeggeri, perché nel frattempo la mia scialuppa è stata calata mare e ci siamo allontanati..." ; 2) la deposizione della testimone Chiara Castello la quale, il 13.5.2014, dichiarava che, mentre la sua scialuppa aveva difficoltà a scendere in acqua perché il braccio telescopico non si era completamente esteso (con la conseguenza che la minore estensione del braccio non riusciva a portare la lancia sulla verticale di ammaino), sullo stesso lato vedeva che le altre lance venivano ammainate senza complicazioni (verb.ud. 13.5.2014 pag. 41, II parte). Assumeva il difensore che alle ore 23:30 circa era possibile ammainare la scialuppa n. 24 ubicata sul lato sinistro, guidata dall'ufficiale elettricista Usman. Nella sua deposizione questi affermava che era giunto sul ponte 4 alle ore 23:00 circa e, dopo aver atteso inutilmente quasi 30 minuti il capo-lancia, aveva preso il posto di quest'ultimo ed alle 23:30 aveva ammainato regolarmente il mezzo di salvataggio in acqua (verb. ud. 16.12.2013, pagg. 13-14, IV); che il terzo commissario di bordo Fiorella Silvana Panetti raggiungeva la lancia n. 6, rimasta incastrata sul ponte 3 e nella sua deposizione dichiarava che la lancia era piena e che i passeggeri di quella scialuppa erano stati poi costretti ad imbarcarsi sulle scialuppe attigue, le quali venivano regolarmente ammainate in acqua (verb. ud. 26.11.2013 pagg. 30-31, I parte); che l'ufficiale di macchina Fiorito, in occasione della sua deposizione in aula, aveva confermato la circostanza allorché gli era stato contestato che, in occasione del suo interrogatorio in data 23.5.2012, aveva dichiarato che i paranchini di ammaino non si erano estesi (verb. ud. 19. 11. 2013 pag. 57, III parte). L'appellante soggiungeva che le dichiarazioni rese dal K2 Christidis erano, poi, assolutamente inconciliabili con la ricostruzione ritenuta in sentenza, secondo cui era stata l'eccessiva inclinazione della nave, superiore ai 20° previsti dalla SOLAS, ad impedire l'ammaino delle 3 scialuppe rimaste bloccate sul lato di sinistra.



Il comandante in seconda Christidis - proseguiva il difensore di Schettino - il quale si trovava la sera dei fatti sul ponte lance lato sinistro, dichiarava in dibattimento che i bracci delle scialuppe non ammainate non si erano completamente estesi e che, nel contempo, le scialuppe attigue a quelle non scese in acqua stavano contestualmente e regolarmente scendendo in mare (verb. ud. 19.11.2013 pag. 57, III parte).

Le richiamate argomentazioni, secondo l'appellante, attestavano che non era stata la scelta del comandante di iniziare le operazioni di ammaino sul lato di dritta ad impedire l'ammaino delle lance rimaste bloccate sul lato di sinistra le quali, lungi dal non essere ammainate a causa dell'eccessiva inclinazione della nave, erano rimaste bloccate per cause ascrivibili all'erronea esecuzione da parte del personale addetto della preliminare manovra di estensione dei bracci meccanici, che svolgevano la funzione di portare i mezzi di salvataggio sulla verticale di ammaino prima che gli stessi venissero calati in acqua, per cui il quattordicesimo profilo di colpa ascritto all'imputato era insussistente, così come mancava il nesso di causalità tra dette condotte e gli eventi omicidiari e lesivi ascritti all'imputato al capo a) della rubrica.

Con la quarta censura, sempre in relazione al quattordicesimo profilo di colpa riguardante la fase in esame, ancora sulla medesima questione, l'appellante deduceva che il Tribunale non aveva valutato le conclusioni dei consulenti tecnici di parte, che confortavano la tesi innanzi esposta in ordine al mancato ammaino della scialuppa n. 6, cui andava aggiunto che il personale che aveva presieduto alle operazioni di ammaino delle 3 "incriminate" scialuppe non era stato quello designato dal ruolo di appello, essendo pacifico che gli ufficiali Ciro Ambrosio e Silvia Coronica nonché il marinaio Gustavo Hernandez Flores, rispettivamente assegnati dal ruolo di appello alle lance 12, 16 e 6 non si erano recati presso le predette imbarcazioni di salvataggio. Ebbene, sul punto, proseguiva l'appellante, da un lato la sentenza sorvolava sul fatto che il soggetto autore dell'errore nell'ammaino della scialuppa n. 6 non era colui il quale in base al ruolo di appello avrebbe dovuto svolgere le mansioni di capo-lancia (Gustavo Hernandez Flores) dall'altro, che l'ordine di ammainare le scialuppe di sinistra veniva correttamente

impartito dal comandante attraverso la catena di comando, tanto è vero che nessuno dei capi-lancia delle ulteriori 12 scialuppe presenti sul lato di sinistra della Concordia aveva esitazioni nell'avviare le operazioni di ammaino (che riuscivano nel caso di 10 scialuppe e fallivano solo nei casi delle scialuppe n. 12 e 16).

3.2.13.5. Passando all'esame della prima censura, in relazione al dodicesimo profilo di colpa riguardante la fase in esame, con la quale l'appellante assume che il Collegio grossetano avrebbe ommesso un dato "inconciliabile con tutto l'argomento speso sotto varie forme nella parte terza della sentenza", ovvero che alle ore 22:35:02 risultava dalla trascrizione della registrazione della *timeline* che Schettino aveva urlato "*abbandoniamo la nave.. abbandoniamo la nave! .. allora l'abbandono si deve dare sotto costa..*", circostanza che trovava "definitiva conferma" nell'annuncio che alle 22:36:08, va osservato che il Tribunale non ha ommesso il dato, che è stato invece chiaramente decontestualizzato dall'appellante, non potendo assumere il valore dallo stesso preteso.

Ed infatti dalla ricostruzione della sentenza di primo grado risulta che alle ore 22:33 Schettino era al telefono con Ferrarini e chiedeva se era possibile far intervenire un rimorchiatore, dando disposizioni di chiamare un numero telefonico all'uopo.

Il Tribunale evidenziava che il rimorchiatore sarebbe servito unicamente a recuperare la nave una volta completato lo sbarco delle persone. In quel frangente, una volta che il comandante aveva terminato la telefonata, c'era in plancia chi suggeriva: "*Abbandoniamo la nave!*".

"*Abbandonare la nave!*" si univa qualcun altro.

"*L'abbandono... l'abbandono...*" esitava invece Schettino, "*...bisogna andare sotto costa, dai*" (v. perizia fonica dibattimento, allegato 1, pagg. 257-258).

Il comandante, quindi, non dava - come sostiene l'appellante - ma continuava a rimandare la pronuncia dell'ordine di abbandono, motivandolo con il fatto che era necessario avvicinarsi di più alla costa (di lì a qualche minuto, avrebbe però detto di

fare presto con le lance di dritta, prima che la nave finisse definitivamente sugli scogli impedendone la discesa).

La situazione era già da tempo chiara: la Costa Concordia non era più un mezzo sicuro per i passeggeri.

Lo stesso Schettino, 6 minuti prima, sembrava aver dato il via libera per far scendere a terra i passeggeri (*"Va buo', va buo', ja! Facciamoli andare a terra"*).

Eppure, ciò nonostante, aveva continuato a prendere tempo e a non dare l'ordine di abbandono della nave, prima dicendo che bisognava andare sottocosta e, quindi, qualche secondo dopo, ripetendo che occorreva iniziare dall'emergenza generale per poi verificare se era il caso di far scendere le scialuppe a mare, rimettendo in tal modo in discussione la necessità dell'abbandono.

Riguardo a quanto sostenuto dall'appellante è, inoltre, agevole replicare che l'ordine di abbandono nave è un atto specifico con dei risvolti anche formali, perché è finalizzato alla esecuzione delle ulteriori procedure previste per la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio e, dunque, non è assimilabile o sostituibile da parole dette "in libertà" in plancia, peraltro poco dopo contraddette da manifestazioni di intenzioni diverse dello stesso soggetto.

Va altresì rilevato che le parole richiamate dall'appellante (*"abbandoniamo la nave.. abbandoniamo la nave! .. allora l'abbandono si deve dare sotto costa.."*) non sono esattamente corrispondenti a quelle (*"L'abbandono... l'abbandono...bisogna andare sotto costa, dai"*) risultante dal testo integrale della perizia fonica svolta in dibattimento (allegato 1, pagg. 257-258).

Infine, neppure l'avviso dato ai passeggeri alle ore 22:36:08, pure citato dalla difesa, poteva costituiva esso stesso l'ordine di abbandono della nave, come infondatamente si pretende.

Ed infatti quello delle 22:36:08 era uno degli annunci accessori alla dichiarazione di emergenza generale, che era stata appena data alle 22:34.

Tale annuncio, peraltro, come già esposto nel precedente paragrafo, era irrituale (anche come accessorio alla dichiarazione di emergenza generale), perché non conteneva tutte le informazioni riportate nella formula prevista dalla procedura.

Le formule di annuncio previste dalla procedura successivamente alla dichiarazione di emergenza generale contenevano, infatti, informazioni importanti per tutti i passeggeri in merito all'ubicazione e all'uso delle cinture di salvataggio e alla necessità di recarsi ai punti di riunione per attendere gli ordini dei membri dell'equipaggio nonché suggerimenti sul tipo di abbigliamento e sui beni da portare appresso.

Circostanze di non trascurabile rilievo, atteso che nel gran numero di persone a bordo vi erano persone che, ad esempio, avevano bisogno di portare appresso farmaci salva-vita, come nel caso di Williams Arlotti, una delle vittime insieme alla figlia Dayana di 5 anni (al riguardo vi sono le dichiarazioni tratte dal verbale s.i.t. di Alessia Sirigu del 15.2.2012 davanti ai carabinieri di Cagliari, acquisito con il consenso delle parti: *“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”).*

Indicazioni, tutte quelle menzionate, che erano mancanti nell'annuncio diramato alle 22:36:08.

Non si vede, quindi, come si possa "far passare" l'annuncio predetto come la dichiarazione dell'ordine di abbandono della nave, che invece sarebbe stato dato (anch'esso in maniera irrituale, dal comandante in seconda Bosio) soltanto alle ore 22:54:10.

Il dato, come è ovvio, non è di scarsa rilevanza perché, fra l'altro, l'imbarco dei passeggeri sulle scialuppe di salvataggio è possibile soltanto dopo la pronuncia da parte del comandante dello specifico ordine di abbandonare la nave, mentre in quel momento (alle 22:36:08) era stata appena chiamata (con grave ritardo) l'emergenza generale.

Di ciò era ben consapevole anche Schettino che, persino dopo un successivo annuncio, quello 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 calm... con la calma all'imbarco sulle lance. Stiamo davanti all'isola del Giglio e quindi ci dirigeremo verso la costa con le scialuppe"*), chiariva ai presenti nella plancia: *"L'abbandono non è stato ancora fatto"* (pag. 268 perizia fonica dibattimentale, trascrizioni canali 1 e 2).

L'abbandono nave, si ripete, sarebbe stato dato soltanto alle ore 22:54:10.

La doglianza è, quindi, destituita di fondamento.

Infondato è anche il secondo argomento, con il quale il difensore sostiene che l'imputato "non impiegava inutilmente" l'arco temporale intercorso tra la dichiarazione di emergenza generale e l'abbandono nave, ma attuava condotte "ragionevolmente finalizzate a ridurre i rischi altissimi di uno sbarco notturno", in quelle condizioni di vento, con una nave che si muoveva parallela a se stessa (scarrocciando) e che non era possibile "fermare".

Innanzitutto l'intenzione, manifestata da Schettino, di aspettare che la nave si avvicinasse alla costa, era errata per una duplice ragione: a) perché la eccessiva 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 dall'imputato circa il fatto che la nave si sarebbe "adagiata piano piano sulla montagna" non avevano in realtà alcun fondamento.

Come ha rilevato il Tribunale, al riguardo non è neppure necessario scomodare la scienza, essendo sufficiente la logica per rilevare che l'impatto anche a bassissima velocità tra la scogliera e una nave di quella stazza, già inclinata di diversi gradi, potesse causare ulteriori rotazioni e spostamenti, tali da incidere in modo repentino sulla stabilità della stessa, con gravissimo rischio per la incolumità delle persone a bordo. La previsione dell'imputato di un comodo posizionamento della nave sugli scogli della Gabbianara era, dunque, assolutamente velleitaria.

Neppure sotto questo profilo può, quindi, minimamente giustificarsi il continuo prendere tempo e ritardare la dichiarazione di emergenza generale prima e l'ordine di abbandono della nave, poi.

I periti nominati in sede di incidente probatorio, nel loro elaborato, in risposta al quesito n. 28 (pag. 216), hanno sul punto chiaramente evidenziato che le fasi conclusive della manovra e la posizione finale della Costa Concordia furono fortuite e di certo non dipendenti dalla condotta di Schettino, anche perché, dal momento in cui i timoni si erano bloccati, la nave era di fatto ingovernabile.

Al riguardo va ricordato che, dopo l'impatto con il basso fondale de Le Scole (21:45:07) la Costa Concordia riportava l'avaria del sistema di governo della nave, verificatasi in poco più di un minuto (21:46:37) e, quindi, proseguiva solo con il proprio abbrivio con progressiva diminuzione della velocità finché, per effetto del vento di nord-est, essendo i timoni rimasti bloccati a 35° gradi a destra, non compiva un *loop* con la prua che girava a destra.

La nave, pertanto, 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 finale di incaglio sui fondali della Gabbianara (23:03).

Anche se quello di fare incagliare la nave poteva essere un auspicio del comandante, appare difficile non concordare con i periti d'ufficio che le fasi conclusive della navigazione (dalle 21:46:37 alle 23:03) e la posizione finale assunta della Costa Concordia furono fortuite, non apparendo ragionevole né verosimile ritenere che il lungo giro della nave alla deriva e il suo finale incaglio sui fondali della Gabbianara fossero riconducibili alla volontaria "conduzione" della nave da parte dell'imputato, che, tuttavia, insiste nell'attribuirsi sul punto dei presunti "meriti".

Al riguardo, si ripete, la Costa Concordia dalle 21:46:37 era priva di motori funzionanti e aveva i timoni bloccati e l'ultimo ordine di manovra dato da Schettino, di mettere la barra a dritta, risaliva alle ore 21:46:10 ("*hard to starboard*"), pochi secondi dopo l'impatto con Le Scole (circa un'ora e diciassette minuti prima dell'incaglio sulla scogliera della Gabbianara), quando i timoni della nave erano ancora funzionanti, prima di restare bloccati (a 35°) allorché l'ordine stesso risultava eseguito solo parzialmente, a seguito della sopravvenuta mancanza di alimentazione dei timoni per l'avarìa.

Infondata è anche la terza doglianza con la quale il difensore assume che il Tribunale avrebbe omesso di considerare che, dopo la dichiarazione di emergenza generale, era indispensabile dedicare un qualche tempo all'acquisizione delle informazioni ed all'elaborazione delle decisioni che consentissero lo sbarco nelle condizioni meno pericolose. Invero i primi giudici nulla hanno omesso al riguardo, avendo ritenuto che occorreva un tempo di 30 minuti (prudenzialmente calcolato in aumento rispetto a quello indicato dai periti) per svolgere le attività previste tra la dichiarazione di emergenza e l'ordine di abbandono della nave, sottolineando che, proprio per questo, la dichiarazione di emergenza non avrebbe dovuto essere oltremodo ritardata, come invece aveva fatto l'imputato.

E' evidente che se l'imputato avesse gestito l'emergenza con perizia e diligenza, attenendosi alle prescrizioni (singolarmente analizzate dal Tribunale nel paragrafo 3.7.2. della sentenza di primo grado, relativo al giudizio controfattuale) indicate come doverose dalla normativa specifica, la SOLAS, dalle procedure aziendali e dal ruolo di appello, nella situazione concreta in cui lo stesso si trovava ad operare, i 32 decessi e i plurimi eventi lesivi nei termini contestati non si sarebbero verificati, nonostante la gravità del danneggiamento riportato dalla nave a seguito dell'impatto con il basso fondale scoglioso.

Con la quarta doglianza, sempre relativamente al dodicesimo profilo di colpa per la fase in esame, l'appellante sosteneva, poi, che, avendo riconosciuto lo stesso Tribunale che non sarebbe stato possibile dare l'ordine di abbandono nave alle ore 22:00, così come contestato nel capo di imputazione, ma solo al termine delle operazioni di raccolta dei passeggeri e di approntamento dei mezzi di salvataggio, vi sarebbe stata una violazione delle disposizioni di cui agli art. 516-521 c.p.p.

La questione è infondata.

Come già osservato dal Collegio di primo grado, tale incongruenza nella contestazione dello specifico profilo di colpa non ha comportato alcuna violazione dei diritti della difesa, atteso che la circostanza è stata più volte oggetto di discussione nel corso del processo di primo grado e che lo stesso ufficio dell'accusa ha sostenuto, nella memoria conclusionale di primo grado, che l'abbandono della nave avrebbe dovuto essere dato una volta terminate le operazioni di raccolta dei passeggeri, consentendo così alla difesa di replicare a sua volta sul punto.

A ciò va aggiunto che le norme disciplinanti le nuove contestazioni (artt. 516-522 c.p.p.) hanno il solo scopo di assicurare il contraddittorio sul contenuto dell'accusa e, quindi, il pieno esercizio del diritto di difesa dell'imputato. Ne consegue che le predette norme non devono essere interpretate in senso formalistico, ma con riferimento alle finalità alle quali sono dirette, sicché non possono ritenersi violate da qualsiasi modificazione rispetto all'accusa originaria, ma soltanto nel caso in cui la modificazione della imputazione pregiudichi la difesa dell'imputato.

In particolare, nei procedimenti per reati colposi, deve ritenersi che persino l'affermazione di responsabilità per un'ipotesi di colpa non menzionata nel capo di imputazione rientri nella generica contestazione di colpa, ove lasci inalterato il fatto storico.

Non v'è quindi, nella fattispecie, alcuna violazione della regola dell'immutabilità dell'accusa, poiché la contestazione ha posto Schettino nelle condizioni di difendersi da qualunque addebito al riguardo, senza che il fatto storico contestato possa ritenersi modificato dal differimento (peraltro in senso più favorevole alle tesi dell'imputato) dell'orario in cui avrebbe dovuto essere ordinato l'abbandono della nave.

3.2.13.6. Con riguardo al tredicesimo profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza, cioè l'aver omesso di dare, con la formula prevista e personalmente, l'ordine di abbandono della nave, dato invece dal comandante in seconda e non da Schettino, impartito per radio piuttosto che per altoparlante, diramato solo in inglese e non anche in italiano, l'appellante assumeva trattarsi di circostanze irrilevanti, tenuto conto della situazione.

La doglianza è infondata.

Il comandante non dava personalmente l'ordine di abbandono e tantomeno tramite altoparlante, come previsto dalla procedura di cui in rubrica.

L'ordine di abbandono nave, in realtà, veniva dato dal comandante in seconda Bosio alle 22:54 e non rispettava le condizioni prescritte, mancando tutte le importanti informazioni sul comportamento da tenere in quei frangenti.

Inoltre 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, lingua ufficiale a bordo.

La procedura P12.04 IO 08 SMS disciplinante l'ordine di abbandono nave, al paragrafo 4.1.5, prevedeva che lo stesso doveva essere dato dalla viva voce del

comandante (se praticabile) e doveva essere seguito da un annuncio con un preciso contenuto prestabilito.

La questione è stata ampiamente affrontata dal Tribunale, anche con riguardo alla praticabilità della condotta, e i primi giudici hanno condivisibilmente concluso che quelle contestate non si potevano ritenere mere violazioni formali, prive di rilevanza, in quanto l'obbligo per il comandante di ordinare l'abbandono della nave rispondeva sia a un'esigenza di affidabilità dell'ordine stesso, in quanto i membri dell'equipaggio conoscevano la voce del comandante, sia a una finalità di sostegno morale delle persone a bordo. Inoltre, e soprattutto, l'ordine doveva essere comunicato per altoparlante per raggiungere con la modalità più diretta tutti i membri dell'equipaggio e i passeggeri a bordo. Nel caso di specie la comunicazione del K2 non veniva data per altoparlante ma via radio, per cui la stessa non poteva essere sentita, ad esempio, dai capi-lancia posizionati davanti ai cancelletti di accesso alle scialuppe che non erano in possesso di una radio né dai passeggeri.

3.2.13.7. In relazione al quattordicesimo profilo di colpa contestato all'imputato relativamente alla fase della gestione dell'emergenza [trentaquattresimo del capo a) della rubrica], con la prima censura l'appellante criticava la sentenza impugnata laddove aveva ritenuto che Schettino non avrebbe dovuto ritardare l'ammaino delle scialuppe collocate sul lato sinistro della nave, consentendo che le stesse scendessero in acqua in un momento successivo all'ammaino della lance di dritta.

La doglianza è infondata.

Le registrazioni del VDR consentono di affermare con certezza che il comandante in un primo momento autorizzava la discesa soltanto delle scialuppe sul lato di dritta (ore 22:47:39), a partire da quelle di poppa, mentre solo più tardi (ore 23:03:22) autorizzava anche l'ammaino delle lance sul lato sinistro.

Non v'è dunque alcun "travisamento per omissione delle emergenze processuali" da parte del Tribunale, che non ha affermato neppure quanto ulteriormente assunto dall'appellante e, cioè, che Schettino aveva atteso di completare l'ammaino della lance di dritta prima di dare ordine di ammainare quelle di sinistra.

Ciò che invece ha evidenziato il Collegio di primo grado è che la scelta di autorizzare la discesa dapprima soltanto delle scialuppe sul lato di dritta, a partire da quelle di poppa, e solo dopo di quelle sul lato di sinistra, non era corretta.

In considerazione dello sbandamento della nave, infatti, vi era l'esigenza di ammainare le lance sul lato sinistro prima che l'inclinazione aumentasse in modo tale da renderlo impossibile.

Inoltre, sotto il profilo soggettivo, la sussistenza della condotta colposa del comandante per aver dato la precedenza all'ammaino delle lance sul lato di dritta, nonostante che le condizioni di sbandamento della nave imponessero una scelta diversa, è inconfutabile, perché 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 valido motivo per accordare precedenza a quelle poste su un lato.

Nel caso di specie, tuttavia, vi era una ragione concreta per accelerare l'ammaino anche delle lance di sinistra, visto l'incombente pericolo rappresentato dalla crescente inclinazione della nave verso dritta: sicché la condotta dell'imputato appare anche sotto il profilo in esame errata e non giustificabile.

In sede di interrogatorio dinanzi al G.i.p. il 17.1.2012 (pag. 14) Schettino ha spiegato di avere detto al K2: *“mettiamo al mare tutte le lance di dritta, perché solo così posso rimuovere peso da dritta, prima per dare la priorità a mettere le lance in mare sul lato dove l'angolo già andava da sé, in più rimuovendo il peso di 150 persone per lancia, più il peso della lancia, io toglievo una cospicua quantità di peso da dritta, dando la possibilità alla nave di recuperare lo sbandamento di 20-25 gradi, per far sì che potessi anche evacuare le persone che erano salite sulle lance di sinistra”*.

Tale valutazione, come hanno chiarito i periti nominati in sede di incidente probatorio, era anch'essa sbagliata.

La nave non poteva essere considerata alla stregua di una bilancia in base alla quale poter ragionevolmente prevedere che, rimuovendo un peso da destra, la stessa si raddrizzasse verso sinistra.

La Costa Concordia in quel momento era una imbarcazione di mastodontiche dimensioni con una grossa falla e con l'acqua che correva ormai libera fino al ponte 0 e, inoltre, ad ogni minima sollecitazione, aumentava il suo sbandamento.

Come è stato rappresentato dai periti d'ufficio la nave si stava inclinando sempre più verso dritta, per cui era assolutamente necessario fare scendere tutte le lance contemporaneamente.

Ed infatti il meccanismo di sbraccio delle scialuppe, il loro posizionamento sulla verticale di ammaino e la loro discesa per forza di gravità, con perpendicolare che ovviamente doveva cadere all'esterno del baricentro della nave, già fortemente inclinata, creavano un ulteriore sbandamento della nave verso dritta, mentre nel lato sinistro diveniva sempre più difficile sia lo sbraccio delle scialuppe, che dovevano essere espulse dal loro alloggiamento non in piano, come di norma, ma "in salita" sempre più marcata e, quindi, dovevano essere portate verso una verticale di ammaino dove, per il crescente sbandamento, alla calata in mare si frapponeva la fiancata della nave, con la conseguente impossibilità di proseguire la discesa.

In particolare i pistoni che meccanicamente proiettavano all'esterno i bracci delle scialuppe per farle fuoriuscire dal loro alloggiamento, erano tarati per spostare un peso in orizzontale, utilizzando una certa quantità di energia: se dovevano spingere le scialuppe verso l'esterno e anche verso l'alto, oltre un certo grado, la potenza necessaria diveniva maggiore di quella disponibile.

Nello stesso senso sono state anche le conclusioni della capitaneria di porto di Livorno (cfr. inchiesta sommaria pag. 119) la quale ha osservato che la decisione presa da Schettino di mettere a mare prima le imbarcazioni di salvataggio sul lato dritto, con l'intenzione di togliere peso su quel lato e, quindi, di ottenere una riduzione dello sbandamento sullo stesso lato, era errata, in quanto lo sbraccio delle imbarcazioni di salvataggio a pieno carico determinava, in realtà, "un ulteriore

momento sbandante sul lato in cui venivano sbracciate, che non avrebbe potuto comunque far ottenere il risultato dichiarato da Schettino”. Anzi, proseguivano gli esperti della capitaneria, in tal modo, si sarebbero ridotti i tempi per poter utilizzare i mezzi collettivi di salvataggio di sinistra, come di fatto avveniva.

Nella stessa relazione si evidenziava che lo sbraccio delle imbarcazioni veniva preso in considerazione anche nel “*damage control booklet*” proprio perché doveva essere stimato, come chiesto dalla SOLAS, nelle valutazioni sulla stabilità della nave, cosa che non veniva fatta.

Lo sbraccio delle lance di dritta a pieno carico, con la nave già sbandata sullo stesso lato, non poteva fare altro che accentuare detto sbandamento.

Quindi, senza alcun valido motivo, Schettino erroneamente ordinava di iniziare da dritta l’ammaino (peraltro tale autorizzazione veniva data prima dell’ordine di abbandono nave, che ne costituiva l’indispensabile presupposto, con evidenti difficoltà e confusione per tutti).

Eppure l’imputato era consapevole che lo sbandamento della nave oltre un certo grado rendeva impossibile l’ammaino delle scialuppe, come riferiva nell’interrogatorio del 17.1.2012 dinanzi al G.i.p., dove assumeva che il punto di non ritorno fosse ai 15° di sbandamento.

Passando all’esame del dato per cui, nella deposizione del maggiore dei carabinieri di Grosseto Lachi, questi affermava che le prime 3 lance ammainate sul lato di dritta toccavano l’acqua alle 22:58, va osservato che l’elemento non avvalorava in alcun modo le deduzioni del difensore laddove assume che, siccome tra il momento in cui le prime scialuppe di destra toccavano l’acqua e quello dell’ordine di ammaino delle scialuppe collocate sul lato sinistro trascorrevano appena circa 5 minuti, sarebbe stato “capzioso” pretendere di far discendere da ciò conseguenze decisive ai fini della “buona riuscita dello sbraccio delle lance”.

Nel fare tale considerazione l’appellante trascura di rilevare che non si trattava di soli “5 minuti”, in quanto il ritardo di oltre 15 minuti che intercorreva tra

l'autorizzazione ad ammainare le scialuppe di salvataggio poste sul lato di sinistra della nave rispetto a quelle del lato di dritta, era solo un ritardo ulteriore, che si aggiungeva a quello già accumulato a partire dalle 21:58, quando il comandante avrebbe dovuto dichiarare l'emergenza generale e, quindi, dalle ore 22:28 quando, trascorsi 30 minuti dalla chiamata dell'emergenza generale per consentire lo svolgimento delle attività preparatorie, il comandante avrebbe dovuto dare anche l'ordine di abbandono nave, alla pronuncia del quale i passeggeri, sia sul lato di dritta che su quello di sinistra, avrebbero dovuto essere imbarcati sulle scialuppe di salvataggio.

La nave sbandata, con il fianco sinistro verso l'alto e il lato dritto quasi nell'acqua, il panico ormai diffuso e coinvolgente anche molti membri dell'equipaggio nonché la mancata attuazione del ruolo di appello, con l'improvvisazione anche nella individuazione dei capi-lancia, sono state le cause del mancato ammaino delle 3 scialuppe (su cui v. anche infra).

Con la seconda censura, in relazione al quattordicesimo profilo di colpa, l'appellante assumeva che, contrariamente a quanto ritenuto dal Tribunale, quando veniva disposto l'ammaino delle scialuppe l'inclinazione della nave era ancora "del tutto sotto controllo" e tale da non far in alcun modo presagire che non si potessero concludere felicemente dette operazioni anche sul lato di sinistra.

Sul punto, secondo il difensore, dirimenti e, invece, trascurate dai primi giudici, erano l'informazione data da Ambrosio al comandante alle ore 22:48:31 ("*E' costante è Comandà è sempre 11, nun stamm sbandann chiù!*") e gli accertamenti svolti dai carabinieri del nucleo investigativo di Grosseto sullo sbandamento della nave.

Inoltre l'appellante sosteneva che le dichiarazioni di Schettino sul punto erano state travisate.

La doglianza è infondata.



Va in primo luogo osservato che non è possibile stabilire con certezza il preciso grado di sbandamento della nave in ogni momento, perché il dato non era fra quelli rilevati elettronicamente dalla strumentazione di bordo ancora funzionante dopo l'impatto con il basso fondale de Le Scole, ma era verificabile soltanto con uno strumento di tipo meccanico, denominato inclinometro (quando veniva utilizzato da qualcuno dei presenti nella plancia di comando), oppure in base alle valutazioni di soggetti esperti che si trovavano sulla nave.

Al riguardo il Tribunale ha rilevato che, in ordine a tale questione, dalle registrazioni del VDR si ricava che alle ore 22:30 lo sbandamento della nave era all'incirca di 10°; che alle ore 22:46 Bosio lo stimava intorno ai 10°-15° e che alle ore 23:11 lo stesso Bosio rilevava uno sbandamento di 25-30 gradi, mentre Canessa lo correggeva, dicendo che a suo parere era ancora maggiore.

I periti d'ufficio nominati in sede di incidente probatorio hanno spiegato che, secondo il codice LSA (*Life Saving Appliances*), reg. 4.4.1, richiamato dalla SOLAS, le imbarcazioni di salvataggio dovevano 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°.

Questi erano i limiti massimi previsti.

Schettino era a conoscenza che lo sbandamento della nave oltre un certo grado (come visto dallo stesso indicato addirittura in 15°) le scialuppe non potevano più essere calate a mare (v. interrogatorio reso al G.i.p. il 17.1.2012, pag. 11).

E' pertanto evidente che soltanto la tempestività della dichiarazione di emergenza generale e, quindi, dell'ordine di abbandonare la nave, avrebbero consentito a tutti i passeggeri, sia sul lato di dritta che su quello di sinistra, di essere imbarcati sui mezzi collettivi di salvataggio di cui era dotata la Costa Concordia, con il termine delle operazioni previsto nel giudizio contrafattuale alle ore 22:58.



Invece le predette attività sono state gravemente ritardate e, inoltre, in presenza di un accentuato sbandamento della nave - che avrebbe imposto di accelerare il più possibile le attività di sbraccio delle lance anche sul lato sinistro, prima che l'inclinazione superasse la fatidica soglia dei 20° - l'imputato dava la precedenza all'ammaino delle sole lance di dritta, così causando ulteriore sbandamento della nave a dritta e perdendo altro tempo prezioso per la buona riuscita dello sbraccio delle scialuppe di salvataggio poste sull'altro lato.

L'informazione sull'inclinazione della nave data da Ambrosio al comandante alle ore 22:48:31 (*"E' costante è Comandà è sempre 11, nun stamm sbandann chiù!"*), citata dall'appellante, nulla aggiunge in contrario, ma anzi conferma la prima valutazione di Bosio, che alle precedenti ore 22:46 stimava lo sbandamento della Costa Concordia intorno ai 10°-15°.

La dichiarazione di Ambrosio, peraltro, è stata tenuta presente dal Tribunale, contrariamente a quanto assume l'appellante.

Come già innanzi accennato occorre poi considerare che, da una parte, con il preventivo ammaino a pieno carico delle sole scialuppe di dritta, autorizzato alle 22:47:39, con le prime lance che venivano calate in mare alle 22.58 (in una nave già fortemente sbandata da quel lato) e, dall'altra, con l'incaglio della Costa Concordia sulla scogliera della Gabbianara delle ore 23:03, lo sbandamento della nave si accentuava ancora più rapidamente, tanto che alle 23:11 lo stesso Bosio rilevava una inclinazione di 25°-30°, mentre Canessa lo correggeva, dicendo che a suo parere era ancora maggiore.

Lo stesso Schettino, nella telefonata a Ferrarini delle 23:11:55, riferiva, seppure con l'abituale tendenza all'occultamento della gravità del quadro che lo contraddistingueva nella vicenda, che lo sbandamento della nave era a 20°.

Se si considera che solo alle 23:03:22 veniva autorizzato l'ammaino delle lance sul lato sinistro, appare del tutto evidente che la criticità della situazione per le persone che si trovavano sul lato sinistro della nave era già oltre i limiti.



Come ha osservato il Tribunale non è invece assolutamente attendibile il dato relativo al grado di sbandamento della nave fornito dalla relazione del RONIV dei carabinieri di Grosseto, richiamato dall'appellante, come già in primo grado anche dalla parte civile Codacons durante la discussione finale.

Stando a tale ricostruzione, infatti, alle 23:43 la Concordia avrebbe registrato un grado di inclinazione solo del 17%, contrario a ogni evidenza, assolutamente inverosimile e del tutto incompatibile con ogni altra risultanza istruttoria e con le dichiarazioni dello stesso Schettino.

Non si può fondatamente sostenere che la valutazione del grado di sbandamento della nave, fatta dai carabinieri sul materiale video - fotografico, debba essere ritenuta più attendibile di quella di soggetti qualificati del settore, dotati di sicura esperienza di navigazione e presenti a bordo della Costa Concordia, quali il comandante in seconda Bosio e l'ufficiale cartografo Canessa. Valutazioni, peraltro, in linea con il rilevamento all'inclinometro di Ambrosio delle 22:48:31 e, persino, con le citate (riduttive) informazioni dello stesso Schettino a Ferrarini.

Del tutto corretta e convergente con tale quadro probatorio è l'interpretazione del Tribunale circa quanto Schettino riferiva nel corso dell'esame dibattimentale, ovvero che nei momenti successivi alla sua uscita dalla plancia di comando era praticamente impossibile raggiungere il lato sinistro della nave a causa dello sbandamento. La deduzione dei primi giudici, secondo la quale, poiché l'imputato usciva dalla plancia alle 23:20 circa, già a quell'orario lo sbandamento della nave era superiore a 20° e, comunque, certamente superiore ai 17° stimati dai carabinieri con riferimento addirittura all'orario delle 23:43, è infatti conforme alle altre risultanze istruttorie innanzi evidenziate.

Ne consegue che dei dati sullo sbandamento della Costa Concordia ipotizzati dai carabinieri di Grosseto, ai fini in esame, non può assolutamente tenersi conto, essendo frutto con tutta probabilità di un errore in sede di individuazione del parametro di riferimento per la misurazione, come esattamente ritenuto dal Collegio di prime cure.



Con la terza censura l'appellante assumeva che le 3 scialuppe collocate sul lato di sinistra che restavano bloccate, non venivano ammainate per cause indipendenti dal grado di sbandamento della nave ma, da un lato, per l'incapacità del personale assegnato alle operazioni e, dall'altro, per il mancato funzionamento degli impianti di issaggio (verricelli). Il difensore aggiungeva che la lancia n. 6 presentava diversi profili di irregolarità, atteso che il capo-lancia non si era recato a detta scialuppa assegnatagli dal ruolo di appello ed il vice capo-lancia era in possesso di un certificato MAMS (certificato di abilitazione alla conduzione ed all'ammalino delle scialuppe e dei mezzi di salvataggio) scaduto da oltre 5 anni. Circostanze a suo dire ignorate in sentenza, sebbene fossero state evidenziate nella perizia disposta in sede di incidente probatorio a pagina 47. A supporto della tesi che i bracci delle scialuppe non ammainate non si erano completamente estesi e che, nel contempo, le scialuppe attigue a quelle non scese in acqua stavano contestualmente e regolarmente scendendo in mare, l'appellante richiamava le dichiarazioni rese da Rusli Bin il 12.4.2014 ai carabinieri (acquisite agli atti con il consenso delle parti) e, in dibattimento: dalla passeggera Chiara Castello (verb.ud. 13.5.2014 pag. 41, II parte); dall'elettricista di bordo Usman (verb. ud. 16.12.2013 pagg. 13-14, IV); dal commissario di bordo Fiorella Silvana Panetti (verb. ud. 26.11.2013 pagg. 30-31, I parte); dall'ufficiale di macchina Fiorito (verb. ud. 19.11.2013 pag. 57, III parte); dal K2 Christidis (verb. ud. 19.11.2013 pag. 57, III parte). Le richiamate argomentazioni, secondo il difensore, attesterebbero che il quattordicesimo profilo di colpa ascritto all'imputato sarebbe insussistente, così come mancante il nesso di causalità tra le condotte ascritte a Schettino e gli eventi omicidari e lesivi contestatigli al capo a) della rubrica.

La doglianza è nel suo complesso infondata.

Va osservato preliminarmente che i mezzi collettivi di salvataggio alloggiati sul lato sinistro della nave erano costituiti da 12 imbarcazioni (capienza da 150 persone l'una) e da una c.d. *rescue boat* (capienza 60 persone) contraddistinte, da prora a poppa, da una numerazione progressiva pari, dal 2 al 26 (capienza totale di 1860



persone); da 33 zattere gonfiabili (*life-rafts*), con capienza da 35 persone l'una e da 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, ancora 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.

Durante le numerose esercitazioni quindicinali precedenti l'evento in questione, non si erano mai verificati problemi, né per errori umani né per inadeguatezza dei dispositivi.

I mezzi di salvataggio collettivi erano numericamente adeguati e non presentavano anomalie funzionali, come confermato dai periti.

Orbene, con riferimento alle dichiarazioni citate dall'appellante, va osservato che Rusli Bin ha riferito che, 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 distensione dei paranchi, mentre la scialuppa sulla quale egli si trovava era riuscita a raggiungere l'acqua (verbale s.i.t. di Jacob Rusli Bin del 12.4.2012, acquisito con il consenso delle parti).

La teste Chiara Castello ha riferito della sua avventurosa e drammatica discesa a bordo di una scialuppa del lato sinistro della nave, che strisciava lungo la parete per la forte inclinazione, ma non ha fatto alcun cenno alle lance 6, 12 e 16.

Il teste Usman parimenti ha riferito che intorno alle ore 23,00 saliva a bordo della scialuppa ("tender"), la quale non aveva pilota e che, dopo aver atteso circa 30

minuti, si era posto egli stesso alla guida della lancia per farla scendere in mare, ma non ha fatto alcun cenno alle lance 6, 12 e 16 che non riuscivano a scendere.

La teste Fiorella Silvana Panetti ha dichiarato che alle 23:30 ha inviato un sms, mentre era sulla lancia n. 6, che non riusciva a calare “per l’inclinazione della nave” e, poi, di avere visto che alcune delle persone che scendevano dalla lancia n. 6, che era finita sul sottostante ponte 3, salivano su altre lance vicine che erano invece scese a mare regolarmente (deposizione udienza 26.11.2013).

Il teste Christidis ha riferito di avere visto che sul lato sinistro della Costa Concordia vi erano 3 lance bloccate per l’inclinazione della nave (“*incattivate sul bottazzo di protezione*”) e che non era possibile sbloccare se non con dei martinetti che, tuttavia, non v’era tempo di rinvenire (deposizione del 19.11.2013, parte II, pagg. 24-45). Ha poi detto (nella parte III del 19.11.2013) che altre scialuppe “*stavano scendendo a mare*”.

Riguardo alle deposizioni di Chiara Castello e di Usman va osservato che, sotto il profilo indicato dall’appellante, risultano irrilevanti, nulla precisando sul punto preteso, mentre le stesse dichiarazioni confermano, da un lato, le gravissime difficoltà che, per il notevole sbandamento della nave, avevano avuto, sul lato sinistro della nave, anche le scialuppe che erano riuscite a raggiungere l’acqua e, dall’altro, che i ritardi e la mancata attuazione del ruolo di appello avevano determinato situazioni per cui vi erano passeggeri e membri dell’equipaggio che erano saliti di propria iniziativa a bordo della scialuppe e avevano atteso anche quasi 30 minuti un capo-lancia, come nel caso dell’elettricista di bordo Usman, che riferiva di essersi alla fine posto egli stesso alla guida per farla scendere in mare.

Per quanto riguarda la deposizione della teste Panetti va osservato che, fermo restando il racconto della vicenda della scialuppa n. 6, ricostruita in termini conformi dal Tribunale, sul punto concernente il profilo che la parte appellante intende valorizzare, ovvero che alcune delle persone che scendevano dalla lancia n. 6 (finita sul ponte 3) sarebbero salite su altre lance vicine, che scendevano a mare regolarmente, la deposizione della teste appare inattendibile.



Ed infatti sul ponte 3, dove per l'inclinazione della nave e per il non completo sbraccio era finita la scialuppa n. 6, non potevano esservi vicine altre scialuppe di salvataggio, sulle quali le persone che scendevano dalla n. 6 potevano salire, come assume al riguardo la Panetti, in quanto le scialuppe di salvataggio del lato sinistro della nave erano alloggiate al superiore ponte 4. Sul punto appare evidente la confusione e sovrapposizione dei ricordi di quei drammatici momenti da parte della teste.

Alberto Fiorito ha confermato che la scialuppa n. 16 era rimasta ferma e non aveva potuto essere calata in mare, per cui le persone che erano state imbarcate, avevano dovuto scendere (AVV. LE PIANE - *No. E cosa avete fatto? Scese le persone la lancia poi è stata messa a mare o no?* DICH. FIORITO - *No.* AVV. LE PIANE - *E' rimasta ferma.* DICH. FIORITO - *Sì.* AVV. LE PIANE - *Quindi non è andata a mare la lancia 16.* DICH. FIORITO - *No*" (cfr. deposizione udienza 19.11.2013, III, pag. 52).

Dalla sua deposizione nulla emerge circa quanto sostenuto dall'appellante in merito ad un errore dello stesso Fiorito che avrebbe impedito lo sbraccio della scialuppa, dovendosi ribadire che le scialuppe di salvataggio venivano 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 e, quindi, caduta a mare per forza di gravità, nella fattispecie ostacolata dalla inclinazione della nave.

Il teste Christidis ha poi confermato di avere visto che sul lato sinistro vi erano 3 lance bloccate per l'inclinazione della nave e ha riferito, in modo assolutamente generico, di altre scialuppe che scendevano regolarmente a mare, ma senza precisare alcunché di preciso in ordine ai tempi e alle modalità degli ammaini della altre scialuppe.

A ciò va aggiunto che la teste Soare Raluca, che si trovava sulla scialuppa n. 12, ha confermato che non era stato possibile lo sbraccio della stessa, per essere poi calata in mare, a causa della inclinazione della nave, dichiarando quanto segue: "*Mentre*



andavo mi sono trovato con un elettricista, si chiama Iorio, è stato lui che mi ha preso la mano e mi ha messo nella lancia 12, chiedendo uno dei miei colleghi, era l'hotel fiter, non mi ricordo il nome, e ha chiesto: 'non c'è un posto per l'infermiera?' Mi hanno detto 'Sì, come no!'. Purtroppo la lancia numero 12, nel momento quando ha voluto ammainarla, si è inciampata al bordo della nave perché la nave era molto inclinata. E quindi abbiamo dovuto uscire e abbiamo aiutato tutti i passeggeri di uscire fuori, che erano più di 150..” (...) “..DICH. SOARE - Dopo che abbiamo evacuato tutti passeggeri da questa lancia, ci hanno detto alcuni ingegneri, non mi ricordo esattamente chi, di recarci anche noi dall'altra parte, la parte opposta, perché lei si sbarcavano già i passeggeri, venivano inviati a terra...” (verbale udienza del 10.12.2013 pagg. 63, 64).

Il teste Canessa (che a differenza del K2 Christidis, portatosi sul ponte di destra e tuffatosi a mare per mettersi in salvo, è rimasto a bordo fino alla conclusione dei soccorsi) ha riferito, nella sua deposizione del 8.10.2013, della situazione in cui si trovavano le scialuppe sul lato sinistro della nave, dichiarando che 3 non erano riuscite a scendere a mare a causa della inclinazione della nave.

Anche il teste Iannelli, che prima di riuscire a porsi in salvo con Borghero sulla medesima lancia utilizzata da Schettino, era stato sul lato sinistro della nave, ha confermato che 3 scialuppe su quel lato non poterono essere ammainate a causa dell'eccessivo sbandamento della Costa Concordia e, altresì, di non ricordare la segnalazione di alcun problema tecnico, riferendo anch'egli che *“le lance con uno sbandamento superiore a 15, 20 gradi per SOLAS non riescono più ad essere ammainate”* (cfr. verbale di udienza 11.11.2013 pag. 22 e pagg. 28-19).

In ordine al mancato funzionamento dei verricelli, va osservato che dagli accertamenti peritali svolti è risultato che tutte le scialuppe e le zattere di salvataggio presenti sulla nave erano dotate di un sistema di ammaino non necessitante di alimentazione elettrica.

Ciò in piena conformità dei requisiti normativi.

I verricelli di cui si tratta, alimentati ad energia elettrica, erano infatti una apparecchiatura di supporto (come detto non obbligatoria per la SOLAS) che serviva a sollevare l'imbarcazione e a riportarla nella posizione di partenza.

Di per sé, quindi, il funzionamento dei verricelli era ininfluenza in ordine al tema dell'ammalino delle scialuppe.

La questione è stata tuttavia riproposta perché i verricelli, per quanto non obbligatori, esistevano, ed erano collegati al diesel generatore di emergenza, che aveva funzionato irregolarmente (si tratta della principale questione circa i "malfunzionamenti" della nave, di cui il Tribunale, dopo aver disposto un approfondito supplemento peritale al riguardo, si è ampiamente e analiticamente occupato alle pagine da 359 a 378 della sentenza di primo grado, alle quali, per quanto non riportato in questa sede, si fa rinvio).

In ogni caso non appare superfluo rammentare che destinatario per legge dell'obbligo di accertare, prima della partenza, il funzionamento dei sistemi di bordo in tema di sicurezza, era proprio il comandante che, a norma degli artt. 225-230 del D.P.R. 8.11.1991 n. 435 ("Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare"), doveva verificare, tramite competente personale, la chiusura delle porte stagne e delle altre aperture che dovevano rimanere chiuse durante la navigazione, il buon funzionamento dei mezzi di governo (macchine, timoneria, generatori anche di emergenza e tutte le altre verifiche previste dall'art. 229 D.P.R. citato), dei mezzi di comunicazione interna ed esterna, dei mezzi di salvataggio, dei sistemi di allarme, delle luci e di ogni altro strumento nautico.

Orbene, come già innanzi esposto, le scialuppe di salvataggio venivano calate a mare con una sequenza di operazioni: sbraccio dei bracci di ritenzione (mediante pistoncini con carica gas), posa in verticale dell'imbarcazione in corrispondenza della fiancata, ammalino e, quindi, caduta in mare per forza di gravità.

L'argomento che viene ipotizzato è che i verricelli in questione sarebbero stati utili per un'operazione di disincastro delle scialuppe rimaste bloccate, con uno spostamento in alto per poi riprendere la discesa verso il mare.

Orbene, le scialuppe n. 12 e n. 16 sono rimaste bloccate per l'eccessiva inclinazione della nave, per cui l'eventuale funzionamento dei verricelli neppure astrattamente avrebbe potuto avere utilità, visto che gli stessi servivano soltanto a sollevare le imbarcazioni e a riportarle nella posizioni di partenza, dalle quali le predette scialuppe non erano riuscite ad uscire. Secondo Christidis sarebbero serviti dei martinetti, ma non vi era il tempo di fare l'operazione.

Per quanto riguarda la scialuppa n. 6, rispetto alla quale sussiste quanto meno il dubbio che l'inclinazione non sia stata la causa esclusiva del mancato ammaino, avendo contribuito anche l'errore del manovratore, va osservato che la stessa finiva sul ponte 3 sottostante a quello di partenza, piegandosi in parte su un lato, come ben si rileva dalla fotografia a pagina 372 della sentenza di primo grado.

Di conseguenza, come ha esattamente rilevato il Tribunale, a seguito della posizione assunta dalla scialuppa, sarebbe stato necessario far scendere tutti gli occupanti al ponte 3 prima di tentare di sollevarla con i relativi verricelli, per non esporre a gravissimo rischio la incolumità delle persone a bordo della stessa.

Lo svolgimento di tali attività di discesa delle persone dalla scialuppa, di tentativo di sollevamento con i verricelli, di risalita di tutte le persone, di tentativo di estensione completa dei bracci e, infine, di collocamento sulla verticale di ammaino per provare una nuova discesa in acqua, avrebbe richiesto un apprezzabile lasso di tempo durante il quale l'inclinazione della nave sarebbe, visto l'andamento dei fatti, ulteriormente aumentata, rendendo certo il fallimento anche del successivo tentativo di ammaino rispetto alla fiancata inclinata della nave.

Vi è, dunque, come ha ritenuto il Collegio di primo grado, la ragionevole certezza che la possibilità di utilizzare i verricelli non avrebbe comunque offerto alcuna possibilità di riuscita nell'ammaino delle 3 scialuppe rimaste sul lato sinistro della nave.

Anche in questo caso, pertanto, la questione sollevata e riproposta dai difensori dell'imputato (e nella discussione da alcune parti civili) risulta infondata, visto che l'utilizzo dei verricelli non avrebbe potuto incidere in alcun modo sul decorso degli eventi.

Su questo come sugli altri "malfunzionamenti" della nave, ampiamente esaminati dal Tribunale, stante la loro ininfluenza causale sugli eventi omicidari e lesivi, come già condivisibilmente ritenuto dai giudici di primo grado, non si ravvisano, quindi, gli estremi per rimettere gli atti al P.M., come richiesto da alcune delle parti civili. Ciò senza dire che nel suo atto d'appello il Codacons ha rappresentato di avere già a suo tempo proposto (nel giugno 2014) una autonoma denuncia affinché la Procura della Repubblica di Grosseto procedesse nei confronti di tutti i soggetti responsabili dei "malfunzionamenti" riscontrati a bordo della Concordia.

In definitiva non è fondato l'assunto dell'appellante secondo il quale le deposizioni dei testi citati evidenzerebbero che le scialuppe del lato sinistro della nave rimaste a bordo (n. 6, n. 12 e n. 16), non venivano ammainate per cause indipendenti dal grado di sbandamento della nave ma ascrivibili, da un lato, alla incapacità del personale assegnato alle operazioni e, dall'altro, al mancato funzionamento degli impianti di issaggio e, quindi, per esclusive responsabilità altrui e non dell'imputato.

Al riguardo si sono già in precedenza esaminati i dati sul crescente sbandamento della nave e sulla prolungata inerzia decisionale del comandante; si è chiarito che la notevole inclinazione della nave sul lato di dritta ostacolava fino a impedire l'ammaino delle scialuppe del lato di sinistra, rendendone impossibile lo sbraccio, perché i pistoni che proiettavano all'esterno i bracci delle scialuppe erano tarati per spostare il peso dell'imbarcazione in orizzontale, utilizzando una certa quantità di energia, mentre se la devono spingere verso l'esterno e anche verso l'alto, oltre un certo limite, la potenza necessaria richiesta diventava superiore a quella disponibile; perché, inoltre, la fiancata della nave era alta varie decine di metri e le scialuppe trovavano in essa un ostacolo all'arrivo in acqua.



Si è altresì rilevato che di tutto ciò era pienamente consapevole anche l'imputato che, nell'interrogatorio davanti al G.i.p. del 17.1.2012 (pag. 119), ha indicato il punto di non ritorno addirittura in 15° (*“la nave è fatta in modo che se prende un colpo dal lato, per poter mettere a mare le scialuppe da ambo i lati, non deve sbandare più di 15 gradi, perché altrimenti le scialuppe che lei vuole mettere in mare dal lato opposto non ci riesce, sia perché i pistoncini non riescono ad espellere la scialuppa e poi perché anche nella sua caduta libera andrebbe ad urtare lungo lo scafo della nave”).*

Si è ancora rilevato che la situazione della nave sbandata, per come era stata gestita la vicenda, per la mancanza di informazioni, per la confusione e i gravi ritardi accumulati nella gestione dell'emergenza, per la posizione drammaticamente inclinata, con il lato sinistro verso l'alto e il lato diritto in prossimità dell'acqua, aveva generato uno stato psicologico di comprensibile paura e panico tra molti passeggeri e membri dell'equipaggio.

E' evidente, allora, che la tesi difensiva proposta sul punto non è condivisibile, perché non tiene conto dei predetti plurimi elementi e neppure del fatto che l'errore del marinaio che manovrava la lancia n. 6, in quella situazione di estrema emergenza, era certamente riconducibile alla pressione psicologica cui era sottoposto, a causa della concitazione e dell'urgenza imputabili al ritardo con il quale era stata dichiarata l'emergenza generale, che aveva determinato l'assoluta impossibilità di rispettare i tempi minimi previsti per l'abbandono della nave in condizioni di sicurezza e, infine, dell'ulteriore ritardo con cui il comandante aveva autorizzato l'ammaino delle scialuppe di salvataggio del lato sinistro della Costa Concordia.

Dalla già citata testimonianza della Panetti emerge chiaramente lo stato di confusione in cui in quei frangenti versava il marinaio che manovrava la scialuppa n. 6.

I giudici di primo grado hanno anche opportunamente evidenziato, nell'esaminare i profili di colpa dell'imputato circa il ritardo nell'ordine di abbandonare la nave, che



il comportamento doveroso del capo-lancia modello prevedeva che lo stesso, in assenza dell'ordine di abbandono nave da parte del comandante, non era autorizzato né a far salire le persone sulla scialuppa né tantomeno ad ammainarla.

Nel caso in esame, pertanto, il marinaio che si occupava dell'ammaino della lancia n. 6 aveva tutte le ragioni per rifiutarsi di sbracciare la scialuppa, come gli chiedeva la Panetti (cfr. deposizione citata), atteso che non era stato dato l'ordine di abbandono, tanto che il K2 Christidis riferiva di essere stato egli stesso (*“gridando come un'aquila”*) a ordinare di calare in mare le scialuppe del lato sinistro, che erano ancora ferme, laddove si trattava di una prerogativa esclusiva del comandante (per cui i sottoposti neppure potevano legittimamente eseguire ordini di altri membri dell'equipaggio, sia pure ufficiali).

È dunque comprensibile che in quei drammatici momenti, diviso tra l'esigenza di rispettare ciò che prevedevano la normativa e le procedure aziendali (e secondo quanto a tutti insegnato durante le esercitazioni) e quella di ubbidire a un ufficiale in seconda che gli chiedeva di sbracciare la scialuppa, pur in assenza di un ordine di abbandono della nave da parte del comandante, quel marinaio fosse in una situazione psicologica di pressione e angosciato anche dal dubbio di non star facendo una cosa legittima.

E' chiaro che quella persona (e chiunque altro) avrebbe potuto operare in condizioni psicologiche totalmente differenti, laddove l'emergenza fosse stata chiamata per tempo.

La chiamata dell'emergenza, si ripete, serviva precipuamente proprio alla raccolta dei passeggeri sui punti di riunione e all'approntamento dei mezzi di salvataggio.

Tutto ciò porta alla conclusione che, come condivisibilmente ha ritenuto il Tribunale, se la chiamata dell'emergenza generale fosse stata effettuata alle 21:58 e l'ordine di abbandono della nave fosse stato dato alle 22:28, anche le lance 6, 12 e 16 sarebbero riuscite a raggiungere l'acqua e, comunque, quand'anche per mera ipotesi ciò non fosse avvenuto, gli eventuali errori durante la manovra di ammaino

si sarebbero verificati ancora in tempo utile per spostare le persone sul lato di dritta ed imbarcarle sulle scialuppe facenti la spola con la terraferma.

Al riguardo, fra gli elementi citati dal Collegio di prime cure, appare eloquente quanto dichiarato da Antonio Roselli in sede di sommarie informazioni testimoniali (verbale s.i.t. del 7.12.2012, acquisito con il consenso delle parti), in merito ai drammatici momenti in cui trovava la morte sua cognata Maria D'Introno.

Roselli precisava che, dopo essere scesi da una scialuppa (la n. 6) 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 con altri 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 le lancette dell'orologio dello stesso Roselli si fermavano alle 00:40 a seguito del contatto con l'acqua, è possibile affermare, come ha fatto il Tribunale, 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.

D'altronde, ciò ulteriormente si desume anche dalla testimonianza di Lorenzo Barabba, 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 indietro sul lato sinistro e più alto della nave, ritenendolo a quel punto più sicuro e che *“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”*.

In questa fase si verificavano i decessi della piccola Dayana Arlotti e di suo padre Williams (*“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..." udienza 26.11.2013, III, pagg. 54-55) mentre il padre decedeva nel tentativo di salvare sua figlia.

Ciò avveniva sicuramente dopo le 24:00, come può desumersi dalle dichiarazioni rese da Michela Maroncelli, compagna di Williams Arlotti, la quale precisava che, quando aveva telefonato per l'ultima volta ai propri familiari, alle ore 24:00, padre e figlia erano ancora vivi.

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 all'interno della nave.

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 a scendere in acqua neppure se l'ordine di abbandono fosse stato dato dal comandante alle 22:28 (ipotesi questa non ritenuta, ma concessa solo ai fini della motivazione subordinata), tutte le persone destinate a servirsi di quelle scialuppe avrebbero ugualmente avuto modo di salvarsi.

Ulteriore tesi proposta dalla difesa è che, se la causa del mancato ammaino delle 3 scialuppe fosse stata l'eccessiva inclinazione della nave, questa avrebbe dovuto impedire l'ammaino anche delle altre scialuppe poste sul lato sinistro.

Anche tale osservazione è infondata.

Pure in questo caso il Tribunale ha dato ampia e condivisibile motivazione sul punto, rilevando che le operazioni di ammaino di ogni singola scialuppa non potevano avvenire nello stesso momento; che non tutte erano nella identica situazione, tenuto conto anche della angolazione e dei movimenti della nave nonché dei tempi notevolmente ritardati e della irritualità con cui era stata data ed era pervenuta a ciascun operatore l'autorizzazione all'ammaino.

Per tali motivi era ben possibile che alcune lance riuscissero (sia pure tutte con una estrema difficoltà, a causa della inclinazione) a raggiungere l'acqua, a differenza di altre.

Ad esempio la scialuppa n. 26 riusciva a raggiungere l'acqua, essendo avvantaggiata dal fatto di essere stata la prima a ricevere l'autorizzazione all'ammaino.

Tuttavia circa le enormi difficoltà che anche questa prima scialuppa aveva avuto appare eloquente la deposizione del teste Paluani, che si trovava appunto sulla scialuppa n. 26. Questi precisava che l'imbarcazione era riuscita a scendere in acqua con grandi difficoltà, dopo essersi appoggiata sulla fiancata della nave (*"Sì, sì, direi grandissime, non grandi, perchè 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"*; cfr. deposizione teste Paluani, udienza 21.10.2014, I, pag. 14).

In realtà, la riuscita dello sbraccio poteva dipendere da un semplice elemento fortuito, come si desume proprio dalla testimonianza dello stesso Paluani, il quale precisava che, a causa della difficoltà dell'ammaino, i passeggeri erano sul punto di 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”* (cfr. deposizione citata, udienza 21.10.2014,I, pag. 17).

Non è esatto, pertanto, quanto sostenuto dall’appellante circa il fatto che, nel momento in cui veniva autorizzato l’ammaino della prima lancia del lato sinistro, la situazione circa il grado di sbandamento della nave era “sotto controllo”.

Anzi, dalla stessa deposizione citata si desume che l’inclinazione era già tale che la fiancata della nave rappresentava un notevole ostacolo per la discesa dei mezzi di salvataggio.

D’altra parte tale conclusione ha trovato unanime conferma anche in molte altre dichiarazioni testimoniali, non solo di passeggeri ma anche di esperti membri dell’equipaggio, come l’ufficiale cartografo Canessa, il quale ha fra l’altro riferito al riguardo: *“vidi che i mezzi di salvataggio di sinistra avevano delle immense difficoltà a scendere in acqua”* (trascrizioni udienza 8.10.2013, parte II, p. 49).

In ordine alle ulteriori questioni sollevate sul tema dall’appellante, ovvero che la lancia n. 6 presentava “diversi profili di irregolarità, atteso che il capo-lancia non si era recato a detta scialuppa assegnatagli dal ruolo d’appello ed il vice capo-lancia era in possesso di un certificato MAMS (certificato di abilitazione alla conduzione ed all’ammaino delle scialuppe e dei mezzi di salvataggio) scaduto da oltre 5 anni”, circostanze evidenziate nella perizia disposta in sede di incidente probatorio a

pagina 47 e asseritamente ignorate in sentenza, va osservato quanto di seguito riportato.

Per quanto riguarda la scialuppa di salvataggio n. 6 il capo-lancia, secondo il ruolo di appello, avrebbe dovuto essere Gustavo Hernandez Flores, che non vi si recava. Tale circostanza però, non può essere invocata dall'imputato come un elemento a sé favorevole.

Ed infatti, come si è già innanzi rilevato, proprio a Schettino deve essere ascritta la mancata attivazione, fin dall'inizio, delle procedure di emergenza e del ruolo d'appello, di cui in questa occasione e, sotto questo limitato profilo ritenuto di suo ineteresse, lamenta la mancata attuazione.

Ciò ha, fra l'altro, determinato che le scialuppe di salvataggio sono state in vari casi condotte da capi-lancia "improvvisati", ovvero da soggetti diversi da quelli previsti (è stato il caso, oltre che della n. 6, anche della n. 12 e della n. 16, per restare a quelle citate).

Sul punto va quindi ripetuto che l'equipaggio non è mai stato allertato con il codice convenzionale "Delta X Ray" che, in seguito alla falla a bordo, avrebbe determinato l'attivazione del ruolo di appello.

A ciò va aggiunto che l'emergenza generale è stata dichiarata con grave ritardo, quando ormai sia l'equipaggio che i passeggeri avevano già messo in atto azioni improvvisate, dettate dalla paura e dalla disperata situazione del momento.

Ne consegue la inconsistenza oltre che la irrilevanza causale, ai fini pretesi dall'appellante di una sua esenzione da responsabilità, dell'argomento che per la scialuppa n. 6 il capo-lancia non si era recato al posto assegnatogli dal ruolo di appello.

Circa il fatto che nel ruolo di appello era inserito quale vice capo-lancia un soggetto in possesso di un certificato MAMS (certificato di abilitazione alla conduzione ed all'ammalino delle scialuppe e dei mezzi di salvataggio) scaduto da oltre 5 anni, per quanto la circostanza sia palesemente ininfluyente ai fini in esame, per le ragioni

anzidette e per non essere stato in concreto neppure attuato il ruolo di appello, va rilevato che tuttavia anche tale inosservanza è riferibile al comandante, quale soggetto normativamente tenuto a redigere, prima della partenza, il ruolo di appello ed obbligato a curarne l'aggiornamento. Ed infatti, a norma dell'art. 203 D.P.R. 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 ruolo di appello (*muster list*), da attivare nei casi di emergenza.

La funzione del ruolo di 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 una serie di compiti analiticamente prevista. Anche sotto questo profilo, quindi, la doglianza è infondata.

Di tali circostanze, inoltre, contrariamente a quanto asserito dall'appellante, il Tribunale ha tenuto conto, correttamente valutandole come ininfluenti ai fini in questione (cfr. pag. 115 della sentenza di primo grado).

In ordine alle consulenze tecniche di parte, infine, è sufficiente evidenziare che le argomentazioni che sono state dalle stesse apportate sono le medesime già innanzi esaminate e rivelatesi infondate, né peraltro l'appellante ha meglio chiarito a quale eventuale specifica parte delle consulenze di parte intendesse fare riferimento.

3.2.14. Ancora sul quarto motivo. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale in relazione alla fase della gestione dell'emergenza e ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali.

3.2.14.1. Con il quarto motivo, in relazione alla fase della gestione dell'emergenza e ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali l'appellante chiedeva la riconvocazione dei periti d'ufficio, per un più approfondito esame, in contraddittorio con tutti i consulenti delle parti, sui seguenti punti (*n.d.r.* da 1. a 9 omessi, in quanto

relativi alla fase del naufragio e già esaminati al relativo paragrafo che precede, al quale si fa rinvio): 10. affinché chiarissero, con riferimento alla fase dell'emergenza generale, se l'esistenza del preteso nesso di causalità tra i profili di colpa ascritti all'imputato e gli eventi omicidiari e lesivi contestati al capo a) della rubrica, potesse ritenersi esclusa in ragione delle criticità di natura tecnica rappresentate: • dall'irregolare funzionamento del diesel generatore d'emergenza; • dalla mancata alimentazione dei timoni; • dall'impossibilità di far funzionare le pompe di aspirazione; • dall'irregolare funzionamento degli ascensori; • dalla circostanza che solo dodici zattere erano in regola; • dalla circostanza che non tutto il personale destinato a incarichi di emergenza era in possesso del certificato "basic training"; • dalla circostanza che il ruolo d'appello presentava numerose non conformità; • dalla mancata tenuta delle porte stagne n. 7, 10 e 24; 11. affinché chiarissero, infine, in termini di assoluta certezza quali erano i gradi di sbandamento della nave nelle fasi dell'emergenza, in particolare, stabilendo se il mancato ammaino delle scialuppe n. 6, 12 e 16 era dipesa dall'inclinazione della nave ovvero da cause indipendenti dal grado di sbandamento e segnatamente da errori commessi dal personale addetto alle operazioni di sbraccio delle lance e/o dal malfunzionamento del sistema di estensione telescopica dei bracci di sostegno delle scialuppe.

3.2.14.2. Si tratta dell'ennesima reiterazione, questa volta sotto forma di "quesiti" sui quali chiamare i periti a fornire "chiarimenti", delle stesse questioni già proposte in primo grado, sulle quali sia i periti che il Tribunale hanno fornito ampie ed univoche risposte. Tematiche riproposte a più riprese, mutando soltanto l'ordine espositivo o la mera articolazione terminologica, anche in questo giudizio d'appello. Si tratta di attività superflua sotto il profilo istruttorio e di argomentazioni formanti oggetto della motivazione in altre parti della presente sentenza con riferimento alle doglianze esposte avverso la pronuncia di primo grado.

3.2.15. Ancora sul quinto motivo. Le richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale in relazione alla fase della gestione dell'emergenza e ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali.



3.2.15.1. Con il quinto motivo, sempre in relazione alla fase della gestione dell'emergenza e ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali, l'appellante chiedeva che, ex art. 603, comma 3°, c.p.p., venisse disposta la rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale conferendo ad altro perito un nuovo incarico con i seguenti quesiti: "1) (*n.d.r.*: omesso, in quanto relativo alla fase del naufragio e già esaminato al relativo paragrafo che precede, al quale si fa rinvio); 2) verifichi la correttezza della manovra di scarrociamento e se fu corretto dichiarare l'emergenza generale solo quando la nave si fermò sul basso fondale, in particolare accertando: a) se la Concordia potesse galleggiare con tre compartimenti contigui allagati (e segnatamente i compartimenti 5-6-7); b) se fosse consigliato ammainare le scialuppe di salvataggio con la nave in moto trasversale; c) quali fossero i tempi necessari a compiere l'appello dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio dopo la raccolta degli stessi presso le muster stations, in base alle procedure vigenti; d) a che ora la Concordia si sarebbe inabissata se le operazioni di ammaino delle scialuppe fossero avvenute, piuttosto che sul basso fondale, con la nave ancorata a largo; 3) individui, alla luce delle prove indicate nel sesto motivo al punto 14, la reale causa del mancato ammaino di ben tre scialuppe dal lato sinistro, in particolare determinando l'effettivo grado di inclinazione della nave tra le ore 23.03 (allorché il Comandante ordinò l'ammaino delle scialuppe di sinistra) e le ore 23.33 (allorché in base ai tempi previsti dalla SOLAS - 30 minuti - dovevano ritenersi concluse le operazioni di abbandono della nave)".

Anche per questa fase i dati tecnici acquisiti al dibattimento sono completi e non si vede alcuna utilità né alcuna possibilità di un reale accrescimento del materiale probatorio in conseguenza di ulteriori valutazioni da affidare a nuovi periti.

In realtà ciò che è discusso dall'appellante afferisce propriamente ai compiti valutativi e riflette, più specificamente, la mancata accettazione da parte dello stesso appellante delle risultanze peritali nel loro complesso e della decisione di primo grado, basata invece su dati probatori univoci e omogenei.

E' palesemente superfluo conferire in questa sede un nuovo incarico peritale sugli stessi dati ormai cristallizzati e non suscettibili di ulteriori acquisizioni sul piano oggettivo.

Nonostante l'imponente materiale probatorio (anche peritale e consulenziale) acquisito nella lunghissima istruttoria dibattimentale di primo grado (e, ancora prima, nell'ampio incidente probatorio), con l'istanza in esame la difesa dell'imputato propone ancora una volta le medesime questioni, intenta ad esplorare la possibilità di cercare ipotetici "appigli" alle proprie tesi, rimaste prive di riscontri oggettivi e caratterizzate essenzialmente da una mera, continuativa reiterazione delle ipotesi da veicolare, affidate alla sola (presunta) forza persuasiva della ripetizione, in ogni occasione possibile, della intera teoria di argomentazioni.

A sostegno della richiesta di cui al secondo punto l'appellante, quindi, ha chiesto lo svolgimento di un accertamento peritale al fine di verificare la correttezza della decisione del comandante di assecondare lo scarrocciamento della nave verso la costa e di attendere l'incaglio della stessa sul basso fondale prima di iniziare l'ammaino delle lance.

La questione è stata già trattata nel paragrafo 3.2.13. che precede.

I periti nominati si sono espressi univocamente in ordine al grave ritardo con il quale è stata data l'emergenza generale - che, comunque, doveva e poteva essere data tempestivamente.

Non è necessario un accertamento peritale ulteriore per concludere che l'attesa dell'incaglio, il prendere tempo e ogni altra tergiversazione dell'imputato sono state assolutamente nefaste, frutto della mera illusione di poter salvare la Costa Concordia.

Parimenti con grave ritardo è stato dato l'abbandono della nave, per cui anche sotto questo profilo la richiesta istruttoria risulta meramente esplorativa e palesemente superflua.



Inoltre l'appellante chiedeva di somministrare a nuovi periti da nominare i seguenti ulteriori testuali quesiti: "a) se la Concordia potesse galleggiare in condizioni di allagamento dei compartimenti 5, 6 e 7; b) se fosse consigliato, come preteso dai giudici di prime cure, ordinare l'ammaino delle scialuppe quando la nave era ancora in moto trasversale in fase di scarrocciamento verso la costa; c) quali fossero i tempi necessari a compiere le operazioni di appello nominativo dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio, una volta raccolti presso le muster stations, secondo le previsioni del regolamento di sicurezza; d) a che ora la nave sarebbe affondata se le operazioni di ammaino delle scialuppe fossero avvenute con la nave ancorata a largo, piuttosto che dopo l'incaglio della stessa sul basso fondale".

La nuova perizia, in sostanza, secondo la tesi dell'appellante dovrebbe dimostrare la correttezza della condotta tenuta da Schettino in relazione alla individuazione del momento in cui ordinare l'ammaino delle scialuppe di salvataggio.

A sostegno della richiesta di cui al terzo punto l'appellante chiedeva di disporre un accertamento peritale al fine di verificare la "reale causa" del mancato ammaino delle lance nn. 6, 12 e 16, in particolare determinando quali fossero gli effettivi gradi di inclinazione della Concordia tra le ore 23:03 ("allorché il comandante ordinava l'ammaino di tutte le scialuppe presenti sul lato sinistro della nave") e le ore 23:33 ("ora in cui, secondo le previsioni SOLAS, che prevedevano in 30 minuti il completamento della fase dell'abbandono della nave, si sarebbero dovute concludere, secondo la previsione dell'imputato le operazioni di ammaino avviate alle ore 23:03 sul lato di sinistra").

Ciò, proseguiva l'appellante, per dimostrare che il mancato ammaino delle 3 scialuppe di salvataggio non dipendeva dall'eccessivo sbandamento della nave (e, quindi, dal preteso ritardo con cui avvennero le operazioni di ammaino) bensì da cause indipendenti da qualsivoglia responsabilità dell'imputato.

Si tratta di questioni già in precedenza affrontate, che non abbisognano di alcuna istruttoria ulteriore.



Sul punto a) va soggiunto che l'appellante anche in questa occasione insiste nel sostenere che con l'allagamento di 3 compartimenti, per giunta contigui, la stabilità e la galleggiabilità della nave non erano compromesse, invocando al riguardo una nuova perizia.

E' stato già chiarito nella perizia di incidente probatorio che quanto asserito dall'appellante risulta in contrasto con la stessa documentazione di bordo (dichiarazione RINA n. CDS/2006-0397/SBL datata 26/06/2006).

Si è evidenziato, infatti, che la nave è 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 - SOLAS - prescrive che la nave poteva resistere all'allagamento di 2 qualsiasi compartimenti principali contigui.

Ciò significa che la nave era stata costruita per galleggiare con massimo 2 compartimenti stagni contigui completamente allagati, mentre l'allagamento di 3 compartimenti contigui faceva venir meno la certezza che la nave potesse continuare a galleggiare, come appunto certificato dalla dichiarazione RINA n. CDS/2006-0397/SBL datata 26/6/2006 (cfr. sul punto anche pagg. 21, 101 e 102 della perizia espletata nel corso dell'incidente probatorio).

Sul punto b) è stato osservato che la questione dell'ammaino delle scialuppe con la nave in moto trasversale, alla modestissima velocità inerziale che aveva, non creava alcun particolare problema, considerate anche le buone condizioni del mare, come confermato dalle valutazioni dei periti, non essendo in alcun modo necessario neppure che la nave dovesse essere ancorata.

Sono state esaminate al riguardo le dichiarazioni del perito Carpinteri all'udienza del 16.10.2012 parte III e all'udienza del 17.10.2012, parte I, che ne hanno chiarito il senso nonché quelle del perito Cavo Dragone (pagg. 27-29 all'udienza del 16.10.2012 parte III e, pag. 10 all'udienza del 17.10.2012, parte I) il quale ha concluso sul punto precisando che, con riferimento alla fattispecie in esame, le scialuppe potevano essere calate in mare anche con la nave in movimento



trasversale (scarrocciamento), in quelle condizioni di velocità minima e di mare calmo, evidenziando al riguardo che la manovra era fattibile e che in marineria veniva fatta.

Il Tribunale ha svolto al riguardo ulteriori condivisibili osservazioni, rilevando che le scialuppe non scese erano 3 del lato sinistro, mentre i paventati teorici problemi dello scarrocciamento potevano eventualmente riguardare quelle di dritta, atteso che il movimento trasversale della nave era verso dritta, nel momento in cui, secondo il giudizio controfattuale, le scialuppe avrebbero dovuto essere ammainate.

Riguardo al punto c) i tempi indicati dal Tribunale, sono quelli previsti dalle normative citate, già evidenziate dai periti.

Anche la questione dell'argomento di "sostegno" è stata vagliata in precedenza, evidenziandosi che i dati sullo sbandamento della nave non erano tra quelli registrati dalla strumentazione di bordo e che l'inclinazione era verificabile soltanto con l'uso di uno strumento (inclinometro) o in base alle valutazioni rimesse a soggetti esperti che si trovavano a bordo della nave.

Del resto si è già innanzi confutata la tesi difensiva, ancora una volta qui veicolata, che il mancato ammaino delle scialuppe n. 6, n. 12 e n. 16 non dipendesse dall'eccessivo sbandamento della nave (e, quindi, dal ritardo con cui avvennero le operazioni di ammaino) bensì da cause indipendenti da qualsivoglia responsabilità dell'imputato.

Anche con riguardo al punto d) si tratta di una questione già esaminata, nella parte in cui è stata esclusa la presunta "correttezza" della condotta tenuta da Schettino in relazione alla individuazione del momento in cui ordinare l'ammaino delle scialuppe di salvataggio.

Ogni nuova perizia riguardo alle predette questioni è pertanto superflua.

3.2.16. La richiesta di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale di cui al primo dei nuovi motivi d'appello depositati dal difensore avvocato Donato Laino, dal difensore avvocato Saverio Senese e dall'imputato personalmente, in

relazione alla fase della gestione dell'emergenza e ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali.

La parte appellante, con il primo dei motivi aggiunti, in relazione alla fase della gestione dell'emergenza e ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali, chiedeva che venisse disposta la parziale rinnovazione del dibattimento, ex art. 603, comma 3°, c.p.p., perché, "considerata l'incertezza del quadro probatorio" a carico dell'imputato, si procedesse al confronto, ex art. 211 c.p.p., tra Francesco Schettino e Ciro Ambrosio.

In via gradata, "in ragione dell'assoluta genericità, contraddittorietà, evanescenza, delle dichiarazioni rese da Ciro Ambrosio, Giuseppe Pilon, Simone Canessa, Salvatore Ursino, su tutte le circostanze relative alle cause del naufragio e agli accaduti verificatisi nella fase dell'emergenza e dell'abbandono nave", chiedeva di riconvocare gli stessi per riesaminarli su tutti i punti dell'interrogatorio reso dall'imputato successivamente ai loro esami.

Si tratta di attività istruttorie genericamente sollecitate e del tutto superflue, non essendovi incertezza del quadro probatorio ed avendo i predetti soggetti già reso in primo grado ampie ed articolate dichiarazioni, esaminate nei paragrafi precedenti.

3.2.17. Il settimo motivo. L'omessa valutazione dell'incidenza delle cause concorrenti quali diminuenti del grado di colpa dell'imputato ed elementi influenti sulla misura della pena, in base ai criteri dettati dall'art. 133 n. 3 c.p. Rinvio.

3.2.17.1. Con il settimo motivo, in via subordinata rispetto alla richiesta di assoluzione, l'appellante lamentava l'omessa valutazione dell'incidenza delle cause concorrenti quali diminuenti del grado di colpa dell'imputato ed elementi influenti sulla misura della pena, in base ai criteri dettati dall'art. 133 n. 3 c.p.

Al riguardo il difensore di Francesco Schettino chiedeva, nella denegata ipotesi di rigetto dei motivi di appello proposti in via principale, che venisse colta e adeguatamente valorizzata, a differenza di quanto fatto dai primi giudici, l'incidenza

del concorso di colpe concorrenti in sede di commisurazione della pena alla effettiva gravità dei fatti ascrivibili all'imputato, alla luce delle colpe concorrenti riferibili ai soggetti separatamente giudicati, in particolar modo tenendo in debita considerazione la circostanza per cui i provati profili di colpa imputabili agli ufficiali della Costa Concordia non potevano non ridimensionare il grado di rimproverabilità delle condotte ascrivibili all'imputato.

3.2.17.2. La doglianza, riguardante la determinazione della pena, per una migliore fluidità espositiva e per evitare ripetizioni, sarà trattata nel paragrafo 3.2.20 che segue.

3.2.18. L'ottavo motivo. I reati di cui al capo b). Il difetto dell'elemento psicologico.

Secondo la difesa dell'imputato una "corretta lettura" delle trascrizioni delle conversazioni registrate dalla "scatola nera" avrebbe consentito di ritenere provata la circostanza che questi avvertiva immediatamente e compiutamente Roberto Ferrarini, funzionario della società Costa Crociere, il cui specifico ruolo professionale era proprio quello di curare, nelle eventuali situazioni di emergenza, il rapporto tra il comandante della nave e le autorità marittime; che Ferrarini rassicurava Schettino, dicendogli che avrebbe provveduto lui stesso a dare le immediate e tempestive comunicazioni alle autorità marittime, circostanza che ingenerava nell'imputato l'errata convinzione che le autorità predette fossero state adeguatamente informate da Ferrarini dell'evolversi della situazione conseguente all'incidente.

Ad avviso dell'appellante per tali considerazioni si imponeva la riforma dell'impugnata sentenza, con l'assoluzione dell'imputato dai reati contestati al capo b) della rubrica per difetto dell'elemento psicologico.

La doglianza è infondata.

Schettino risponde al capo b) dei reati contravvenzionali in rubrica indicati per non avere, quale comandante della Costa Concordia, in concorso con Ciro Ambrosio,

Andrea Bongiovanni e Simone Canessa - materiali autori di mendaci comunicazioni dietro disposizioni del comandante - fatto immediatamente rapporto alle autorità marittime competenti, 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.

Risponde altresì per aver poi fornito alle medesime autorità marittime che, in difetto delle doverose segnalazioni da parte della Costa Concordia, si attivavano per 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, creavano 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 blackout 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.

I fatti sono ampiamente provati e non sono neppure contestati dall'appellante, il quale assume, tuttavia, che l'FCC di Costa Crociere avrebbe ingenerato in Schettino l'errata convinzione che le autorità marittime sarebbero state adeguatamente informate dallo stesso Ferrarini dell'evolversi della situazione conseguente all'incidente, chiedendo per tale ragione l'assoluzione dai reati in questione per carenza dell'elemento soggettivo.

Al riguardo va osservato che, trattandosi di fattispecie contravvenzionali, sarebbe sufficiente ad integrare l'elemento soggettivo la mera colpa ma nel caso in esame, come condivisibilmente ritenuto dal Tribunale, sono ravvisabili condotte dolose, in

quanto il comandante, oltre ad omettere la iniziale comunicazione, successivamente forniva volontariamente informazioni parziali e false alle autorità marittime, in concorso con gli altri ufficiali, che si prestavano a eseguire ordini manifestamente illegittimi del loro superiore, con l'evidente fine di nascondere la reale situazione di emergenza in cui versava la nave.

In proposito va in primo luogo osservato che dalle trascrizioni delle conversazioni registrate dalla "scatola nera", di cui l'appellante invocava una "corretta lettura", nulla emerge circa il fatto che Ferrarini avrebbe riferito a Schettino che si sarebbe fatto carico di avvisare le autorità marittime di quanto accaduto.

Il VDR, infatti, non registrava la voce dell'interlocutore telefonico di Schettino, ovvero Ferrarini, che non si trovava nella plancia della nave, ma a Genova.

In secondo luogo, se anche per mera (non ritenuta) ipotesi quanto indimostratamente assume Schettino rispondesse al vero, in ogni caso non escluderebbe la sua responsabilità per i reati in questione.

Ed infatti il soggetto che deve immediatamente rapportare alle autorità marittime è il comandante della nave e non altri.

In terzo luogo, a ulteriore conferma della infondatezza di quanto assume l'appellante, nel momento in cui, per quattro volte, la capitaneria di porto (che era venuta in altro modo a conoscenza della situazione, in particolare venendo allertata attraverso le richieste di aiuto dei passeggeri ai carabinieri) prendeva contatto con il comando della Costa Concordia per chiedere notizie, Schettino dava disposizioni ai suoi ufficiali affinché nascondessero la verità.

Tali indicazioni di Schettino sono quelle registrate dalla "scatola nera", alla quale l'appellante fa riferimento.

Ne consegue che la tesi svolta è destituita di fondamento.

3.2.19. Il nono motivo. I reati di abbandono di persone incapaci e di abbandono della nave in pericolo da parte del comandante di cui al capo c). L'inconsapevolezza da parte di Schettino della presenza di passeggeri non

evacuati sul lato sinistro della Costa Concordia. Lo stato di necessità. L'attivo adoperarsi per coordinare i soccorsi.

3.2.19.1. Con il nono motivo, in relazione alle contestazioni di abbandono di persone incapaci di cui all'art. 591 c.p. e di abbandono della nave in pericolo da parte del comandante (art. 1097 del codice della navigazione), il difensore assumeva che il Tribunale aveva erroneamente ritenuto che, quando si allontanava dalla plancia di comando della Concordia alle ore 23:20, Schettino disponesse del dato riferitogli dal K2 Bosio "secondo cui più di duemila persone si trovavano ancora sul lato di sinistra" (pag. 410) mentre, dalla citata conversazione estrapolata dal VDR, risultava che, in merito alla situazione "dall'altra parte" e, quindi, "al lato sinistro", il K2 Bosio - sulla scorta di un calcolo approssimativo dallo stesso effettuato - aveva fornito rassicurazione circa il fatto che "*più di duemila persone ...un mille e cinquecento persone saranno andate via*", per cui, secondo l'appellante, non si comprendeva come in sentenza potesse affermarsi 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 sul lato di sinistra".

A ciò andava aggiunto - deduceva la difesa - che l'ascolto della trascrizione sembrava confermare l'assunto dell'imputato, il quale escludeva di avere mai pronunciato la frase "dobbiamo verificare cosa c'è dall'altra parte", per cui i giudici di primo grado potevano avere "incolpevolmente recepito un errore commesso dai periti trascrittori circa l'identificazione del soggetto che, all'interno della plancia di comando, alle ore 23:17:43, pronunciò la predetta frase, riportata a pag. 334 della perizia trascrittiva dei canali 1 e 2 VDR della Costa Concordia a firma degli esperti Ciampini, Cesare e Caramia, ed erroneamente ascritta all'imputato, sebbene fosse stata pronunciata dal maitre *Ciro Onorato* mentre conversava con il secondo ufficiale *Simone Canessa*".

Al riguardo l'appellante avanzava richiesta di rinnovazione del dibattimento, al fine di conferire incarico di perizia fonica, onde accertare l'esatta identità dei colloquanti *Onorato e Canessa e/o Schettino e Canessa*.

La difesa assumeva poi che Schettino era in possesso di “informazioni del tutto rassicuranti circa l’esecuzione delle attività di evacuazione della nave, su entrambi i lati”, anche perché nessuno dei numerosi ufficiali presenti a bordo della Costa Concordia, escussi nell’ambito del dibattimento di primo grado, aveva riferito che il comandante, prima o dopo l’abbandono della plancia, era stato portato a conoscenza delle difficoltà che i membri dell’equipaggio, presenti sul lato di sinistra, potevano aver incontrato, tali da impedire l’ammaino delle 3 scialuppe che non erano state calate in mare.

In particolare il K2 Bosio aveva omesso sino all’ultimo istante in cui Schettino era rimasto a bordo della Concordia di informare quest’ultimo della verosimile presenza di passeggeri rimasti bloccati “sui ponti di sinistra” a causa del mancato ammaino di 3 scialuppe ivi presenti, per cui non era dato comprendere - secondo la difesa - sulla scorta di quale elemento poteva affermarsi che l’imputato consapevolmente abbandonava al proprio destino i detti passeggeri, allorché “si vedeva costretto lanciarsi fuori bordo dal ponte 3 di destra alle ore 00:17 circa”.

L’appellante aggiungeva che “del tutto illogici e contraddittori” risultavano i rilievi formulati in sentenza circa la “latitanza gestionale” del comandante nelle fasi successive all’abbandono della plancia di comando (avvenuto alle ore 23:20), allorché l’imputato, per sua stessa ammissione, lasciava “la plancia di comando senza munirsi di una radio con cui comunicare con il resto dell’equipaggio” (pag. 406 imp. sent.).

Sosteneva al riguardo che normalmente il K2 era in possesso della radio necessaria a comunicare con il resto dell’equipaggio e proseguiva assumendo che i giudici della gravata pronuncia avevano ignorato la versione dei fatti fornita dall’imputato, secondo cui il blackout aveva reso non funzionante il trasponder che gli avrebbe consentito le comunicazioni radio in tutta la nave, con la conseguenza che il funzionamento della radio stessa sarebbe stato possibile solo utilizzando frequenze dirette, che il comandante provava inutilmente a ricercare senza esito.



L'appellante affermava che destava stupore "la totale svalutazione da parte del Tribunale" della valenza della condotta tenuta da Schettino allorché lo stesso, dopo avere abbandonato la plancia di comando ed avere esortato gli altri ufficiali a raggiungere i ponti esterni, riteneva di recarsi personalmente sul ponte più alto, il numero 11, "per analizzare le condizioni generali dell'incaglio in cui la nave versava", e ciò al fine di acquisire "un dato di fondamentale importanza per sincerarsi che non si sarebbe verificato un'ulteriore sommersione della nave".

A tale riguardo - proseguiva il difensore - giova rilevare come, alla luce di detta situazione, il comandante non poteva ignorare che, se lo sbandamento della nave a destra si fosse ulteriormente acuito fino al ribaltamento della stessa - come poi effettivamente avvenuto - il lato più sicuro dove rimanere sarebbe stato il sinistro.

Poiché Schettino decideva di dirigersi sul lato destro della nave, dal quale poi, alle ore 00:17 "saltava sull'ultima lancia ivi presente", non era dato comprendere - assumeva l'appellante - come potesse ipotizzarsi la volontà dello stesso di curarsi unicamente della propria sopravvivenza, disinteressandosi delle sorti dei passeggeri, dal momento che si indirizzava verso la zona "oggettivamente più pericolosa della nave, quella di destra, ove più urgeva la presenza del comandante", perché era evidentemente in quella zona che si poneva l'assoluta necessità che tutti i passeggeri presenti sul ponte 3 abbandonassero la nave prima che l'eventuale ulteriore inclinazione della stessa provocasse la sommersione del ponte.

L'appellante proseguiva svolgendo le proprie critiche agli elementi probatori che, secondo il Tribunale, ulteriormente davano dimostrazione del fatto 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, avesse deciso di allontanarsi ugualmente in modo definitivo dalla Concordia, accettando in tal modo il rischio di lasciare tali persone in balia di se stesse.

Il primo elemento in esame - deduceva il difensore - riguardava il rilievo che era stato il medesimo Schettino, in sede di interrogatorio davanti al G.i.p., ad ammettere



che il problema, in quel momento, era rappresentato dai passeggeri che si trovavano sul lato sinistro, tanto che 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).

A tale argomento l'appellante opponeva che i giudici di primo grado avevano trascurato i “chiarimenti” offerti sul punto dall'imputato in sede di esame dibattimentale, laddove lo stesso, su contestazione del P.M. (che gli rappresentava come avesse al G.i.p. riferito di avere avuto contezza, quando ancora non era sceso al ponte 3 di dritta, del problema relativo al mancato ammaino delle lance di sinistra), aveva a più riprese ribadito di essere incorso, allorché interrogato dal G.i.p., in un errore, “sovrapponendo ricordi” di accadimenti in realtà avvenuti in momenti diversi.

L'imputato a dibattimento assumeva infatti di avere appreso da Bosio del problema insorto nell'ammaino delle lance di sinistra solo molto dopo l'abbandono della nave e, segnatamente, quando si incontrava con lo stesso sull'Isola del Giglio, di guisa che - deduceva il difensore - quando era stato interrogato dal G.i.p., Schettino aveva erroneamente trasmesso l'idea che fosse stato personalmente edotto dei fatti mentre era ancora sulla nave, cosa che non era vera, alla luce di quanto poi “chiarito” a dibattimento.

Il secondo elemento in esame - assumeva l'appellante - era che il Tribunale aveva valorizzato, quale dato sintomatico della consapevolezza del comandante della presenza di passeggeri non evacuati sul lato di sinistra, la circostanza che lo stesso “alle 23.37 ... chiamato dal sottocapo Tosi della Capitaneria di Livorno” ed interrogato “sul numero di persone ancora a bordo”, “gli rispondeva che erano più o meno due/trecento persone”, “improvvisando per difetto”, in considerazione del fatto che “non aveva avuto altre informazioni dopo l'aggiornamento di Bosio”.

A tale motivazione la difesa opponeva che Schettino, nel corso della telefonata avuta con il sottocapo Tosi alle 23:37, si limitava a riportare il dato da lui attinto -



tramite l'Onorato - dalla receptionist Kevanian (cioè che dinanzi alla reception della nave vi erano circa 300 persone) e che l'argomento nulla provava perché lo stesso imputato avrebbe potuto supporre che i circa 300 passeggeri di cui discorreva la Kevanian, prima della telefonata delle 23:37 con il sottocapo Tosi, fossero, nelle more, stati evacuati sul lato di dritta.

Terzo elemento addotto in sentenza in favore della ritenuta consapevolezza da parte dell'imputato era che, nel suo esame in dibattimento, Schettino dichiarava 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, mentre il teste *Ciro Onorato*, che era presente con lui in quel momento sul ponte 11, insieme anche alla *Cemortan*, dichiarava in dibattimento che si erano affacciati sul lato di dritta (*"ci siamo affacciati dal lato che poi è affondato"*) e non sul lato di sinistra, precisando altresì 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), desumendo il Tribunale, tra l'altro, 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. L'appellante sosteneva in contrario che il fatto di non essersi affacciato sul lato sinistro della nave poteva essere valutato a favore dell'imputato il quale, convinto del regolare ammaino dello scialuppe di sinistra, nemmeno aveva avvertito l'esigenza di verificare lo stato dell'evacuazione sul lato sinistro, preferendo concentrare la propria attenzione sul lato destro, anche perché la conformazione della *Costa Concordia* non avrebbe in alcun modo consentito di scorgere la presenza dei passeggeri bloccati sui ponti di sinistra.

Il quarto elemento in esame - proseguiva l'appellante - era che il Tribunale, sempre a conforto dell'assunto secondo cui Schettino consapevolmente e volontariamente abbandonava a se stessi i passeggeri rimasti bloccati sul lato di sinistra, riportava che il teste *Ciro Onorato* aveva riferito che dalla porta del ponte 3 (lo stesso ponte su cui si trovava anche Schettino), vicino all'ufficio informazioni si vedevano le persone sull'altro lato della nave attraverso le vetrate (pagg. 25 e 62-63 trascrizioni

dibattimentali, udienza 29.10.2013), con la conseguenza che ulteriormente non era “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”.

A tale argomento la difesa opponeva che seppure era certo che Onorato e Schettino erano in quel momento sullo stesso ponte 3, tuttavia non v'era una prova sicura che anche Schettino si fosse trovato nella stessa posizione (“vicino all'ufficio informazioni”), interna rispetto alla passeggiata di destra, di Onorato, dalla quale questi aveva visto attraverso le vetrate le persone presenti sulla passeggiata di sinistra del ponte, aggiungendo che il Tribunale era incorso al riguardo in “un arbitrario automatismo probatorio”, laddove aveva fatto discendere dalla circostanza che Onorato aveva percepito la presenza di passeggeri sul lato sinistro della nave, la conseguenza che anche Schettino ne avesse avuto a sua volta contezza.

Altri elementi addotti in sentenza in favore della ritenuta consapevolezza da parte dell'imputato - rilevava l'appellante - erano stati desunti dal comportamento tenuto da Schettino una volta allontanatosi dalla nave e giunto sugli scogli della Gabbianara.

I primi giudici osservavano, infatti, che “di ben altro tipo ... sarebbe stata la reazione di Schettino, nello scoprire la presenza di persone ancora a bordo della nave, se egli l'avesse abbandonata nella convinzione di essere l'ultimo ad andarsene”, sul punto attribuendo valenza accusatoria al fatto che il comandante aveva manifestato incertezza nel rispondere alla telefonata effettuata dal sottocapo Tosi alle 00:28, pronunciando la frase: *“Allora io credo di averle sbarcate praticamente tutte, poi, onestamente, in questo momento qua, credo siano tutti a terra”*.

L'appellante sosteneva che non era dato comprendere come la cautela mostrata in tale drammatico frangente da Schettino, il quale, pur dichiarandosi intimamente convinto di avere sbarcato tutti i passeggeri, utilizzava un'espressione prudente

(“credo”) nel relazionarsi con i responsabili della gestione dei soccorsi, poteva costituire prova del dolo (sia pur eventuale) dell'imputato.

Secondo il difensore il Tribunale, poi, “esaltava una circostanza di scarsa rilevanza” e, cioè, che nella stessa telefonata l'imputato aveva mentito sul luogo dove effettivamente si trovava, dicendo di essere a bordo di una lancia per soccorrere i naufraghi, mentre in realtà era già sugli scogli.

L'appellante assumeva, in sostanza, che lo scenario “maliziosamente dipinto” dai primi giudici risultava “fuorviante”, retoricamente chiedendosi “per quale ragione mai, allora, la telefonata in commento dovrebbe rappresentare la prova della mala fede dell'imputato? Solo perché il Comandante, mentre conversava con il sottocapo Tosi, non si sarebbe trovato sulla lancia - non più utilizzata dopo essere giunta sugli scogli della Gabbianara, come riferito dal marinaio Pascual Randy Galvez (cfr. pag. 413 imp. sent.) - bensì già in salvo sulla scogliera?”.

Secondo il difensore, invece, l'imputato si era rappresentato solo in quel momento che taluni passeggeri non erano stati evacuati dal lato sinistro della nave e che gli stessi si erano ritrovati in mare, nello specchio di acqua tra la Concordia e gli scogli della Gabbianara.

Aggiungeva l'appellante che anche l'ulteriore contenuto della citata conversazione telefonica, nella parte in cui era il comandante De Falco ad interloquire con l'imputato (“*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), era stata “travisata” dai giudici di primo grado, che avevano omesso di valorizzare la “rilevantissima circostanza” che, nel corso di detta conversazione telefonica, “precisamente al minuto 01:46 della registrazione”, si ascoltava l'imputato il quale, senza interrompere la telefonata con il comandante De Falco, si rivolgeva evidentemente ad un altro membro dell'equipaggio, per apprendere da questi il numero dei passeggeri presenti sul lato di sinistra della nave (“*tu stavi sulla sinistra ... li hai visti?*”), per poi riportare al De Falco la risposta ricevuta dal proprio ufficiale (“*Forse a bordo ci possono essere una decina di persone ...*”).

Ebbene - di nuovo retoricamente si chiedeva l'appellante - se Schettino, come preteso dai giudici della gravata pronuncia, all'atto di abbandonare la nave, fosse stato del tutto consapevole della presenza di numerosi passeggeri rimasti bloccati a causa del mancato ammaino di 3 scialuppe di salvataggio, che senso avrebbe avuto la domanda dallo stesso rivolta al membro del proprio equipaggio, onde comprendere il numero di passeggeri rimasti a sinistra, per poi riferirlo al De Falco?

L'imputato - secondo il difensore - "non avrebbe osato rivolgersi, nei suddetti termini interrogativi, ai propri Ufficiali, mentre il De Falco ascoltava 'in diretta' lo scambio di battute tra il Comandante ed i suoi sottoposti", correndo "il serio e concreto rischio di essere immediatamente sbugiardato agli occhi del De Falco".

La telefonata in questione, secondo la difesa, possedeva all'evidenza "una determinante portata liberatoria".

L'appellante proseguiva impugnando la sentenza nella parte relativa all'elemento soggettivo del dolo eventuale nei reati di abbandono, alternativamente ritenuto dai primi giudici.

Il ragionamento svolto sul punto dal Tribunale - secondo la difesa dell'imputato - era censurabile in fatto ma, soprattutto, in diritto, non avendo correttamente applicato i principi giurisprudenziali in tema di dolo eventuale.

Sotto il primo profilo, infatti, proseguiva l'appellante, la sentenza affidava la prova che l'imputato, nel momento in cui saltava sulla lancia di salvataggio, si era quanto meno rappresentato la possibilità che molti passeggeri fossero rimasti ancora a bordo, a circostanze quali le seguenti: l'ultima informazione di Bosio "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"; "lo stato di fatto in cui versava la nave con un'inclinazione almeno di 25°, tale da rendere impossibile l'ammaino delle scialuppe" (pag. 415) che erano "oggetto di una macroscopica opera di travisamento delle emergenze processuali già

ampiamente denunciate”, riguardo alle quali, il difensore faceva rinvio a quanto già “in precedenza rilevato”.

Quanto, poi, alle osservazioni svolte dai giudici di prime cure in ordine all’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”), dalle quali aveva desunto che Schettino “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”, la difesa assumeva che detto ragionamento, oltre che “inaccettabile sotto il profilo logico-giuridico”, risultava frutto di “una inesatta lettura delle emergenze processuali”.

Al riguardo sosteneva che, in primo luogo, doveva rilevarsi che la censurata argomentazione si risolveva in una “congettura”, laddove non desumeva l’esistenza del dolo eventuale dai dati conoscitivi in possesso dell’imputato al momento dell’abbandono della nave (e, quindi, dalla prova del fatto che questi si fosse necessariamente rappresentato la presenza di passeggeri ancora a bordo), bensì dal contegno di Schettino successivo a detto abbandono, sulla base del quale avrebbe dovuto ipotizzarsi che, “se anche avesse avuto, in quel momento, la certezza della presenza di persone ancora a bordo”, l’imputato ciò non di meno si sarebbe lanciato sull’ultima scialuppa.

L’appellante, poi, nel rimandare a quanto già osservato in ordine alla “irrilevanza” delle “inesattezze” nelle comunicazioni di Schettino “alla Capitaneria in merito alla sua posizione e all’attività che stava svolgendo”, sosteneva, con riferimento all’affermazione secondo cui il comandante si sarebbe successivamente rifiutato di tornare a bordo della Concordia, che non era veritiera.

Ma a prescindere da tali rilievi - proseguiva il difensore - assumeva valore dirimente la circostanza che, partendo dal dato relativo alla rappresentazione da

parte del comandante della possibilità che altri passeggeri fossero ancora a bordo sul lato di sinistra della nave, i giudici di primo grado erroneamente avevano applicato i criteri discretivi tra l'elemento psicologico del dolo e quello della colpa, incorrendo nell'errore di diritto consistente nel non cogliere l'essenza dell'elemento psicologico del dolo eventuale - articolantesi nelle due autonome dimensioni del profilo rappresentativo e di quello volitivo - e gli elementi di discriminazione tra dolo eventuale e colpa cosciente.

Il Tribunale, affermava l'appellante, aveva tra l'altro indicato quale elemento di prova "la richiesta fatta dallo stesso Schettino, quando si trovava già sul ponte 3, lato di dritta, ad un marinaio bulgaro di andare a verificare sull'altro lato della nave vi fossero ancora persone a bordo", in tal modo valorizzando il dato per cui l'imputato stesso avrebbe finito con l'ammettere di nutrire dubbi circa la presenza di passeggeri ancora non evacuati sul lato di sinistra. Siffatto ragionamento - secondo la difesa - finiva con "l'appiattire l'elemento psicologico del dolo eventuale sul dato della mera rappresentazione della possibilità del realizzarsi del reato di abbandono di incapaci, quale conseguenza della condotta tenuta dall'imputato, senza adeguatamente confrontarsi con la questione, altrettanto decisiva ai fini *de quibus*, relativa alla volontà dell'imputato di agire anche al costo di causare l'evento lesivo, mostrando, in sostanza, indifferenza rispetto a detta ipotesi e, quindi, denotando una sostanziale accettazione del rischio del verificarsi del fatto-reato".

I giudici di prime cure, infatti, asseriva ancora l'appellante, avevano "espunto dal proprio orizzonte valutativo la prospettiva della volizione dell'agente, come se la stessa non assumesse carattere dirimente ai fini della ricorrenza del dolo (e, quindi, dell'indefettibile elemento psicologico del reato di cui all'art. 591 c.p.)", e ciò a dispetto dei principi di diritto reiteratamente affermati dalla S. C. in tema di dolo eventuale.

Il fatto poi che il predetto marinaio bulgaro non poteva portare a compimento l'ordine ricevuto da Schettino, perché l'inclinazione della imbarcazione rendeva ormai già impossibile raggiungere il lato di sinistra della stessa, non valeva -



secondo il difensore dell'imputato - a dimostrare che Schettino aveva deciso di allontanarsi dalla nave, pur nel dubbio circa la presenza di altri passeggeri a bordo, in tal modo accettando il rischio di abbandonarli a loro stessi. Ciò per la ragione che, ricevuta dal marinaio bulgaro l'informazione del fatto che non era possibile raggiungere il lato sinistro della nave (*"Comandà, non si può fare più niente, siamo arrivati ad un punto di non ritorno"*), Schettino non decideva "sic et simpliciter" di allontanarsi dalla nave, in tal modo dimostrando di voler salvare se stesso anche a rischio di abbandonare al proprio destino i passeggeri "eventualmente rimasti intrappolati" sui ponti di sinistra, ma si dirigeva "verso il punto più pericoloso della imbarcazione", il lato di destra della Concordia, aiutando i passeggeri ancora presenti a salire sulle lance impiegate nel servizio di spola tra la terra e la nave, per poi saltare, "essendovi costretto, sull'ultima scialuppa" che si allontanava dalla Concordia.

L'appellante agganciava, quindi, alla questione relativa al dolo diretto o eventuale di Schettino nella condotta di abbandono dei passeggeri ancora presenti sul lato di sinistra della nave, quella concernente la configurabilità degli estremi della invocata scriminante dello stato di necessità, con riferimento al momento in cui Schettino saltava sulla scialuppa che si allontanava dal lato destro della Costa Concordia.

Ebbene, a fronte di un siffatto scenario - assumeva il difensore - non si comprendeva come potesse dubitarsi del fatto che la fuoriuscita dalla nave del comandante avveniva in un contesto "di assoluta costrizione, dettata dalla necessità di salvare le persone a bordo della citata lancia di salvataggio che si trovavano in imminente pericolo di vita, rischiando, le stesse, di restare schiacciate in conseguenza del rovesciamento della Concordia sul fianco destro".

Sul punto - sosteneva l'appellante - i giudici di prime cure si erano limitati, "in modo sbrigativo e superficiale", ad obiettare che l'invocabilità della scriminante dello stato di necessità nel caso di specie era inibita dal divieto normativamente stabilito dal comma 2° dell'art. 54 c.p., che escludeva l'applicabilità della stessa causa di giustificazione nei confronti di chi aveva un particolare dovere giuridico di



esporsi al pericolo (pag. 427 imp. sent.). A tale riguardo, secondo il difensore, il Tribunale ignorava la tesi dottrinale per la quale l'esimente in questione era invocabile anche da parte di un soggetto giuridicamente tenuto ad esporsi al pericolo, nell'ipotesi del c.d. "soccorso di necessità", cioè nell'ipotesi in cui l'azione incriminata era imposta dalla necessità di salvare non già l'agente, bensì un terzo dal pericolo attuale di un danno grave alla persona. Situazione che - a dire dell'appellante - si attagliava perfettamente alla fattispecie concreta, non essendo revocabile in dubbio che Schettino, per non abbandonare la nave e gli altri passeggeri rimasti sui ponti di sinistra, "avrebbe dovuto condannare a morte certa i passeggeri della lancia rimasta incastrata sotto i paranchi di destra della nave".

L'appellante impugnava, quindi, la parte della sentenza di primo grado nella quale il Tribunale, in via ulteriormente subordinata, affermava che, se non in quel frangente, il delitto di abbandono ex art. 591 c.p. si sarebbe comunque consumato in un momento successivo, atteso che, dopo che "l'imputato veniva informato della presenza di almeno una cinquantina di persone dal sottocapo Tosi nel corso della telefonata delle ore 00:28", Schettino "aveva la certezza che sulla nave c'erano ancora decine di persone in pericolo soggette al suo dovere di cura" e, quindi, "aveva l'obbligo di fare quanto possibile per tornare a bordo, al fine di assisterle", obbligo rimasto del tutto inadempito, perché "l'imputato, dopo essere sceso sugli scogli della Gabbianara, non si adoperava in nessun modo per risalire a bordo della Concordia".

In conclusione - assumeva l'appellante - secondo i giudici di primo grado le risultanze istruttorie dimostravano 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 andava individuata nel momento in cui Schettino si allontanava definitivamente dalla Concordia a bordo della scialuppa ovvero - in via subordinata (nell'ipotesi in cui non si fosse ritenuta adeguatamente dimostrata la consapevolezza dell'imputato, in quel preciso momento, della presenza di altre persone a bordo) - nei momenti successivi, in cui Schettino mentiva al rappresentante della capitaneria (dopo aver appreso la notizia delle persone ancora a bordo) o, quanto meno, all'atto

del rifiuto dell'offerta del comandante dei vigili urbani di accompagnarlo al porto, da dove avrebbe potuto raggiungere la Concordia con una imbarcazione.

Il difensore assumeva, rispetto a tali ipotesi subordinate, che non solo non era corretto sostenere che Schettino non si fosse adoperato per risalire a bordo della nave (ammesso che, ai fini dell'adempimento dei doveri di cura dei passeggeri nella fase successiva all'abbandono nave, fosse assolutamente indispensabile la presenza a bordo del comandante), ma che tutti gli elementi valorizzati in sentenza per affermare che l'imputato in tale fase non si curava della sorte dei passeggeri rimasti a bordo della Concordia, costituivano il prodotto di un'opera di travisamento e selezione delle emergenze processuali.

Il difensore asseriva che in tale fase di gestione dei soccorsi, assolutamente embrionale, da un lato Schettino non poteva "neanche rappresentarsi la possibilità di salire nuovamente a bordo, per l'evidente ragione che davanti ai suoi occhi si presentava la scena apocalittica della Concordia ribaltata di 90°", dall'altro, che lo stesso dominus delle attività di S.A.R. (*search and rescue*), cioè il responsabile della sala operativa della capitaneria di porto territorialmente competente, comandante De Falco, neanche formulava tale richiesta all'indirizzo dell'imputato, limitandosi ad investire quest'ultimo solo del compito di reperire ulteriori informazioni circa il numero di persone ancora a bordo.

A ciò andava aggiunto, con riferimento alla ricostruzione degli eventi relativi alla fase successiva all'allontanamento di Schettino dalla nave, che i giudici di primo grado avevano trascurato di valutare la conversazione telefonica intercorsa alle ore 00:41 (e, quindi, ancor prima della seconda delle censurate telefonate tra l'imputato ed il comandante De Falco delle ore 00:42) tra Ferrarini ed il comandante Manna, del comando generale delle capitanerie di porto di Roma, dalla quale emergeva che l'imputato, dopo avere appreso dal sottocapo Tosi della presenza di passeggeri ancora a bordo a causa del mancato ammaino di talune scialuppe di salvataggio (telefonata delle 00:28), aveva sollecitato "l'intervento di un elicottero", ritenendo che, dato il ribaltamento di 90° della Concordia, solo attraverso tale mezzo si

potessero recuperare le persone presenti sul lato emerso del relitto (lato non visibile dalla posizione in cui si trovava l'imputato). Il comandante Manna - proseguiva il difensore - a differenza di quanto fatto dal comandante De Falco, non faceva minimamente cenno all'imputato di recarsi nuovamente a bordo della nave, ma lo esortava a mantenersi in contatto telefonico per fungere da riferimento "sul campo" per l'autorità impegnata nella gestione dell'emergenza.

Da tale sua premessa l'appellante traeva la conclusione che, solo secondo "la prospettiva errata del Tribunale", Schettino avrebbe volontariamente abbandonato al proprio destino i passeggeri ancora presenti sulla Concordia nel momento in cui, in ottemperanza alla richiesta del comandante Manna, decideva di non allontanarsi dalla sua postazione, a poche decine di metri dal relitto, per continuare a fornire "indicazioni utili alle attività di soccorso in atto", piuttosto che accettare l'invito del vigile urbano Galli a svolgere un lungo ed complesso percorso, durante il quale avrebbe, ovviamente, "perso il contatto visivo con la nave", per poi giungere "ad un'ipotetica imbarcazione" in grado di ricondurlo sotto la Concordia.

L'appellante proseguiva impugnando la sentenza nella parte riguardante la violazione del dovere giuridico incombente sul comandante di scendere per ultimo dalla nave, sanzionato dall'art. 1097 cod. nav., laddove il Collegio grossetano aveva ritenuto che, all'atto di saltare sulla citata lancia di salvataggio, l'intenzione del comandante non fosse quella di allontanarsi solo transitoriamente dalla nave, per fare fronte ad un'esigenza contingente, bensì quella di abbandonare definitivamente la Concordia, potendosi ciò desumere anche dal suo successivo comportamento, con il quale aveva dimostrato di non avere alcuna intenzione di risalire a bordo.

Detta conclusione - secondo il difensore - era inconciliabile con le emergenze processuali sopra richiamate e commentate, attestanti - a suo dire - che Schettino, dopo essere saltato giù dalla nave, ma "esclusivamente per salvare vite umane in imminente pericolo di vita", mai si era allontanato "dal relitto abbattuto di 90° sul lato di destra, prodigandosi per coordinare i soccorsi e, comunque, una volta createsi

le concrete condizioni, per provare a risalire a bordo, anche tentando di dirigersi sulla Concordia ormai affondata”.

Sulla scorta di tali argomentazioni l'appellante chiedeva la riforma in senso assolutorio dell'impugnata sentenza, con riferimento ad entrambe le contestate fattispecie di abbandono di persone incapaci (ex art. 591 c.p.) e di nave in pericolo (ex art. 1097 cod. nav.).

3.2.19.2. Con la prima censura del nono motivo d'appello, in relazione alla contestazione di abbandono di persone incapaci di cui all'art. 591 c.p., il difensore assumeva che il Tribunale aveva erroneamente ritenuto che, quando si allontanava dalla plancia di comando della Costa Concordia alle ore 23:20, Schettino disponesse del dato riferitogli dal K2 Bosio “secondo cui più di duemila persone si trovavano ancora sul lato di sinistra” mentre, dalla citata conversazione estrapolata dal VDR, risultava che, in merito alla situazione “dall'altra parte” e, quindi, “al lato sinistro”, il K2 Bosio - sulla scorta di un calcolo approssimativo dallo stesso effettuato - aveva fornito rassicurazione circa il fatto che “più di duemila persone ...un mille e cinquecento persone saranno andate via”, per cui - secondo l'appellante - non era dato comprendere come in sentenza potesse affermarsi 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 sul lato di sinistra” .

Schettino assumeva di essere inconsapevole, quando abbandonava la nave, della presenza di persone rimaste ancora a bordo, per non essere stato informato di ciò dai suoi subordinati e che, in particolare, il K2 Bosio aveva omesso, sino all'ultimo istante in cui era rimasto a bordo, di informarlo della presenza di passeggeri rimasti bloccati sul lato sinistro della nave a causa del mancato ammaino di 3 scialuppe.

Inoltre Schettino assumeva di non avere mai pronunciato la frase “dobbiamo verificare cosa c'è dall'altra parte”, sostenendo che i giudici di primo grado potevano avere “incolpevolmente recepito un errore commesso dai periti trascrittori” e, al riguardo l'appellante chiedeva la rinnovazione parziale del dibattimento, per svolgere sul punto una perizia fonica.

La doglianza è nel suo complesso infondata e la richiesta di una perizia fonica, in rinnovazione parziale del dibattimento, è manifestamente superflua.

Il Tribunale ha posto in evidenza che alle 23:14 (secondo quanto 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 riferiva che erano state mandate via tutte le lance di dritta, anche se non completamente piene.

Schettino, di seguito a quella risposta, diceva che era necessario verificare cosa ci fosse dall'altra parte (*"dobbiamo verificare cosa c'è dall'altra parte"*), riferendosi al lato sinistro della nave.

A quel punto il K2 Bosio effettuava 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 riferiva 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.

Il Tribunale ha quindi rilevato che l'imputato usciva dalla plancia di comando (alle 23:20) con l'ultima informazione datagli da Bosio, secondo la quale più di duemila persone si trovavano ancora sul lato di sinistra.

L'appellante ha contestato il rilievo dei primi giudici.

Sul punto va tuttavia osservato che il dato comunicato dal K2 a Schettino era veritiero e non poteva dare luogo ad alcuna diversa interpretazione rispetto a quella fatta propria dal Tribunale, se si considera che si trattava di una informazione fornita da Bosio di seguito a una specifica osservazione di Schettino, considerando altresì

che a bordo erano imbarcate oltre 4000 persone per cui, se 2000 o addirittura soltanto 1500 erano andate via con le scialuppe del lato di dritta, era ovvio che ne restavano appunto almeno altre 2000/2500.

D'altra parte lo stesso Schettino, in sede di interrogatorio davanti al G.i.p. il 17.1.2012, ammetteva che il problema, in quel momento, era rappresentato dai passeggeri che si trovavano sul lato sinistro della nave, riferendo che, 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 veniva chiamato al telefono dal sottocapo Tosi della capitaneria di porto di Livorno, il quale gli chiedeva 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 200/300 persone.

Sulla scorta di tali elementi non si vede come l'imputato possa sostenere che, *"prima di saltare sulla scialuppa di salvataggio"* del lato di dritta e allontanarsi dalla nave, egli non era a conoscenza del fatto che un certo numero di persone in difficoltà erano ancora a bordo della nave né può fondatamente assumere che il Tribunale avrebbe erroneamente interpretato la comunicazione di Bosio.

Circa la richiesta di parziale rinnovazione del dibattimento, al preteso fine di conferire un nuovo incarico di perizia fonica, onde accertare l'esatta identità dei colloquanti Onorato - Canessa e/o Schettino - Canessa, in particolare in ordine al soggetto che pronunciava la frase *"dobbiamo verificare cosa c'è dall'altra parte"*, attribuita dai periti (perizia fonica dibattimento canali 1 e 2 pag. 334) a Schettino e da questi riferita a Onorato, la nuova perizia è inammissibile e superflua.

Ed infatti, in primo luogo va osservato che non v'è ragione di ritenere la erroneità dell'attribuzione fatta dai periti ai quali, peraltro, quando sono stati esaminati nel dibattimento di primo grado, non è stata posta alcuna domanda né contestazione al riguardo, di modo che la richiesta di rinnovazione formulata in questa sede appare davvero pretestuosa.

In ogni caso, se anche per mera (non ritenuta) ipotesi la frase "*dobbiamo verificare cosa c'è dall'altra parte*" fosse stata detta da Onorato anziché da Schettino, occorre comunque rilevare che la circostanza è marginale, in quanto l'imputato era presente ed ascoltava la comunicazione che al riguardo dava Bosio.

La predetta domanda seguiva, infatti, di qualche attimo quella posta proprio da Schettino a Bosio su quanta gente vi fosse ancora a bordo.

Domanda alla quale Bosio aveva risposto riferendo delle lance che erano andate via sul lato di dritta e alla quale aveva fatto ulteriormente seguito, in un discorso che si svolgeva, quindi, in modo assolutamente coerente, appunto la interlocuzione "*dobbiamo verificare cosa c'è dall'altra parte*", alla quale Bosio rispondeva nei termini predetti.

A ciò va ancora aggiunto che, dinanzi al G.i.p., l'imputato riconosceva non solo di avere consapevolezza del problema di cui aveva parlato con Bosio, ma anche di sapere che vi erano persone bloccate sul lato di sinistra della nave.

Nel predetto interrogatorio del 17.1.2012, infatti, 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 cit., pag. 36).

Anche l'imputato, dunque, ha riconosciuto che, nel momento in cui scendeva dal ponte 11 al ponte 3, sapeva perfettamente che molte persone sul lato sinistro erano rimaste bloccate perché non riuscivano a scendere a mare con le scialuppe.

Deve rilevarsi, tra l'altro, che Schettino faceva riferimento, in quell'interrogatorio, a più lance in difficoltà, lasciando quindi intendere che (data la capienza di 150 persone per ciascuna scialuppa di salvataggio) le persone rimaste a bordo della nave

erano ben più delle 200/300 delle quali, secondo una riduttiva stima, aveva parlato per telefono al sottocapo Tosi.

Anche alla stregua delle ulteriori osservazioni svolte, la non decisività e superfluità della nuova perizia fonica richiesta appare evidente.

L'appellante aggiungeva che "del tutto illogici e contraddittori" risultavano i rilievi formulati in sentenza circa la "latitanza gestionale" del comandante nelle fasi successive all'abbandono della plancia (avvenuto alle ore 23:20), allorché l'imputato, per sua stessa ammissione, lasciava "la plancia di comando senza munirsi di una radio con cui comunicare con il resto dell'equipaggio".

Anche su questo punto le argomentazioni difensive sono destituite di fondamento.

Il Tribunale ha attentamente analizzato la questione rilevando che, nel corso dell'esame dibattimentale, l'imputato ha riferito di aver preso la radio in cabina solo dopo essere sceso dal ponte 11.

La prima osservazione è che dalla intercettazione ambientale del 14.1.2014 (rit 37-12, p. 28) sembra emergere che Schettino prendeva la radio prima di salire al ponte 11.

In ogni caso, come condivisibilmente rilevato dai giudici di primo grado, il fatto stesso che l'imputato, secondo quanto dal medesimo affermato, lasciasse definitivamente la plancia di comando senza neppure munirsi di una radio con cui comunicare con il resto dell'equipaggio, costituiva di per sé una "colossale conferma della sua latitanza gestionale in quei drammatici e decisivi frangenti".

Schettino, infatti, anche in dibattimento ha sostanzialmente confermato che, durante quegli spostamenti (dall'uscita dalla plancia di comando recandosi al ponte 11 e, poi, alla zona piscine del ponte 10, prima di scendere al ponte 3 del lato di dritta, da dove abbandonava la nave), nonostante fosse stato dato l'ordine di abbandono della nave, egli non era rimasto in contatto con alcuno degli ufficiali impegnati nelle operazioni di ammaino delle lance di salvataggio, benché la situazione sul lato di

sinistra della Costa Concordia fosse assolutamente drammatica, perché centinaia di persone non riuscivano a essere sbarcate.

Diversi testimoni hanno riferito che, una volta fatti scendere dalle scialuppe che erano rimaste incagliate sul lato sinistro, restavano a lungo in attesa, addossati alle pareti del ponte della nave per non scivolare, aspettando qualche istruzione, prima di essere indirizzati verso il lato di dritta.

Ebbene, quelle decisioni che tardavano ad arrivare avrebbero dovuto essere adottate dal comandante della nave, quale 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 fino a un certo momento, ancora facevano la spola con la terraferma, non veniva quindi presa da Schettino, bensì da qualche ufficiale presente su quel lato della nave che, nell'assoluta impossibilità di comunicare con il comandante, allontanatosi dalla plancia e senza radio, decideva giustamente di sua iniziativa, visto che la situazione non ammetteva tentennamenti.

L'imputato, nel corso del suo esame dibattimentale, ha tenuto a precisare che la scelta di trasferire le persone dal lato di sinistra a quello di dritta non era stata fatta da lui, quasi si fosse trattato di una iniziativa improvvida da cui prendere le distanze, nonostante durante l'interrogatorio davanti al G.i.p. avesse lasciato intendere di avere partecipato a quella decisione.

Comunque, come condivisibilmente ha ancora osservato il Tribunale, la sua eventuale estraneità anche rispetto a quella decisione anziché escludere o attenuare le responsabilità, non può che confermare la sua colposa "latitanza gestionale" in quella delicata fase.

Ritornando alla questione della radio l'imputato, come innanzi esposto, ha riferito in dibattimento di averla presa dalla sua cabina dopo essere sceso dal ponte 11.



In ogni caso dall'istruttoria svolta non è emerso che egli se ne sia mai servito per comunicare con gli altri ufficiali, in particolar modo con quelli che si trovavano sul lato sinistro della nave.

Ed infatti ad un certo punto - sempre secondo la versione dibattimentale resa dall'imputato - egli avrebbe chiesto ad un non meglio identificato "marinaio bulgaro" di portarsi sul lato sinistro della nave, per capire come fosse la situazione da quella parte.

Di certo Schettino non provava a contattare gli altri ufficiali servendosi della radio che in quel momento, essendo già sceso dal ponte 11 e trovandosi al ponte 3, per sua stessa affermazione avrebbe dovuto avere con sé, ma preferiva affidarsi a un "marinaio bulgaro" occasionalmente in transito davanti a lui.

Ma anche in ordine alla risposta che il "marinaio bulgaro" avrebbe dato all'imputato, qualche minuto dopo, le versioni fornite da Schettino non coincidono. In sede amministrativa, infatti, nell'ambito del procedimento instaurato secondo la normativa dello statuto dei lavoratori, il comandante ha dichiarato: *"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)"*.

Nel corso dell'esame dibattimentale l'imputato (anche su questo punto) ha cambiato versione, dichiarando che il predetto "marinaio bulgaro" era tornato indietro allargando le mani e dicendo: *"Comanda', non si può fare più niente, siamo arrivati a un punto di non ritorno"*

Le differenti versioni dell'imputato, come ha giustamente osservato il Tribunale, non possono che spiegarsi nell'ottica di una mera strategia difensiva e, a prescindere dalla divergenza sul contenuto delle risposte riferite dal peraltro non identificato "marinaio bulgaro", resta il fatto che il comandante certamente non aveva utilizzato la radio né aveva cercato in alcun modo di mettersi in contatto con gli altri ufficiali,

accettando così inspiegabilmente di restare all'oscuro del destino delle numerose persone che si trovavano ancora sul lato sinistro.

Stando alla versione dibattimentale dell'imputato, poi, dopo aver ricevuto la notizia dal non meglio identificato "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, piuttosto che un'attività di coordinamento, quella di Schettino era stata una breve e occasionale attività di mero supporto materiale (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). Attività che certamente non gli competeva, essendo egli tenuto ad osservare un ben diverso ruolo di direzione e coordinamento della fase dell'emergenza e dell'abbandono nave.

Nei minuti successivi, poco dopo aver esortato *Ciro Onorato* e *Domnica Cemortan* - unitamente ai quali era uscito anche dalla plancia di comando - a salire su una scialuppa per mettersi in salvo, l'imputato saltava sul tetto dell'ultima lancia presente sul lato di dritta lasciando definitivamente la *Costa Concordia*.

Anche in quel lasso di tempo, tuttavia, Schettino non adottava alcuna decisione in termini di coordinamento dei soccorsi sulla nave.

Neppure successivamente, una volta sbarcato sugli scogli della *Gabbianara*, egli assumeva alcuna decisione idonea a incidere sulle operazioni di soccorso.

L'imputato continuava a non utilizzare mai la radio 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 situazione da quella parte.

Schettino non lo faceva neppure quando, alle ore 00:28, il sottocapo *Tosi* della capitaneria di Livorno gli diceva che almeno 50 persone si trovavano ancora a bordo della *Concordia*. Telefonata che si chiudeva con la richiesta di Schettino al comandante *De Falco*, subentrato nella conversazione, di dargli "tre minuti" di tempo per informarsi meglio.



Anche di seguito, però, l'imputato, anziché cercare di mettersi in contatto con i suoi ufficiali, chiamava per telefono la società armatrice per sapere il numero aggiornato delle persone ancora a bordo.

Il dato oggettivo, pertanto, è che la radio non veniva mai utilizzata dal comandante per mantenere le comunicazioni con il personale a bordo della nave.

La deposizione del K2 Bosio, richiamata anche dall'appellante, conferma che nessuno più rispondeva sulle radio utilizzate per le comunicazioni interne alla nave (cfr. verb. ud. 11.2.2014, terza parte, pag. 30).

Neppure pertinente è il riferimento dell'appellante al blackout perché, per le comunicazioni di servizio, oltre ai 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, interessata dal blackout, vi erano specifiche radioline portatili UHF, distribuite al personale in base al ruolo, che erano funzionanti con batterie o su rete alimentata dal sistema UPS del ponte di comando.

Alla luce di tali elementi, dunque, è del tutto giustificata l'affermazione dei giudici di prime cure - infondatamente contestata dalla difesa - secondo cui "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". Come ha condivisibilmente osservato il Collegio di primo grado, l'istruttoria espletata non ha offerto un solo elemento da cui poter desumere il compimento di qualsivoglia attività di coordinamento dei soccorsi da parte dell'imputato né prima né tantomeno dopo il suo abbandono nave, quando si trovava sugli scogli della Gabbianara.

Destituita di fondamento è anche l'ulteriore doglianza, con la quale l'appellante lamenta "la totale svalutazione da parte del Tribunale della valenza della condotta tenuta da Schettino allorché lo stesso, dopo avere abbandonato la plancia di

comando ed avere esortato gli altri ufficiali a raggiungere i ponti esterni, riteneva di recarsi personalmente sul ponte più alto, il numero 11”, “per analizzare le condizioni generali dell’incaglio in cui la nave versava”, e ciò al fine di acquisire “un dato di fondamentale importanza per sincerarsi che non si sarebbe verificato un’ulteriore sommersione della nave”, aggiungendo che se lo sbandamento della nave a destra si fosse ulteriormente acuito fino al ribaltamento della stessa - come poi effettivamente avvenuto - il lato più sicuro dove rimanere sarebbe stato il sinistro.

Circa la permanenza di Schettino al ponte 11 va innanzitutto rilevato che, durante il suo esame in dibattimento, l’imputato ha dichiarato di essersi affacciato dal predetto ponte sul lato di sinistra e di non aver visto passeggeri né sentito voci o rumori riconducibili alla presenza di persone sul lato sinistro.

Il teste *Ciro Onorato*, che era presente con Schettino in quel momento sul ponte 11, insieme anche alla *Cemortan*, ha invece dichiarato che con Schettino si erano affacciati sul lato di dritta (“*ci siamo affacciati dal lato che poi è affondato*”), precisando che l’imputato si era arrampicato sul parapetto in plexiglass per cercare di vedere dove si fosse appoggiata la nave (udienza 29.10.2013, trascrizioni dibattimentali, pag. 63).

Come hanno rilevato i primi giudici, da tale testimonianza si desume 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, per cui, anche in questo caso, la versione dibattimentale dell’imputato, di essersi affacciato dal predetto ponte sul lato di sinistra e di non aver visto passeggeri né sentito voci o rumori riconducibili alla presenza di persone, non è credibile ed è anzi contraddetta dal teste *Onorato*.

Altro aspetto della doglianza concerne la presunta “fondamentale importanza” dell’andata di Schettino al ponte 11.

Come innanzi esposto l’imputato è salito al ponte 11 e si è affacciato al lato di dritta soltanto per cercare di capire la sistemazione della nave sul fondale scoglioso.



Come questa attività potesse essere di una “fondamentale importanza”, che sarebbe stata “svilita” dal Tribunale, non è dato comprendere.

Innanzitutto l'imputato si è recato ed è rimasto non poco tempo al ponte 11, così agendo a discapito di qualsiasi interessamento per come stesse procedendo l'evacuazione dei passeggeri e di eventuali direttive o coordinamenti che, quale comandante della nave, era tenuto a dare.

Inoltre appare difficile anche solo immaginare che il mero prolungato sguardo dall'alto del ponte 11, di notte, nell'acqua buia, potesse permettere all'imputato di acquisire dei dati certi ai fini della comprensione dello stato del fondale e della stabilità dell'appoggio.

Ciò senza dire che, qualsiasi fosse stata l'impressione di Schettino al riguardo, non si vede a cosa potesse servire né come egli avrebbe potuto modificare la situazione o la posizione della nave.

Per tali ragioni sarebbe stato molto più importante e, comunque, doveroso per il comandante, occuparsi dell'abbandono nave in corso, che di fatto avrebbe dovuto dirigere e coordinare fino all'ultimo.

Non può quindi ritenersi che, come assume l'appellante, in quel lasso di tempo impiegato nell'affacciarsi dal ponte 11, Schettino avrebbe svolto una “fondamentale attività di raccolta delle informazioni sull'incaglio del natante” con “informazioni debitamente comunicate ai soccorritori”.

A quest'ultimo riguardo è eloquente la successiva conversazione telefonica con la capitaneria di porto delle ore 23:37, quando Schettino, che era uscito dalla plancia da più di un quarto d'ora ed era già stato per un certo tempo al ponte 11 a guardare la posizione della nave, non riferiva alcuna fondamentale informazione ai soccorritori ad esito della attività di “raccolta delle dei dati sull'incaglio” del natante. Si riporta di seguito il brano: “Schettino: *Sono il comandante. Chi parla?* Tosi: *Sì, è la Capitaneria di Livorno. Comandante, una Cortesia: quanti passeggeri mancano ancora da sbarcare?* Schettino: *Più o meno... Stiamo ancora verificando*

gli ultimi conti, qua. Io credo che li abbiamo quasi evacuati tutti, praticamente.

Tosi: All'incirca? Cioè, ci dia... perché lo vuole sapere l'unità navale che è lì sotto, perché è quella che organizza lo sbarco de... (incomprensibile)... che li trasporta sul.. Schettino: Io penso... due.. due-trecento. Un due-trecento. Io sono andato un attimo qui, sul lato dritto... Tosi: Due-trecento ancora da sbarcare .Schettino: Più o meno. Più o meno. Io sono andato sul lato dritto...Tosi: Solo passeggeri o anche marittimi? Schettino: No, i marittimi pure stiamo sbarcando. Tosi: Allora due o trecento tra marittimi e passeggeri mancano. Sicché già quattromila circa sbarcati. Schettino: Adesso ritor... ritorno sul ponte, perché so' andato a vedere qua se eravamo appoggiati sulla montagna, per capire a poppa cosa succedesse. Tosi: Un attimo solo! Schettino: Sì. (Rivolto poi a Onorato) *Ciro, aggi'a i 'ncoppa o ponte [Ciro devo andare sul ponte].* Tosi: Sì, comandante, una domanda. Tutti abbandoneranno la nave oppure qualcuno rimarrà su... su... Schettino: Io rimarrò qua, perché credo di essere già (incomprensibile) distanza dalla costa, credo che siamo appoggiati sul basso fondale a questo punto. Credo ci sia acqua a questo punto. Cioè, sia finita 'sta... io... Lo sbandamento dovrebbe finire grazie all'acqua che ci sta, no? Tosi: Certo. Schettino: Eh, cioè, più di questo non dovrebbe sbandare. Tosi: Allora, rimarrà solo lei o rimarrà qualchedun altro a bordo? Schettino: No, credo di rimanere solo io, qua! Tosi: Solo lei rimarrà. Schettino: *E il comandante in seconda*".

Neppure è condivisibile la valutazione dell'appellante circa il fatto che "il lato più sicuro" dove rimanere a bordo della nave sarebbe stato il sinistro.

Ammesso per (non ritenuta) ipotesi che in quella situazione di allagamento e sbandamento potesse avere senso considerare "sicuro" un lato della Costa Concordia, va osservato, in contrario, che il lato sinistro della nave avrebbe potuto essere in qualche modo meno pericoloso soltanto se si fosse saputo con certezza che la nave non correva alcun rischio di spostarsi ulteriormente.

Ma non era quello il caso della Costa Concordia, che era in bilico su uno sperone di roccia, sorretta a diritta soltanto da 2 spuntoni della scogliera della Gabbianara, mentre a sinistra, appena pochi metri oltre, vi era una profondità di 100 metri.

Schettino aveva fatto misurare la profondità del fondale in quella zona varie volte, perché indeciso se dare fondo alle ancore.

Per tutta la notte e almeno per tutta la giornata successiva nessuno sapeva se i 2 spuntoni di roccia avrebbero tenuto ferma la Costa Concordia che, viceversa, inevitabilmente sarebbe scivolata nell'abisso.

Al riguardo appare eloquente la deposizione dell'ingegnere Ennio Aquilino, comandante provinciale dei vigili del fuoco di Grosseto, intervenuti per i soccorsi (udienza 27.1.2014, parte I, pp. 10-11). Si riporta il brano: “ PM. *Quando lei, i suoi uomini ed altri operatori di altri corpi, siete montati sulla Concordia, sapevate che l'incaglio sui due speroni di roccia l'avrebbe tenuta a galla o eravate incerti su questo punto?* DICH. AQUILINO - *No, eravamo assolutamente incerti, guardi non avevamo nessuna certezza riguardo anzi la nostra permanenza coscienza che la nave continuava ad avere dei piccoli spostamenti. Diciamo che il grosso della rotazione era già avvenuto, però la nave non era stabile per niente e devo dire che come capita spesso nel nostro lavoro, insomma, ci siamo affidati a Santa Barbara, che anche questa volta, devo dire, non ha deluso le aspettative, ma certamente non avevamo alcuna cognizione, ma dirò di più che nella mia funzione di direttore tecnico dei soccorsi, questa alea rimarrà ancora per lunghi giorni”.*

D'altro canto i vigili del fuoco salivano nella notte a bordo della Costa Concordia e facevano scendere con la massima urgenza possibile le circa 700 persone rimaste bloccate sul lato sinistro della nave, con una scaletta di corda e legno (biscagliina o biscaggina), posta lungo la fiancata pericolosamente inclinata della nave, con il rischio che per l'altezza, la tensione, la paura, il freddo, il vento e l'oscurità qualcuno potesse rovinosamente cadere.

Ma vi era urgenza, anche perché il lato sinistro della nave non era affatto un posto “sicuro” dove rimanere.

A ciò va aggiunto che lo stesso Schettino, pur assumendo che il lato sinistro della nave era il posto più “sicuro”, non assumeva alcuna iniziativa in tal senso, guardandosi bene anche dal dare direttive per eventualmente mantenere le persone “al sicuro” sul lato sinistro o per impedire il tentativo di transizione sul lato destro.

Appena terminata la sua perlustrazione ai ponti superiori, Schettino scendeva le scale dirigendosi verso dritta, essendogli chiaro che per l’inclinazione della nave - dallo stesso dichiarata in quel momento di 25-30° (interrogatorio reso al G.i.p., pag. 16) - dal lato sinistro sarebbe stato impossibile calare in mare mezzi di salvataggio.

Al riguardo va, quindi, conclusivamente osservato che Schettino si recava sulla parte destra della nave, al ponte 3, dove erano allocati i mezzi di salvataggio di quel lato, ben sapendo che solo da quel lato era possibile lasciare la nave.

Le ulteriori argomentazioni proposte sul punto dell’appellante, ovvero che la scelta di recarsi in quel ponte sarebbe stata dettata dalla maggiore necessità del suo intervento da parte dei passeggeri del lato destro, hanno un carattere paradossale, anche in ragione delle attività mere materiali innanzi dette che Schettino praticava nel breve lasso di tempo in cui ivi si tratteneva prima di saltare sulla scialuppa.

L’appellante proseguiva svolgendo critiche agli elementi probatori che, secondo il Tribunale, ulteriormente dimostravano che, nel momento in cui saltava sul tetto della scialuppa, Schettino era consapevole della presenza di persone sul lato sinistro della nave o, comunque, che nonostante nutrisse un serio dubbio in tal senso, decideva di allontanarsi ugualmente in modo definitivo dalla Costa Concordia, accettando il rischio di lasciare tali persone in balia di loro stesse.

Il primo elemento in esame è costituito dal rilievo che lo stesso Schettino, in sede di interrogatorio davanti al G.i.p., ha ammesso che il problema, in quel momento, era rappresentato dai passeggeri che si trovavano sul lato di sinistra, tanto che, 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).



A tale dato, già innanzi richiamato, l'appellante opponeva che i giudici di primo grado avrebbero trascurato i "chiarimenti" offerti sul punto dall'imputato in sede di esame dibattimentale, circa la "sovrapposizione" dei ricordi.

La doglianza è anche per questo profilo infondata.

Si tratta di una versione che, su questo come su molteplici altri aspetti della vicenda, pure innanzi esaminati, è stata fornita in dibattimento dall'imputato a scopo di mera strategia difensiva e che non può considerarsi attendibile, perché non in linea con le altre risultanze istruttorie, le quali hanno evidenziato che della questione si è effettivamente parlato anche prima che Schettino lasciasse la plancia di comando.

Al riguardo va poi osservato che le valutazioni dei giudici di primo grado non si sono basate soltanto sulle ammissive dichiarazioni rese dall'imputato al G.i.p., ma anche su altri elementi che contrastano la tesi di comodo secondo la quale Schettino sarebbe venuto a conoscenza della presenza di passeggeri rimasti a bordo della nave soltanto dopo essere giunto sulla scogliera della Gabbianara e non prima di saltare sulla scialuppa di salvataggio alle ore 00:17.

Si è già visto che l'imputato usciva dalla plancia di comando alle 23:20 con l'ultima informazione datagli da Bosio secondo la quale più di 2000 persone si trovavano ancora sul lato sinistro della nave; che alle 23:37, Schettino, chiamato al telefono dal sottocapo Tosi della capitaneria di Livorno, il quale gli chiedeva quante persone vi fossero ancora a bordo, rispondeva che stavano ancora verificando "*gli ultimi conti*", ma che credeva comunque di averli evacuati quasi tutti e, dietro insistenza di Tosi nel pretendere informazioni più precise, gli riferiva (riduttivamente) che erano più o meno 200/300 persone.

Inoltre, in altra parte dell'interrogatorio reso al G.i.p. il 17.1.2012, con riferimento al momento in cui scendeva dal ponte 11 al ponte 3 (da dove avrebbe definitivamente lasciato la nave), Schettino dichiarava che la sua "*preoccupazione erano le persone che stavano sulle lance di sinistra che non riuscivano a essere espulse*" (verbale interrogatorio cit., pag. 36).

Sulla scorta di tali elementi non si vede come l'imputato possa fondatamente sostenere che il Tribunale avrebbe dovuto prestare fede alla sua (seconda) versione dei fatti, data in dibattimento, secondo la quale, nel momento in cui saltava sulla scialuppa di salvataggio del lato di dritta, egli non sapeva che vi era un gran numero di persone in difficoltà rimaste ancora a bordo della nave, sul lato sinistro.

Il secondo elemento in esame - assume l'appellante - è rappresentato dal fatto che il Tribunale ha valorizzato, quale dato sintomatico della consapevolezza del comandante, quando era ancora a bordo della Concordia, della presenza di passeggeri non evacuati sul lato di sinistra, la circostanza che lo stesso "alle 23.37 ... chiamato dal sottocapo Tosi della Capitaneria di Livorno" ed interrogato "sul numero di persone ancora a bordo", "gli rispondeva che erano più o meno due/trecento persone", "improvvisando per difetto", in considerazione del fatto che "non aveva avuto altre informazioni dopo l'aggiornamento di Bosio".

La difesa ha sostenuto che Schettino, nel corso della telefonata avuta con il sottocapo Tosi alle 23:37, si sarebbe invece limitato a riportare un dato da lui attinto - tramite Ciro Onorato - dalla receptionist Kevanian (la quale aveva riferito che dinanzi alla reception della nave vi erano circa 300 persone) e che l'argomento, quindi, per tale ragione non aveva valenza probatoria, perché lo stesso imputato avrebbe potuto supporre che i circa 300 passeggeri di cui discorreva la Kevanian, prima della telefonata delle 23:37 con il sottocapo Tosi, fossero nelle more stati già evacuati sul lato di dritta.

Anche tale argomentazione è infondata.

Schettino, quando si trovava sul ponte 11 in compagnia della Cemortan e dell'Onorato, veniva informato da quest'ultimo, il quale era stato contattato da Katia Kevanian, del fatto che solo dinanzi alla reception, dove la donna lavorava, vi erano ancora circa 300 persone.

Da ciò si desume, in primo luogo, che rispondere al sottocapo Tosi che a bordo c'erano più o meno 200/300 persone era certamente una informazione fornita per



difetto, perché 300 persone si trovavano solo dinanzi alla reception in attesa di direttive, mentre molte altre erano quelle complessivamente a bordo.

In secondo luogo anche questo dato conferma che Schettino era a conoscenza di un cospicuo numero di persone che si trovavano bloccate sulla nave in gravi difficoltà, elemento del resto risultante anche dalla telefonata predetta delle 23:37 con il sottocapo Tosi, seppure con riferimento al numero riduttivamente indicato. Affermare, poi, che Schettino poteva essere certo che, in quel contesto, mentre egli lasciava la nave, tutte le altre persone imbarcate sulla Costa Concordia si erano già poste in salvo scendendo dal lato di dritta è del tutto inverosimile, irragionevole e smentito dalle risultanze probatorie.

Il riferimento ai tempi previsti dalla SOLAS per completare l'abbandono della nave, con riferimento ad una tempestiva dichiarazione di emergenza generale, non è in alcun modo pertinente, attesi i ritardi accumulati e le condizioni di grave sbandamento della nave, di cui Schettino era pienamente cosciente.

Per tali ragioni la doglianza, anche su questo punto, non ha alcuna efficacia per neutralizzare gli esatti rilievi del Tribunale.

Il terzo elemento addotto in sentenza in favore della ritenuta consapevolezza da parte dell'imputato è che, nel suo esame in dibattimento, Schettino 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, mentre il teste Ciro Onorato, che era presente con lui in quel momento sul ponte 11, insieme anche 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), desumendo da ciò il Tribunale, tra l'altro, 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.

Anche tale dato è stato già analizzato.



L'appellante sostiene al riguardo che il fatto di non essersi affacciato sul lato sinistro della nave può essere valutato a favore dell'imputato il quale, essendo convinto del regolare ammaino dello scialuppe di sinistra, nemmeno poteva avere avvertito l'esigenza di verificare lo stato dell'evacuazione dei passeggeri sul lato sinistro, preferendo concentrare esclusivamente la propria attenzione sul lato destro, anche perché la conformazione della Costa Concordia non avrebbe in alcun modo consentito di scorgere la presenza dei passeggeri rimasti bloccati sui ponti di sinistra.

La censura è infondata.

La vicenda dell'affaccio di Schettino dal ponte 11 è già stata considerata, esprimendo la condivisione della deduzione del Tribunale circa il fatto che la preoccupazione di Schettino, in quel momento, non era di capire quante persone vi fossero ancora sul lato sinistro, bensì di cercare di capire se la nave si fosse appoggiata da qualche parte.

Anche in questo caso, dunque, la tesi dell'appellante, addirittura prendendo spunto da una versione dei fatti data dall'imputato in dibattimento e risultata non veritiera, tenta di far passare il mendacio in udienza e il disinteresse di Schettino per le situazioni delle persone sul lato sinistro della nave, per un sintomo della presunta "certezza" che egli avrebbe avuto circa il fatto che tutte le operazioni di abbandono nave si erano già definitivamente e felicemente concluse.

Si tratta di un' argomentazione tanto inconcludente quanto paradossale.

Il quarto elemento in esame - affermava l'appellante - era che ingiustamente il Tribunale riportava a carico dell'imputato che il teste *Ciro Onorato* aveva 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 e 62-63 trascrizioni dibattimentali, udienza 29.10.2013), con la conseguenza di ritenere che ulteriormente non era "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”.

Anche tale doglianza è destituita di fondamento.

Schettino, Cemortan e Onorato, usciti insieme dalla plancia di comando e saliti al ponte 11, scendevano insieme al ponte 10, portandosi nella zona delle piscine e, dopo essersi separati solo per alcuni minuti, durante i quali l'imputato raggiungeva la propria cabina per prelevare fra l'altro un giubbotto anonimo e i documenti di bordo (condotta che l'art. 303, comma 2°, cod. nav. imponeva al comandante prima di abbandonare la nave), si ritrovavano nuovamente tutti al ponte 3, dove erano allocate le scialuppe di salvataggio del lato di dritta.

Delle dichiarazioni di Onorato, nella parte in cui ha affermato che dalla porta del ponte 3, vicino all'ufficio informazioni, si vedevano le persone sull'altro lato della nave attraverso le vetrate, non v'è motivo di dubitare.

Se anche per mera ipotesi Schettino, come assume, non avesse visto quanto invece aveva chiaramente notato Onorato, in compagnia del quale si trovava al ponte 3, la circostanza sarebbe in ogni caso irrilevante perché, indipendentemente da questo ulteriore elemento della diretta visione delle persone attraverso le vetrate, per tutto quanto innanzi esposto deve ritenersi provato che l'imputato, nel momento in cui saltava sul tetto della scialuppa, era consapevole della presenza di persone sul lato sinistro della nave o che, comunque, quantomeno nutriva seri dubbi in tal senso.

Le dichiarazioni in dibattimento di Iannelli, nella parte richiamata dall'appellante sono, poi, palesemente inattendibili, oltre che in contrasto con quanto dal medesimo soggetto in precedenza dichiarato (ovvero di essere certo che, quando scendeva dalla nave, vi erano ancora persone a bordo) avendo sostenuto che, quando la seconda volta lasciava il lato sinistro - per andare a imbarcarsi sulla lancia, in cui trovava posto anche Schettino alle ore 00:17 - sul lato sinistro non vi era più nessuno, mentre vi erano moltissime persone disperate in attesa di poter scendere dalla nave, non tutte salvate nelle ore successive.



Al riguardo va ancora rilevato che nell'interrogatorio reso al G.i.p. il 17.1.2012 Schettino, dopo avere riferito della scialuppe rimaste bloccate sul lato sinistro della nave, di cui in quella sede ammetteva di avere conoscenza, riconosceva anche di avere saputo che c'erano ancora circa 500 persone a sinistra che, per essere imbarcate, venivano spostate sul lato di dritta, dove egli stesso si trovava, formando "una catena umana". Si riporta di seguito il brano: "AVV. LEPORATTI - *Quindi lei ha dato a quel punto..., chiedo scusa comandante, lei ha detto che a quel punto ha dato disposizione che i passeggeri che si trovavano sulla sinistra fossero...?* IND. SCHETTINO - *Già questo era coordinato dal comandante in seconda. Io quando sono sceso giù al ponte 3 mi sono sincerato che ciò stava avvenendo, perché mi avevano riferito che c'erano circa ancora altre 500 persone a sinistra e da lì loro venivano fatti imbarcare sul lato di dritta.* AVV. LEPORATTI - *Nella parte opposta alla nave?* IND. SCHETTINO - *Nella parte favorevole.* AVV. LEPORATTI - *Dovevano fare 38 metri diciamo così?* IND. SCHETTINO - *Sì, in discesa però, perché loro scendevano dal lato buono, e scendevano, con una catena umana scendevano così. I cancelli erano aperti, io ricordo di aver detto: 'È inutile che la riempiamo', perché nel frattempo che riempivamo le lance, 'Ma non perdetevi la testa a riempirle, a metterle tutte e 150, pure che ne mettiamo 100 l'importante è metterne 100, fare venire un'altra lancia sotto da altre 100, caricarne altre 100, in più frequenza, senza che stiamo lì a minuzzare, a mettere giusto 150 persone, perché le prime lance che sono scese a terra sono ritornate a prendere gli altri, quindi noi praticamente abbiamo utilizzato le lance di sinistra di dritta per sbarcare anche quelle di sinistra. Cioè là è stato il punto nevralgico di tutta la circostanza e di tutto...* AVV. LEPORATTI - *L'operazione di salvataggio.* IND. SCHETTINO - *Sì"* .

Non si comprende, quindi, come la difesa possa affermare che Schettino, in presenza anche di una "catena umana" di persone che si spostavano dal lato sinistro al lato destro della nave per cercare di raggiungere una scialuppa di salvataggio, non avesse alcun valido motivo per dubitare che, in base alla informazione delle 23:04 della Cronica, secondo la quale erano appena iniziate le operazioni di ammaino

delle scialuppe sul lato sinistro, i passeggeri della Costa Concordia fossero stati nel frattempo tutti felicemente sbarcati.

Non è, quindi, in alcun modo attendibile quanto successivamente riferito dall'imputato durante l'esame dibattimentale in merito al fatto che, nel momento in cui saltava sul tetto della lancia, egli non si era reso conto che vi erano persone ancora a bordo.

Gli elementi sopra evidenziati consentono al contrario di affermare che, in quel preciso momento, Schettino era consapevole che diverse persone si trovavano ancora sul lato sinistro della nave o che, comunque, quanto meno aveva dei seri dubbi in tal senso e decideva in ogni caso di allontanarsi in modo definitivo dalla Costa Concordia.

Per di più, come si evince dalle concordi deposizioni degli stessi, l'imputato scendeva saltando sul tetto della lancia prima di alcuni altri ufficiali, che pure prendevano posto sulla medesima scialuppa (Ursino, Iannelli, Borghero) nonché del K2 Bosio, che rimasto leggermente indietro, si calava in acqua e raggiungeva la scogliera a nuoto.

Le predette conclusioni trovano riscontri ulteriori anche nel comportamento tenuto dall'imputato dopo l'allontanamento dalla nave.

Altri elementi addotti in sentenza in favore della ritenuta consapevolezza da parte dell'imputato sono infatti stati desunti dalla condotta di Schettino una volta giunto sugli scogli della Gabbianara.

Al riguardo l'appellante sosteneva che non era dato comprendere come la "cautela" mostrata da Schettino nel rispondere alla telefonata effettuata dal sottocapo Tosi alle 00:28, quando pronunciava la frase: *"allora io credo di averle sbarcate praticamente tutte, poi, onestamente, in questo momento qua, credo siano tutti a terra"*, potesse costituire un riscontro del dolo anche solo eventuale dell'imputato.

Il rilievo della difesa è infondato.

Il contenuto della telefonata con il sottocapo Tosi è noto.

Questi chiedeva a Schettino di comunicare quante persone erano rimaste ancora a bordo.

Se l'imputato avesse abbandonato la nave nella convinzione di essere stato l'ultimo ad andarsene (ove per mera non ritenuta ipotesi non avesse visto neppure i suoi predetti ufficiali dietro di lui), non avrebbe manifestato il concreto dubbio che potessero esservi ancora persone a bordo e la sua reazione sarebbe stata di ben altro tipo quando Tosi, di lì a poco, lo riprendeva: *“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”*.

In proposito, secondo il difensore, con uno scenario “maliziosamente dipinto”, il Tribunale “esaltava una circostanza di scarsa rilevanza” e, cioè, che l'imputato mentiva sul luogo dove effettivamente si trovava, dicendo di essere a bordo di una lancia per soccorrere i naufraghi, mentre in realtà era già sugli scogli.

Le censure sono prive di pregio.

Giustamente i primi giudici sul punto osservavano che un comandante in buona fede, sceso dalla nave convinto di essere l'ultimo, non avrebbe avuto alcun motivo di riferire spudorate menzogne al rappresentante dell'autorità marittima, dicendogli: *“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...”*.

Infatti Schettino, mentre conversava con il sottocapo Tosi, non si trovava sulla lancia e, tantomeno, era intento a salvare gli ultimi naufraghi, come assumeva.

L'istruttoria ha dimostrato che la lancia su cui era salito l'imputato per abbandonare la Costa Concordia, aveva impiegato poco tempo a raggiungere la scogliera della Gabbianara, finendo poi contro gli scogli e restando inutilizzata per tutto il resto della notte.

In particolare le dichiarazioni in tal senso di Pascual Randy Galvez, il marinaio che aveva condotto la lancia fino agli scogli, smentivano la veridicità di quanto riferito da Schettino a Tosi.

Aggiungeva l'appellante che anche l'ulteriore contenuto della conversazione telefonica, nella parte in cui era il comandante De Falco ad interloquire con l'imputato (*"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), sarebbe stata "travisata" dai giudici di primo grado, che avrebbero omesso di valorizzare la "rilevantissima circostanza" che, nel corso di detta conversazione telefonica, "precisamente al minuto 01:46 della registrazione", si ascoltava l'imputato il quale, senza interrompere la telefonata con il comandante De Falco, si rivolgeva evidentemente ad un altro membro dell'equipaggio, per apprendere da questi il numero dei passeggeri presenti sul lato di sinistra della nave (*"tu stavi sulla sinistra ... li hai visti?"*), per poi riportare al De Falco la risposta ricevuta dal proprio ufficiale (*"Forse a bordo ci possono essere una decina di persone ..."*).

Ebbene - retoricamente si chiedeva l'appellante - se Schettino, "come preteso dai giudici della gravata pronuncia", all'atto di abbandonare la nave, fosse stato del tutto consapevole della presenza di numerosi passeggeri rimasti bloccati a causa del mancato ammaino di 3 scialuppe di salvataggio, che senso avrebbe avuto la domanda dallo stesso rivolta al membro del proprio equipaggio, onde comprendere il numero di passeggeri rimasti a sinistra, per poi riferirlo al De Falco?

L'imputato, secondo il difensore, "non avrebbe osato rivolgersi, nei suddetti termini interrogativi, ai propri Ufficiali, mentre il De Falco ascoltava 'in diretta' lo scambio di battute tra il Comandante ed i suoi sottoposti", correndo "il serio e concreto rischio di essere immediatamente sbugiardato agli occhi del De Falco".

La telefonata in questione, secondo la difesa, possedeva all'evidenza "una determinante portata liberatoria".

Le argomentazioni della difesa sono del tutto prive di fondamento.

Schettino, come ampiamente evidenziato dalla sentenza di primo grado, dopo aver mentito a Tosi continuava a raccontare il falso anche a De Falco. *"A bordo, con la sua scialuppa, chi ci sta con lei?"*, gli chiedeva quest'ultimo.

“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.

In tale contesto, assumere - come fa l'appellante - che l'imputato “non avrebbe osato rivolgersi, nei suddetti termini interrogativi, ai propri Ufficiali, mentre il De Falco ascoltava ‘in diretta’ lo scambio di battute tra il Comandante ed i suoi sottoposti”, correndo “il serio e concreto rischio di essere immediatamente sbugiardato agli occhi del De Falco”, è una considerazione paradossale.

“Lei dice a bordo forse non c'è più nessuno?” gli chiedeva ancora De Falco.

“Forse a bordo ci possono essere una decina di persone...”, gli rispondeva Schettino.

Il fatto che Schettino, prima di dare tale risposta, avesse preso tempo girando la domanda a un membro del proprio equipaggio, non ha infatti alcuna valenza liberatoria, ma conferma quanto meno che l'imputato dimostrava anche in quei frangenti di non avere alcuna certezza sullo sbarco di tutti i passeggeri.

Inoltre, come ha osservato il Collegio di primo grado, un simile comportamento è assolutamente incompatibile con la tesi difensiva sulla buona fede di Schettino e denota, al contrario, il tentativo dello stesso imputato di nascondere, attraverso quelle bugie, la gravità della propria condotta, consapevole di aver violato (anche) l'obbligo di restare sulla nave fino all'ultimo per prestare assistenza alle persone ancora a bordo.

L'appellante proseguiva impugnando la sentenza nella parte relativa all'elemento soggettivo del dolo eventuale, relativamente al reato di abbandono di persone incapaci, alternativamente ritenuto dal Tribunale.

Il ragionamento svolto sul punto dai giudici di primo grado, secondo la difesa dell'imputato, era censurabile in fatto ma, soprattutto, in diritto, essendo basata su congetture la ritenuta esistenza dei dati conoscitivi in possesso dell'imputato e non

avendo il Tribunale correttamente applicato i principi giurisprudenziali in tema di dolo eventuale.

La doglianza è infondata.

Per le ragioni innanzi esposte vi sono numerosi elementi da cui si desume che Schettino era perfettamente consapevole che molti passeggeri erano ancora a bordo quando decideva di abbandonare la nave e, quindi, le persone a loro stesse.

Quand'anche per mera ipotesi - non ritenuta né dal Tribunale né da questo Collegio - si considerassero insufficienti gli elementi istruttori in tal senso, la condotta dolosa di abbandono sarebbe comunque configurabile sotto la forma del dolo eventuale, atteso che l'imputato quanto meno nutriva seri dubbi e si era certamente rappresentato la possibilità che molti passeggeri potessero essere ancora a bordo, e ciò nonostante decideva di abbandonare la nave.

Il Tribunale ha infatti correttamente richiamato i principi espressi in materia dalla S.C. (Cass. pen. sez. un. n. 12433/2010), secondo i quali in tema di 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, perché 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, 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.

Le circostanze ulteriori allegate dalla difesa, secondo cui Schettino si dirigeva "verso il punto più pericoloso della imbarcazione", il lato di destra della Concordia, "aiutando i passeggeri ancora presenti a salire sulle lance" impiegate nel servizio di spola tra la terra e la nave, per poi saltare, "essendovi costretto, sull'ultima

scialuppa” che si allontanava dalla Concordia, a nulla rilevano in contrario, essendo soltanto una rappresentazione di alcuni frammenti di azione in una non realistica ottica di favore per l'imputato, dal momento che Schettino si recava sul lato di destra della nave non perché era quello più pericoloso e tanto meno con la finalità precipua di aiutare i passeggeri che ivi si trovavano, ma semplicemente perché era l'unico lato da dove si poteva lasciare la nave, come egli intendeva fare, giacché dal lato di sinistra era impossibile ammainare le scialuppe e Schettino ne era perfettamente consapevole.

L'appellante agganciava, dunque, alla questione relativa al dolo diretto o eventuale di Schettino nella condotta di abbandono dei passeggeri ancora presenti sul lato di sinistra della nave, quella sulla presunta configurabilità degli estremi della scriminante dello stato di necessità, con riferimento al momento in cui Schettino saltava sulla scialuppa che si allontanava dal lato destro della Costa Concordia.

Il difensore assumeva che non poteva dubitarsi del fatto che la fuoriuscita dalla nave del comandante avveniva in un contesto “di assoluta costrizione, dettata dalla necessità di salvare le persone a bordo della citata lancia di salvataggio che si trovavano in imminente pericolo di vita, rischiando, le stesse, di restare schiacciate in conseguenza del rovesciamento della Concordia sul fianco destro”.

Sul punto - sosteneva l'appellante - i giudici di prime cure avevano ignorato la tesi dottrinale per la quale l'esimente in questione è invocabile anche da parte di un soggetto giuridicamente tenuto ad esporsi al pericolo, nell'ipotesi del c.d. “soccorso di necessità”, cioè nell'ipotesi in cui l'azione incriminata sia stata imposta dalla necessità di salvare non già l'agente, bensì un terzo dal pericolo attuale di un danno grave alla persona. Situazione che - a dire del difensore - si attagliava perfettamente alla fattispecie concreta in quanto Schettino, per non abbandonare la nave e gli altri passeggeri rimasti sui ponti di sinistra, “avrebbe dovuto condannare a morte certa i passeggeri della lancia rimasta incastrata sotto i paranchi di destra della nave”.

La doglianza è infondata.



In primo luogo, come esattamente rilevato dal Tribunale, la situazione di pericolo è presupposta da entrambi i reati di abbandono, per cui lo stato di necessità non può mai essere invocato 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 lui affidate, senza mai abbandonare prima degli altri.

In secondo luogo, in punto di fatto, va osservato che l'imputato era andato al ponte 3 di dritta, dove erano allocate le scialuppe di salvataggio.

Come innanzi esposto Schettino, Cemortan e Onorato, usciti insieme dalla plancia di comando alle 23:20 e saliti al ponte 11, dove si trattenevano non poco tempo (v. la telefonata con il sottocapo Tosi delle 23:37), scendevano quindi al ponte 10, portandosi nella zona delle piscine e, dopo essersi separati solo per alcuni minuti, durante i quali l'imputato raggiungeva la propria cabina per prelevare, fra l'altro, un giubbotto anonimo e i documenti di bordo (condotta che l'art. 303, comma 2°, cod. nav. imponeva al comandante prima di abbandonare la nave), si ritrovavano nuovamente tutti al ponte 3, dove erano allocate le scialuppe di salvataggio del lato di dritta.

Schettino, quindi, prima di raggiungere il ponte delle scialuppe di salvataggio del lato di dritta, aveva già preso anche i documenti di bordo e aveva indossato un giubbotto scuro che rendeva non più visibile la sua divisa bianca d'ordinanza.

Nei minuti successivi, dopo aver esortato caldamente Ciro Onorato e Domnica 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.

In sede di esame dibattimentale Schettino non ha più sostenuto, come aveva fatto inizialmente nel corso dell'interrogatorio reso al G.i.p., di essere caduto sulla scialuppa, bensì di essere "saltato" sul tetto della lancia.



Sul tetto della stessa lancia salivano tra gli altri, appena dopo Schettino, anche Ursino (secondo ufficiale in affiancamento), Iannelli (allievo ufficiale) e Borghero (direttore di macchina in seconda).

Il K2 Bosio, che non riusciva a salire sulla scialuppa, in quanto a suo dire impegnato a sganciarla dall'esterno, finiva in acqua e raggiungeva la scogliera a nuoto.

Ursino ha dichiarato, tra l'altro, che mentre il comandante si trovava già sul tetto della lancia intento a dare indicazioni al pilota per far allontanare la scialuppa dall'area sotto la nave incombente, il K2 Bosio era rimasto aggrappato alla ringhiera del ponte per sganciare con le mani la lancia.

Anche Bosio, come già osservato, 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.

Iannelli nella sua deposizione ha riferito 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 lato destro, sentiva a un certo punto un forte rumore, dovuto a vetri che si infrangevano, accompagnato da un movimento brusco della nave, per cui entrambi erano saltati sul tetto della lancia su cui poco prima era già salito anche Schettino (cfr. trascrizioni dibattimentali, udienza 11.11.2013).

Borghero ha così dichiarato sul punto in dibattimento (verbale di udienza del 12.11.2013, II, 31): *“DICH. BORGHERO - Mi ricordo che quando spingemmo la lancia il guidatore andò in panico, perché la nave stava cominciando a scendere giù e nello stesso tempo, io saltai per penultimo, l'ultimo fu Bosio, non riuscì a lanciarsi e cadde a mare. Nel momento in cui cadde a mare, ricordo che questo... che chi guidava praticamente si stava un pochettino eccitando, nel senso che non tornava indietro, quindi rischiava anche di far male a Bosio. Quindi a quel punto lì mi ricordo che con le gambe cercavo di fare un pò da... da riparare. Poi mi girai e vidi che il comandante stava togliendo i comandi dalle mani di questo ragazzo qua*

e a quel punto lì ci siamo con le mani portati via dai paranchi; ci siamo aiutati in qualche maniera ad allontanarci un attimino. 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. Dall'esterno anche il K2 Bosio, aggrappandosi alla ringhiera del ponte per non scivolare, si adoperava per liberarla. Quando la lancia riusciva a liberarsi, il pilota puntava rapidamente verso l'isola. Il K2 Bosio, non riuscendo a salire anch'egli sul tetto della lancia, si buttava in acqua, percorrendo un tratto di mare a nuoto”.

Dallo svolgimento dei fatti è dato quindi rilevare che Schettino saliva sulla scialuppa prima di altri e, come altri membri dell'equipaggio, pure ivi presenti, mentre tuttavia già si trovava sulla stessa, dava indicazioni al pilota, che appariva confuso e intimorito, su come allontanarsi dalla nave.

Nello stesso senso la teste Soare (udienza 10-12-2013, II, pagg. 65-66).

Alle pagine 18 e 34-35 dell'interrogatorio del 17.1.2012 dinanzi al G.i.p. anche dalle dichiarazioni di Schettino si evince che la difficoltà di cui fa menzione l'appellante si verificava perché la lancia sulla quale era già salito non riusciva ad allontanarsi dalla nave.

Non si può comunque tralasciare che egli si era recato volontariamente al ponte 3 del lato di dritta, dove partivano le scialuppe di salvataggio, in compagnia di Onorato e Cemortan, facendo il percorso anzidetto e dopo aver prelevato anche i documenti di bordo.

E' evidente che se si fosse recato sul lato sinistro della nave, che peraltro sembra erroneamente valutasse come quello più “sicuro”, certamente la questione dei reati di abbandono non si sarebbe posta.

Anche sotto questo profilo la sentenza di primo grado è quindi condivisibile.

L'appellante impugnava, poi, la parte della sentenza di primo grado nella quale il Tribunale, in via ulteriormente subordinata, affermava che, se non in quel frangente,

il delitto di abbandono ex art. 591 c.p. si sarebbe comunque consumato in un momento successivo, atteso che, dopo che “l'imputato veniva informato della presenza di almeno una cinquantina di persone dal sottocapo Tosi nel corso della telefonata delle ore 00:28”, Schettino “aveva la certezza che sulla nave c'erano ancora decine di persone in pericolo soggette al suo dovere di cura” e, quindi, “aveva l'obbligo di fare quanto possibile per tornare a bordo, al fine di assisterle”, obbligo rimasto del tutto inadempito, perché “l'imputato, dopo essere sceso sugli scogli della Gabbianara, non si adoperava in nessun modo per risalire a bordo della Concordia”.

Le osservazioni al riguardo dei giudici di primo grado sono ampiamente riscontrate e pienamente condivisibili. Le doglianze sul punto sono comunque assorbite dal fatto che il reato deve ritenersi consumato nel momento in cui Schettino saltava sulla scialuppa e lasciava la nave.

L'appellante proseguiva impugnando la sentenza nella parte riguardante la violazione del dovere giuridico incombente sul comandante di scendere per ultimo dalla nave, laddove il Collegio grossetano aveva ritenuto che, all'atto di saltare sulla citata lancia di salvataggio, l'intenzione del comandante non fosse quella di allontanarsi solo transitoriamente dalla nave per fare fronte ad un'esigenza contingente, bensì quella di abbandonare definitivamente la Concordia, potendosi ciò desumere anche dal suo successivo comportamento, con il quale l'imputato aveva dimostrato di non avere alcuna intenzione di risalire a bordo.

Detta conclusione - secondo il difensore - era inconciliabile con le emergenze processuali sopra richiamate e commentate, attestanti - a suo dire - che Schettino, dopo essere saltato giù dalla nave, ma “esclusivamente per salvare vite umane in imminente pericolo di vita”, mai si allontanava “dal relitto abbattuto di 90° sul lato di destra, prodigandosi per coordinare i soccorsi e, comunque, una volta createsi le concrete condizioni, per provare a risalire a bordo, anche tentando di dirigersi sulla Concordia ormai affondata”.



Anche tale doglianza, basata su generiche quanto apodittiche affermazioni, è infondata.

Come rilevato dai primi giudici ed anche già innanzi osservato, non risulta in alcun modo né il preteso prodigarsi dell'imputato per "coordinare i soccorsi", né per risalire a bordo, essendo irrilevante, ai fini in questione, che il comandante, una volta abbandonata la nave, non si fosse allontanato di molto dalla stessa, potendola osservare mentre si trovava a terra.

3.2.20. Il decimo motivo. In via gradata: la mancanza dei presupposti costitutivi di tutte le aggravanti contestate. La mancata applicazione dell'istituto del concorso formale tra i reati di cui ai capi a), b) e c). La mancata concessione delle attenuanti generiche e dell'attenuante di cui all'art. 62 n. 6 c.p. La richiesta di rideterminazione della pena.

3.2.20.1. Con il decimo motivo, in via gradata rispetto alla principale richiesta di assoluzione, l'appellante avvocato Saverio Senese assumeva che mancavano i presupposti costitutivi di tutte le aggravanti contestate. Lamentava la mancata applicazione dell'istituto del concorso formale tra i reati di cui ai capi a), b) e c), la mancata concessione delle attenuanti generiche e dell'attenuante di cui all'art. 62 n. 6 c.p. e chiedeva la rideterminazione della pena e i benefici concedibili.

In primo luogo il difensore dell'imputato chiedeva l'esclusione dell'aggravante dell'aver agito nonostante la previsione dell'evento (colpa cosciente), ritenuta sussistente dal Tribunale in relazione al delitto di naufragio.

In secondo luogo chiedeva l'esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, comma 2°, c.p., ritenuta sussistente in relazione ai delitti colposi di omicidio e lesioni personali.

In merito l'appellante deduceva che la Costa Crociere s.p.a. aveva formalmente nominato un responsabile per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nella persona del K2, nomina regolarmente inviata in capitaneria, esplicitamente esonerando



l'imputato da ogni profilo di responsabilità. Circostanza sulla quale, nel corso del dibattimento, rendeva deposizione il teste Paolo Mattesi.

L'aggravante, proseguiva la difesa, era peraltro riferibile alla violazione delle norme inserite nelle leggi antinfortunistiche ed in quelle direttamente o indirettamente perseguenti il fine, nel corso delle attività lavorative svolte sulla nave, di evitare incidenti sul lavoro o malattie professionali, per cui ne andava esclusa l'applicazione in una situazione di emergenza eccezionale quale quella verificatasi nel caso in esame.

In terzo luogo l'appellante chiedeva di escludere l'aggravante di cui all'art. 112, comma 1°, n. 3 c.p., con riferimento ai reati di cui al capo b) della rubrica.

Sul punto il difensore dell'imputato deduceva che l'aggravante, così come ritenuta in sentenza, presupponeva la prova che Schettino, nell'esercizio delle sue funzioni, avesse "determinato a commettere il reato" persone a lui soggette, mentre una corretta rilettura della *timeline* e del reale succedersi degli eventi avrebbe consentito, "non del tutto provocatoriamente", di affermare che, nella realtà, si era verificato esattamente il contrario. Né, comunque, secondo il difensore, poteva essere legittimo affermare che Schettino dava ordini che determinavano chicchessia a commettere i reati di cui al capo b) della rubrica. Al riguardo la sentenza ometteva di considerare che le relazioni con gli ufficiali, caratterizzate da un rapporto di supremazia, non escludevano né limitavano il preciso dovere degli stessi di obiettare ed, anzi, rifiutarsi di eseguire un comando che doveva loro apparire "ictu oculi" come errato o ingiusto.

In quarto luogo l'appellante chiedeva di riconoscere l'applicazione dell'art. 81 c.p., ovvero del concorso formale tra i reati di cui ai capi a), b) e c) della rubrica, "per motivi di parità dei cittadini dinanzi la legge", tenendo conto che, nei procedimenti celebratisi ex art. 444 c.p.p., veniva "ritenuto il concorso formale tra il delitto di naufragio e gli omicidi plurimi aggravati".



Il difensore dell'imputato chiedeva, poi, di concedere l'attenuante di cui all'art. 62 n. 6 e/o, comunque, le attenuanti generiche, con giudizio di prevalenza sulle contestate aggravanti.

Assumeva l'appellante che affermare che l'imputato non era meritevole delle attenuanti generiche perché aveva cercato di dimostrare l'esistenza di responsabilità diverse ed ulteriori rispetto alle sue, equivaleva a sostenere che Schettino non avrebbe dovuto esercitare il diritto di difendersi provando e, anzi, ritenere in linea di principio che l'imputato che non collabora e non confessa non ha diritto ad "alcuna comprensione".

Deduceva, inoltre, che il Tribunale di Grosseto aveva "completamente svalutato" la condotta "pienamente collaborativa con gli inquirenti" tenuta da Schettino sin dalle prime fasi delle indagini preliminari, allorché lo stesso, ad appena pochi giorni da un evento tale da generare una condizione di estremo stress psico-fisico, si sottoponeva ad un lungo interrogatorio dinanzi al G.i.p., fornendo tutti i chiarimenti sollecitati dal giudice e dai pubblici ministeri che partecipavano, decidendo, "contro ogni logica difensiva ed utilitaristica", di mettersi a disposizione dell'A.G., pur sapendo che incertezze ed indecisioni avrebbero potuto, nelle successive fasi dibattimentali, pregiudicare gravemente la sua posizione processuale.

L'appellante assumeva, quindi, che solo in relazione a determinati e limitati aspetti della vicenda l'imputato aveva fornito risposte "in qualche modo riviste nel corso dell'esame dibattimentale"; che detti "chiarimenti" non erano stati strumentali ma funzionali a fornire una ricostruzione quanto più articolata e precisa della dinamica dei fatti e che non si comprendeva perché tale dato era stato "tanto enfatizzato" in chiave negativa dai giudici di primo grado.

L'appellante deduceva che la difesa dell'imputato non aveva esitato a fornire il proprio consenso, nel corso del dibattimento, all'acquisizione integrale del citato interrogatorio di garanzia; che l'imputato aveva accettato di sottoporsi a un estenuante esame dibattimentale, nel corso del quale aveva "pazientemente risposto a tutte le incalzanti e, talora, ripetitive domande rivoltegli da tutte le parti



processuali”, non limitandosi a proclamare la propria innocenza, ma sempre fornendo argomentate risposte.

Il comportamento processuale tenuto da Schettino, dunque, secondo l'appellante, era stato corretto e collaborativo fin dalla fase delle indagini, per cui era “inaccettabile” la decisione dei giudici di prime cure di valorizzare negativamente, ai fini del giudizio sulla concedibilità delle attenuanti generiche, la condotta processuale dell'imputato.

La scelta di negare le attenuanti generiche si rivelava, secondo il difensore, ancor più stridente con il comune senso di giustizia se si considerava che gli autori delle “scellerate condotte”, “a tutto a voler concedere alla impostazione accusatoria, concausali rispetto a quelle imputate allo Schettino..”, erano stati tutti separatamente giudicati e condannati a pene adeguate, di gran lunga inferiori rispetto a quelle eccessive comminate a Schettino, “nonostante l'analoga gravità delle rispettive inadempienze”.

L'appellante assumeva, poi, che il Tribunale non aveva tenuto conto dei dati “relativi alle vite umane salvate dal Comandante Schettino quando, grazie al suo intervento risolutore, fu possibile sbloccare la scialuppa di salvataggio che, altrimenti, sarebbe rimasta senz'altro schiacciata sotto il peso della nave”, e quando decideva di non ancorare la nave a largo per procedere immediatamente alle operazioni di evacuazione, ma “di attendere che la Concordia si arenasse sul basso fondale in conseguenza dello scarrocciamento verso la costa assecondato dall'imputato”, impedendo senz'altro alla tragedia “di assumere connotati ben più catastrofici”.

Assumeva che le sopra indicate condotte tenute dall'imputato denotavano, inoltre, lo “spontaneo ed efficace adoperarsi dello stesso per attenuare le conseguenze dannose dei reati”, da valutare ai fini del riconoscimento dell'attenuante di cui all'art. 62 n. 6 c.p. e che, infine, la “sovraesposizione mediatica” di cui lo stesso, “fin dal giorno successivo al naufragio” era stato “vittima”, non poteva essere rivolta contro di lui, come faceva il Tribunale quando gli rimproverava “l'insensibilità da lui manifestata

in occasione del primo sopralluogo sulla Concordia, quando è(ra) stato colto nell'atto di farsi fotografare a bordo del relitto, platealmente contravvenendo alle disposizioni date in ordine al divieto di scattare fotografie” .

La difesa di Schettino chiedeva, in definitiva, di valutare, ai fini della concessione delle attenuanti generiche, i seguenti elementi: l'incensuratezza dell'imputato; l'ineccepibile condotta di vita tenuta dallo stesso prima dei fatti di causa, trattandosi di soggetto che, proprio in ragione della sua encomiabile carriera marinara, era approdato al comando della Costa Concordia; l'atteggiamento di collaborazione dimostrato sin dalla fase delle indagini; la costante, attiva, diligente e corretta partecipazione al dibattimento nell'esercizio del diritto dell'imputato di fornire il proprio contributo alla ricostruzione dei fatti; l'assoluta eccezionalità della cornice di eventi in cui si iscrivevano le condotte - comunque colpose - ascrittegli, anche alla luce della totale solitudine, connessa alla scarsa ed inefficiente collaborazione ricevuta dagli altri membri dell'equipaggio, in cui si era trovato a dover fronteggiare la gigantesca emergenza; le difficili decisioni che l'imputato aveva dovuto prendere in pochi e drammatici minuti, che consentivano di salvare la vita non solo alle decine di persone presenti sulla lancia, bloccata sotto il peso dei paranchi, liberata solo grazie all'intervento risolutore di Schettino, ma anche a quelle centinaia di passeggeri che avrebbero perso la vita se le operazioni di evacuazione non fossero avvenute a poche decine di metri dalla costa, in virtù della scelta del comandante di assecondare lo scarrocciamento della nave nelle fasi successive all'incidente.

3.2.20.2. Con il settimo motivo d'impugnazione (già oggetto del rinvio per comunanza di tematica dal precedente paragrafo 3.2.17.2), anticipando il tema delle censure circa la determinazione della pena, oggetto più specificamente del citato decimo motivo, il difensore avvocato Senese chiedeva, nella denegata ipotesi di rigetto dei motivi di appello proposti in via principale, che venisse colta e adeguatamente valorizzata, “a differenza di quanto fatto” dai primi giudici, l'incidenza del concorso di colpe concorrenti, in sede di commisurazione della pena, alla effettiva gravità dei fatti ascrivibili all'imputato, alla luce delle colpe concorrenti riferibili ai soggetti separatamente giudicati, in particolar modo tenendo

in debita considerazione la circostanza per cui i provati profili di colpa imputabili agli ufficiali della Costa Concordia non potevano non ridimensionare il grado di rimproverabilità delle condotte ascrivibili all'imputato.

3.2.20.3. Con il secondo motivo d'appello l'imputato personalmente a sua volta chiedeva la concessione delle attenuanti generiche nella massima estensione, lamentando che la sentenza di primo grado non gli aveva riconosciuto alcuna attenuante, asseritamente a causa della sua "mancata confessione".

Schettino assumeva che non aveva confessato perché nulla aveva da confessare, se non fornire, come aveva già fatto, "ogni elemento utile alla ricostruzione di quella tragica vicenda", senza sottrarsi o nascondere alcunché.

Disponibilità che non era stata compresa e non era valsa ad attenuare un giudizio che non gli aveva "risparmiato nulla" di quanto poteva essergli comminato. L'appellante deduceva che di quella notte restava "il dolore immenso per le famiglie delle vittime, per la perdita della nave, e per l'enorme incomprensione umana" che aveva accompagnato l'evento, invocando il ristabilimento di un "maggiore equilibrio".

3.2.20.4. Come più diffusamente riportato in precedenza nella parte seconda, il Procuratore della Repubblica di Grosseto proponeva appello sotto tre profili: a) l'esclusione della colpa cosciente dal reato di omicidio e lesioni colpose plurime; b) la quantificazione della pena irrogata per tutti i reati; c) la determinazione della pena accessoria per il delitto di abbandono di nave in pericolo da parte del comandante e l'esclusione della pena accessoria dell'interdizione temporanea dai titoli professionali marittimi per il delitto di naufragio colposo.

In particolare, esclusi il primo e il settimo motivo, la cui trattazione è stata svolta al paragrafo 2.2. che precede, con il secondo motivo l'appellante si doleva della ridotta quantificazione della pena con riferimento al reato di naufragio colposo ex artt. 449, commi 1° e 2°, 428, 61 n. 3) c.p., contestato al capo a).



Con il terzo motivo il P.M. lamentava che, ferma restando la contestazione sulla ridotta entità della sanzione base, l'aumento di pena operato dal Tribunale per la circostanza aggravante della colpa cosciente era inadeguato, avendo applicato solo un anno di reclusione in aggiunta alla pena base di anni 4 irrogata per il delitto di naufragio.

Con il quarto motivo l'appellante si doleva della ridotta quantificazione della pena anche con riferimento ai reati colposi plurimi di omicidio e lesioni personali.

Con il quinto motivo il Procuratore della Repubblica di Grosseto lamentava la modesta quantificazione della pena con riferimento ai reati di omesse comunicazioni alle autorità marittime di cui al capo b).

Con il sesto motivo l'appellante si doleva della ridotta quantificazione della pena con riferimento ai reati di abbandono di cui al capo c), in relazione ai quali assumeva la incongrua determinazione della pena base per il reato di cui all'art. 591 c.p. e dell'aumento per il concorso formale ex art. 81, comma 1°, c.p., in relazione all'art. 1097 del codice della navigazione.

3.2.20.5. Passando all'esame delle predette doglianze va osservato che, in primo luogo, il difensore dell'imputato chiedeva l'esclusione dell'aggravante dell'aver agito nonostante la previsione dell'evento (colpa cosciente), ritenuta sussistente dal Tribunale in relazione al delitto di naufragio colposo.

Al riguardo faceva rinvio agli argomenti articolati nel secondo motivo di impugnazione, al punto II B.

Si tratta di una questione infondata, che è stata già esaminata nel paragrafo 3.2.6.1. che precede, al quale si rimanda.

3.2.20.6. In secondo luogo la difesa chiedeva l'esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, comma 2°, c.p., ritenuta sussistente in relazione ai delitti colposi di omicidio e lesioni personali.

In merito l'appellante deduceva che la Costa Crociere s.p.a. aveva formalmente nominato un responsabile per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nella persona

del K2, nomina regolarmente inviata in capitaneria, esplicitamente esonerando l'imputato da ogni profilo di responsabilità. Circostanza sulla quale, nel corso del dibattimento, rendeva deposizione il teste Paolo Mattesi.

L'aggravante, proseguiva la difesa, era peraltro riferibile alla violazione delle norme inserite nelle leggi antinfortunistiche ed in quelle direttamente o indirettamente perseguenti il fine, nel corso delle attività lavorative svolte sulla nave, di evitare incidenti sul lavoro o malattie professionali, per cui doveva esserne esclusa l'applicazione in una situazione di emergenza eccezionale, quale quella verificatasi nel caso in esame.

La doglianza è infondata.

Con riferimento ai delitti in questione i primi giudici hanno ritenuto sussistente l'aggravante della violazione della normativa per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, sul presupposto che le condotte commissive e omissive tenute da Schettino nel corso della gestione dell'emergenza sono state realizzate anche in violazione della disciplina per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Come ha osservato il Tribunale 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 del codice della navigazione e del relativo regolamento di attuazione nonché delle 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 e di 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, tale ultima disposizione, oltre a prevedere un obbligo di informazione nei confronti dell'armatore e del responsabile alla sicurezza nell'ambiente di lavoro, stabilisce a carico del comandante un preciso obbligo, nel caso di 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.

L'imputato ha violato in più occasioni detto obbligo stabilito dall'art. 7, lett. e) citato, omettendo di inviare il segnale per la falla a bordo, così tenendo all'oscuro il resto dell'equipaggio sulla causa della situazione di crisi e, quindi, ritardando 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 gravi rischi per la propria sicurezza personale.

Il mancato rispetto, nella gestione dell'emergenza, di quanto previsto nella SOLAS, nelle procedure aziendali e nello stesso ruolo di appello, così come analiticamente contestato nel capo di imputazione, rappresentano altrettante violazioni 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 dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio.

Pertanto è incontestabile la violazione, da parte dell'imputato, dell'obbligo specifico di cui all'art. 7, lett. e) citato.

Al riguardo non è condivisibile l'assunto difensivo secondo cui l'aggravante in questione, essendo riferibile alla violazione delle norme inserite nelle leggi antinfortunistiche ed in quelle direttamente o indirettamente perseguenti il fine, nel corso delle attività lavorative svolte sulla nave, di evitare incidenti sul lavoro o malattie professionali, non sarebbe applicabile in una situazione di emergenza eccezionale quale quella verificatasi nel caso in esame.

Non si vede, infatti, né è stato dedotto, su quali basi dovrebbe poggiare tale pretesa eccezione.

Neppure fondata è la tesi dell'appellante secondo la quale l'aggravante in parola dovrebbe essere esclusa perché Costa Crociere s.p.a. aveva nominato un



responsabile per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nella persona del K2, così “esonera l'imputato da ogni profilo di responsabilità”.

Deve infatti rilevarsi che la nomina del responsabile del servizio di protezione e prevenzione non esonera il comandante della nave dalla responsabilità 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. Ruolo non delegabile a nessun altro. Inoltre gli obblighi di vigilanza e di controllo gravanti sul datore di lavoro e sulle figure ad esso equiparate ai fini in esame, non vengono meno con la nomina del responsabile del servizio di prevenzione e protezione, il quale ha una funzione di ausilio essenzialmente tecnica, diretta a supportare e non a sostituire il datore di lavoro, o chi lo rappresenta, nell'individuazione dei fattori di rischio nella lavorazione, nella scelta delle procedure di sicurezza e nelle pratiche di informazione e di formazione dei dipendenti.

Nel caso di specie, peraltro, l'imputato non è chiamato a rispondere di violazioni concernenti, ad esempio, la individuazione dei rischi connessi all'attività lavorativa, ma della violazione di obblighi specifici che soltanto lui poteva adempiere.

L'invio del segnale per la falla a bordo, la chiamata dell'emergenza generale e l'ordine di abbandonare la nave sono prerogative esclusive del comandante, sicché della violazione delle procedure previste al riguardo non può che rispondere l'imputato stesso, trattandosi di attività non delegabili in via preventiva attraverso la nomina del responsabile della sicurezza.

Sul punto va ancora rilevato che fra le vittime e i soggetti lesi vi sono anche membri dell'equipaggio e che, in ogni caso, con riguardo ai reati colposi di omicidio e lesioni personali, l'aggravante della violazione di norme antinfortunistiche ricorre anche quando le vittime sono persone estranee all'impresa, in quanto la posizione di garanzia in ordine alla sicurezza degli impianti opera non solo nei confronti dei lavoratori subordinati o dei soggetti a questi equiparati, ma altresì nei riguardi di tutti coloro che possono comunque venire a contatto o trovarsi nella relativa area di operatività.

Risulta, quindi, ampiamente dimostrato che le condotte colpose dell'imputato integrano anche violazioni della normativa volta a prevenire gli infortuni sul lavoro, sicché l'aggravante in questione è stata correttamente ritenuta sussistente.

Sempre sulla tematica in questione va osservato che, in data 12.4.2016, il difensore avvocato Donato Laino, nel depositare "nuovi motivi di appello" a sua esclusiva firma, al terzo motivo chiedeva la parziale rinnovazione del dibattimento ex art. 603, commi 2° e 3°, c.p.p. per disporre l'escussione del dott. Alessandro Giomarelli (direttore unità operativa Asl Toscana Sud Est).

Sul punto il predetto difensore esponeva che, successivamente alla pronuncia dell'impugnata sentenza, era emerso che, dinanzi al Tribunale di Genova, nel processo R.G. n. 2191/2014, sempre a carico di Francesco Schettino, imputato del reato di cui agli artt. 27 lett. b), e) e 35 lett. b) d. lgs. 27.7.1999 n. 271, all'udienza del 15.1.2016 era stato escusso, quale teste del P.M., il predetto dott. Alessandro Giomarelli, il quale in quella occasione aveva riferito che nel 2013, su delega della Procura di Grosseto, aveva svolto indagini relative alla gestione della sicurezza a bordo della nave Costa Concordia.

Il difensore, considerando che il predetto funzionario dell'Asl nel presente processo non era stato indicato come teste dal P.M. e neppure dalla difesa, la quale non era a conoscenza della riferita attività d'indagine, assumeva la necessità di procedere alla rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale per esaminare il dott. Alessandro Giomarelli, attesa la asserita rilevanza e pertinenza dell'atto istruttorio ai fini dell'accertamento della sussistenza dell'aggravante indicata.

In "ipotesi di accoglimento della richiesta istruttoria ut supra", chiedeva di procedere, altresì, all'esame di un consulente tecnico di parte, dott. Vincenzo Carlino, sul tema di prova relativo alla sussistenza della ritenuta violazione della normativa di cui al d. lgs. 27.7.1999 n. 271.

Come si rileverà anche successivamente, nell'espone più diffusamente i citati "nuovi motivi d'appello" a firma esclusiva dell'avvocato Donato Laino, alla inammissibilità dell'appello principale del predetto difensore consegue



l'inammissibilità anche dei motivi nuovi (Cass. pen. n. 34216/2014; Cass. pen. n. 47414/2008; Cass. 6383/1998), ex art. 585, comma 4°, c.p.p.

Fermo ciò restando, solo per mero tuziorismo va quindi osservato che, ai fini dell'accertamento della violazione della normativa antinfortunistica, nei termini in cui la stessa è stata contestata e ritenuta in questo processo, l'escussione del citato funzionario sarebbe del tutto superflua, in quanto la condotta integrante tale aggravante è riferibile a quella indicata e ampiamente provata posta in essere dal comandante Schettino, senza dire che non sarebbe comunque possibile demandare a un teste la valutazione circa la sussistenza dell'aggravante.

3.2.20.7. In terzo luogo l'appellante avvocato Senese chiedeva di escludere l'aggravante di cui all'art. 112, comma 1°, n. 3 c.p., con riferimento ai reati di cui al capo b) della rubrica.

La doglianza è infondata.

Come si è già innanzi esposto l'imputato chiedeva esplicitamente agli altri ufficiali in plancia, nelle diverse occasioni in cui erano contattati dalle autorità marittime, 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 contestate.

L'affermazione che sarebbero stati i sottoposti a spingere Schettino a fornire versioni non veritiera è priva di qualsiasi fondamento probatorio.

Non condivisibile è l'assunto dell'appellante che la sentenza di primo grado avrebbe omesso di considerare che le relazioni con gli ufficiali, pur caratterizzate da un rapporto di supremazia, non potevano escludere né limitare il dovere degli stessi di obiettare e, anzi, rifiutarsi di eseguire un comando che doveva loro apparire "ictu oculi" come errato o ingiusto.

Il Tribunale ha sul punto condivisibilmente rilevato che il fatto che gli ufficiali subordinati fossero corresponsabili di tali condotte illecite, in quanto gli ordini del loro superiore erano manifestamente illeciti, certamente non esclude la sussistenza

dell'aggravante in questione per il comandante, essendo la condotta contestata ampiamente provata ed avendo peraltro gli stessi agito sotto il condizionamento psicologico derivante dalla relazione di subalternità rispetto al loro comandante, che espressamente chiedeva loro di porre in essere tali condotte.

3.2.20.8. In quarto luogo il difensore chiedeva di riconoscere l'applicazione dell'art. 81 c.p., ovvero del concorso formale tra i reati di cui ai capi a), b) e c) della rubrica, "per motivi di parità dei cittadini dinanzi la legge", tenendo conto che, nei procedimenti celebratisi ex art. 444 c.p.p. nei confronti dei coimputati, veniva ritenuto il concorso formale tra il delitto colposo di naufragio e quelli di omicidio e lesioni plurimi aggravati.

La doglianza è infondata.

Il Tribunale ha condivisibilmente motivato nel senso che nella fattispecie non è possibile individuare un'unica azione e/o omissione nella condotta di Schettino, perché, rispetto al capo a), i due diversi eventi - rispettivamente naufragio e omicidio/lesioni personali, peraltro aventi diversa oggettività giuridica - sono stati commessi con condotte distinte sia sotto il profilo temporale che causale, dal momento che l'urto con il basso fondale de Le Scole non ha provocato alcun decesso e le morti e le lesioni contestate non si sarebbero verificate se 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.

Ciò a riprova della non sovrapponibilità delle condotte dei rispettivi delitti.

Ancora più macroscopica è la diversità delle condotte costitutive dei reati contestati ai capi b) e c) della rubrica.

Neppure è pertinente l'invocazione del concorso formale "per motivi di parità dei cittadini dinanzi la legge", essendo estranea all'ambito di questo giudizio la possibilità di valutare le posizioni di altri soggetti giudicati separatamente, né

potendo le diverse valutazioni svolte in altro processo determinare l'assimilazione di quanto ivi ritenuto in questa sede, in carenza dei presupposti di legge.

3.2.20.9. In quinto luogo il difensore dell'imputato chiedeva di concedere l'attenuante di cui all'art. 62 n. 6 e/o comunque, le attenuanti generiche, con giudizio di prevalenza sulle contestate aggravanti. Con il secondo motivo d'appello, sullo stesso tema, anche l'imputato personalmente chiedeva la concessione delle attenuanti generiche nella massima estensione.

Con riferimento alla richiesta di concessione di entrambe le attenuanti e, in particolare, di quella di cui all'art. 62 n. 6 c.p., il difensore assumeva che il Tribunale non aveva tenuto conto dei dati "relativi alle vite umane salvate dal Comandante Schettino quando, grazie al suo intervento risolutore, fu possibile sbloccare la scialuppa di salvataggio che, altrimenti, sarebbe rimasta senz'altro schiacciata sotto il peso della nave" e quando decideva di non ancorare la nave a largo per procedere immediatamente alle operazioni di evacuazione, ma "di attendere che la Concordia si arenasse sul basso fondale in conseguenza dello scarrocciamento verso la costa assecondato dall'imputato", impedendo senz'altro alla tragedia "di assumere connotati ben più catastrofici".

Sosteneva che le sopra indicate condotte tenute dall'imputato denotavano lo "spontaneo ed efficace adoperarsi dello stesso per attenuare le conseguenze dannose dei reati", da valutare ai fini del riconoscimento dell'attenuante di cui all'art. 62 n. 6 c.p. La doglianza è infondata.

L'attenuante ex art. 62 n. 6 c.p. è prevista nel caso in cui, a reato consumato e, quindi, ad evento già verificatosi, intervenga il ravvedimento dell'agente che spontaneamente ed efficacemente si adoperi per attenuare le conseguenze dannose o pericolose del reato. Si è già innanzi rilevato che i "meriti" che Schettino si attribuisce per avere impedito "alla tragedia di assumere connotati ben più catastrofici", quando decideva di non ancorare la nave a largo per procedere immediatamente alle operazioni di evacuazione, ma "di attendere che la Concordia

si arenasse sul basso fondale in conseguenza dello scarrocciamento verso la costa assecondato dall'imputato", sono insussistenti.

Innanzitutto, come già innanzi esposto, l'intenzione di aspettare che la nave si avvicinasse alla costa era errata per una duplice ragione: a) perché la eccessiva 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.

Si è già osservato che le considerazioni ottimistiche formulate a un certo punto dall'imputato circa il fatto che la nave si sarebbe "adagiata piano piano sulla montagna" non avevano alcun reale fondamento.

Come già innanzi rilevato è sufficiente la logica per rilevare che l'impatto, anche a bassissima velocità, tra la scogliera e una nave di quella stazza, già inclinata di molti gradi, non poteva che causare ulteriori rotazioni e spostamenti, tali da incidere in modo repentino sulla stabilità della stessa, con gravissimo rischio per la incolumità delle persone a bordo.

A ciò va aggiunto che i periti nominati in sede di incidente probatorio hanno chiaramente evidenziato che le fasi conclusive della manovra e la posizione finale della Costa Concordia furono fortuite e di certo non dipendenti dalla condotta di Schettino, perché dal momento in cui i timoni si erano bloccati la nave era di fatto ingovernabile.

Si sono già in precedenza analizzati anche i movimenti della nave dopo l'impatto con il basso fondale de Le Scole e fino all'incaglio sulla scogliera della Gabbianara, evidenziando che, anche se quello di fare incagliare la nave poteva essere un auspicio del comandante, tuttavia le fasi conclusive della navigazione (dalle 21:46:37 alle 23:03) e la posizione finale assunta della Costa Concordia furono casuali, non apparendo ragionevole né verosimile ritenere che il lungo giro della nave alla deriva e il suo finale incaglio sui fondali della Gabbianara fossero riconducibili alla volontaria "conduzione" della nave da parte dell'imputato.

La Costa Concordia sin dalle 21:46:37 era priva di motori funzionanti e aveva i timoni bloccati e l'ultimo ordine di manovra dato da Schettino, di mettere la barra a dritta, risaliva alle ore 21:46:10 (*"hard to starboard"*), pochi secondi dopo l'impatto con Le Scole (circa un'ora e diciassette minuti prima dell'incaglio sulla scogliera della Gabbianara), quando i timoni della nave erano ancora funzionanti, prima di restare bloccati (a 35°) allorché l'ordine stesso risultava eseguito solo parzialmente, a seguito della sopravvenuta mancanza di alimentazione dei timoni per l'avaria.

Non vi è stata quindi alcuna pretesa attenuazione delle conseguenze dannose o pericolose dei reati da parte dell'imputato..

Circa il fatto che il Tribunale non avrebbe tenuto conto dei dati "relativi alle vite umane salvate dal Comandante Schettino quando, grazie al suo intervento risolutore, fu possibile sbloccare la scialuppa di salvataggio che, altrimenti, sarebbe rimasta senz'altro schiacciata sotto il peso della nave", si è pure già rilevato che dallo svolgimento dei fatti è emerso che Schettino saliva sulla scialuppa di salvataggio prima di altri e, come altri presenti, mentre già si trovava sulla stessa, dava indicazioni al pilota, che appariva confuso e intimorito, su come allontanarsi dalla nave. Tale condotta, già infondatamente invocata come scriminante per i reati di abbandono di persone incapaci e della nave in pericolo, parimenti non può essere utilizzata neppure per conseguire l'attenuante del ravvedimento operoso, non avendo peraltro alcuna relazione né con il naufragio né con gli omicidi, le lesioni e gli altri reati commessi.

Circa la richiesta concessione delle attenuanti generiche sia la difesa che Schettino personalmente insistevano su una presunta condotta "pienamente collaborativa con gli inquirenti" che sarebbe tenuta sin dalle prime fasi delle indagini preliminari, per essersi l'attuale imputato "sottoposto all'interrogatorio dinanzi al G.i.p.", fornendo risposte che solo in relazione a determinati e limitati aspetti della vicenda sarebbero state "in qualche modo riviste nel corso dell'esame dibattimentale"; sul fatto di aver dato il consenso, nel corso del dibattimento, all'acquisizione integrale del citato

interrogatorio di garanzia; di aver accettato di sottoporsi a un estenuante esame dibattimentale.

La scelta di negare le attenuanti generiche, poi, secondo il difensore sarebbe stata ingiusta considerando che gli autori delle condotte "concausali rispetto a quelle imputate allo Schettino" erano stati separatamente giudicati e condannati a pene adeguate, di gran lunga inferiori rispetto a quelle eccessive comminate all'imputato, "nonostante l'analogia gravità delle rispettive inadempienze".

La difesa di Schettino chiedeva, in definitiva, di valutare, ai fini della concessione delle attenuanti generiche: l'incensuratezza dell'imputato; l'ineccepibile condotta di vita tenuta dallo stesso, prima dei fatti di causa, trattandosi di soggetto che, proprio in ragione della sua encomiabile carriera marinara, era approdato al comando della Costa Concordia; l'atteggiamento di collaborazione dimostrato sin dalla fase delle indagini; la costante, attiva, diligente e corretta partecipazione al dibattimento nell'esercizio del diritto dell'imputato di fornire il proprio contributo alla ricostruzione dei fatti; l'assoluta eccezionalità della cornice di eventi in cui si iscrivevano le condotte - comunque colpose - ascrittegli, anche alla luce della totale solitudine, connessa alla scarsa ed inefficiente collaborazione ricevuta dagli altri membri dell'equipaggio, in cui si era trovato a dover fronteggiare la gigantesca emergenza; le difficili decisioni che l'imputato aveva dovuto prendere in pochi e drammatici minuti, che consentivano di salvare la vita non solo alle decine di persone presenti sulla lancia, bloccata sotto il peso dei paranchi, liberata solo grazie all'intervento risolutore di Schettino, ma anche a quelle centinaia di passeggeri che avrebbero perso la vita se le operazioni di evacuazione non fossero avvenute a poche decine di metri dalla costa, in virtù della scelta del comandante di assecondare lo scarrocciamento della nave nelle fasi successive all'incidente.

Orbene, su questi ultimi due aspetti si è già detto in relazione alla richiesta, basata sulle medesime infondate argomentazioni, dell'attenuante ex art. 62 n. 6 c.p.

Circa lo stato di incensuratezza va osservato che, come rilevato dal Tribunale, a seguito della modifica normativa apportata al comma 3° dell'art. 62 bis c.p., lo stesso non può giustificare, di per sé, la concessione delle attenuanti generiche.

Neppure appare rilevante al riguardo la presunta "encomiabile carriera marinara che ne avrebbe determinato l'approdo al comando della Costa Concordia", che, comunque, non ha attinenza e non può giustificare una riduzione di pena in rapporto con quanto accaduto nella vicenda in questione.

In ordine alla condotta processuale va precisato che il Tribunale non ha escluso le attenuanti generiche perché l'imputato non ha "confessato", come è stato sostenuto anche nell'impugnazione personale di Schettino, ma perché ha condivisibilmente ritenuto che il complessivo comportamento dell'imputato non sia stato improntato al fondamentale principio di lealtà processuale.

Ciò fermo restando il pieno esercizio del diritto di difesa, che comunque facultizzava l'imputato al silenzio e persino alla menzogna, nonché a porre in essere i vari tentativi di sminuire la portata di quanto dichiarato inizialmente nel corso dell'interrogatorio davanti al G.i.p., di contestare le diverse circostanze, anche contro ogni dato oggettivo, come evidenziato ampiamente in numerosi passaggi della sentenza di primo grado.

Circostanze comunque negative di cui, tuttavia, certamente non poteva non tenersi conto nel momento di valutare se l'imputato fosse meritevole della concessione del beneficio in questione.

D'altro canto il comportamento processuale ha fatto seguito a una serie di reati gravi e taluni anche dolosi, come i reati di abbandono e le omesse, reticenti e false dichiarazioni alle autorità marittime.

Il grado di colpa che ha connotato il naufragio è stato elevato (e solo in minima parte ridotto in ragione delle concorrenti responsabilità di terzi) per le modalità della condotta, la molteplicità delle norme cautelari infrante e i motivi vacui per i quali la nave, con a bordo oltre 4000 persone, tra passeggeri in crociera e membri

dell'equipaggio, è stata, per esclusiva decisione dell'imputato, condotta in quelle condizioni di estremo pericolo, fino a giungere a conseguenze disastrose.

Parimenti molteplici e gravi violazioni sono state consumate nella fase della gestione dell'emergenza, causando un elevato numero di vittime e di persone lese.

Va quindi rilevata la plurioffensività delle condotte illecite, incidenti su molteplici beni di rilevanza costituzionale, che hanno colpito la vita e l'incolumità delle persone, con 32 morti e 193 persone lese, molte delle quali costrette a vivere esperienze assolutamente drammatiche, sconvolgenti, inenarrabili.

Gravissimi danni sono stati causati all'ambiente, in un tratto di mare di eccezionale pregio, tutelato dalla normativa nazionale e comunitaria, in considerazione anche della presenza di popolamenti a elevata biodiversità (coralligeno e altre specie protette), con deturpamento sia per diretto danneggiamento del fondale de Le Scole e della scogliera della Gabbianara, sia per la presenza sul posto del relitto, protrattasi per circa due anni e mezzo, con evidenti proiezioni anche nel tempo futuro.

Ingentissimi danni patrimoniali sono stati cagionati nel loro complesso alle persone offese.

Vi sono, quindi, oltre a quelle rilevate dal Tribunale, altre molteplici ragioni ostative alla concessione delle attenuanti generiche.

3.2.20.10. Sia il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Grosseto che la difesa dell'imputato, come innanzi illustrato, si dolevano, ovviamente da prospettive opposte, della determinazione della pena.

Tutte le censure svolte al riguardo sono infondate.

In ordine al reato di naufragio colposo il P.M. - con il secondo motivo della sua impugnazione - lamentava che la pena base applicata era nettamente sotto la media edittale, perché per il reato di cui all'art. 449, comma 2°, c.p. veniva inflitta all'imputato la pena di 4 anni di reclusione (cui veniva aggiunto un anno per l'aggravante della colpa cosciente), mentre doveva considerarsi che la cornice

edittale di pena del delitto (autonomo) di naufragio colposo, di cui alla fattispecie, oscillava da un minimo di 2 anni ad un massimo di 10 anni di reclusione.

Ebbene - proseguiva il P.M. - "per il naufragio più clamoroso e micidiale della recente storia della navigazione italiana (e forse tra i maggiori della storia della navigazione in generale) si è(ra) stabilita una pena base (quattro anni) addirittura inferiore alla metà della cornice edittale (pari ad anni sei) prevista per quel delitto".

A ciò andava aggiunto che il ruolo dell'imputato era stato dominante, mentre il contributo omissivo dei correi minimo.

Per contro l'avvocato Saverio Senese, per Schettino - con il settimo motivo - chiedeva, nella denegata ipotesi di rigetto dei motivi di appello all'uopo proposti in via principale, che, con riferimento a tutti i reati ascritti all'imputato, venisse colta e adeguatamente valorizzata, "a differenza di quanto fatto" dai primi giudici, l'incidenza del concorso di colpe concorrenti in sede di commisurazione della pena alla effettiva gravità dei fatti, alla luce delle colpe concorrenti riferibili ai soggetti separatamente giudicati, in particolar modo tenendo in debita considerazione la circostanza per cui i provati profili di colpa imputabili agli ufficiali della Costa Concordia non potevano non ridimensionare il grado di rimproverabilità delle condotte ascrivibili all'imputato.

Osserva il Collegio che, con riguardo al tema della graduazione delle colpe, occorre tenere presente che, per il naufragio, Schettino commetteva il fatto in cooperazione colposa con Ambrosio, Coronica e Rusli Bin e che, dopo il naufragio, si apriva la differente fase della gestione dell'emergenza, che veniva addebitata a Schettino (per Ambrosio, Coronica e Rusli Bin il naufragio si poneva quale loro unico contributo causale anche rispetto alle successive morti e lesioni) con condotte prevalentemente omissive, fondate sulla violazioni di numerose regole cautelari che, se rispettate, avrebbero evitato l'evento.

Soltanto in relazione a tale fase intervenivano Manrico Giampedroni e Roberto Ferrarini (anch'essi separatamente giudicati) che, quindi, non venivano ritenuti responsabili del naufragio bensì dei soli reati colposi plurimi di omicidio e lesioni

personali, in relazione al loro peraltro ridotto contributo causale agli eventi successivi al naufragio.

Orbene, in relazione al naufragio, il Tribunale ha chiaramente evidenziato la indubbia gravità del reato, evincibile tanto dalle modalità della condotta illecita quanto dalla entità dei danni cagionati.

Al riguardo il Collegio di primo grado ha poi osservato che, 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 terzi nella causazione di un evento di cui è chiamato a rispondere l'imputato, ai fini della valutazione della responsabilità penale di questi.

Ciò precisato, nell'esaminare i singoli profili di colpa addebitati a Schettino, i primi giudici hanno rilevato come la responsabilità dello stesso fosse certamente molto più grave di quella di Ambrosio, Coronica e Rusli Bin, sia in considerazione delle sue condotte che del suo ruolo apicale, che gli garantiva l'esclusiva potestà decisionale. Il Tribunale ha nel contempo rilevato che, tuttavia, doveva ugualmente tenersi conto dei concorsi colposi, che trovavano riscontro nella sentenza di patteggiamento acquisita agli atti, ai fini della valutazione del grado di colpa ascrivibile all'imputato e, quindi, della pena da applicare.

Il Collegio di primo grado ha, quindi, valutato gli aspetti rispettivamente proposti dagli appellanti, pervenendo alla irrogazione di una pena di 4 anni di reclusione che appare adeguata, tenuto conto di tutti i criteri di cui all'art. 133 c.p., anche considerando la incensuratezza dell'imputato e il comportamento comunque rispettoso delle misure cautelari applicate nei suoi confronti (arresti domiciliari, prima, e obbligo di dimora, poi).

Parimenti non condivisibile è l'assunto del P.M. con il quale, al terzo motivo di impugnazione, si duole che l'aumento di pena per l'aggravante della colpa con previsione è stato inferiore a quello massimo applicabile, pari ad un terzo della pena base applicata (ovvero 1 anno e 4 mesi), in luogo di un anno.

E' infatti evidente la proporzionalità tenuta dal Tribunale nel rapporto tra pena base e aumento di pena per l'aggravante.

Né, d'altro canto, tale determinazione sanzionatoria può essere ritenuta "illogica", come sostenuto dall'appellante P.M., perché Ambrosio e Coronica erano "due giovani ufficiali", rispetto ad "un comandante anziano ed esperto" e, unitamente al timoniere indonesiano Rusli Bin, erano subordinati gerarchicamente all'imputato.

Va infatti rilevato che il ruolo assolutamente preminente avuto da Schettino è stato giustamente riconosciuto dal Tribunale, ma i dati della più giovane età, della minore esperienza e della mera subordinazione gerarchica dei corresponsabili nella fattispecie appaiono in definitiva neutri, trattandosi peraltro di un contesto professionale in cui ciascuno aveva il suo ruolo e, quindi, non giustificano di per sé inasprimenti della pena per l'imputato, non potendosi neppure fondare valutazioni in tal senso su delle ipotesi (per quanto suffragate da qualche precedente come nel caso della la manovra nel porto di Marsiglia citata dall'appellante), quale quella che "se le cose per miracolo fossero andate bene", Schettino avrebbe potuto punire i suoi subordinati, "laddove si fossero permessi di contestare le sue decisioni".

Deve poi escludersi che un elemento "contraddittorio ed illogico" nella motivazione del Tribunale, sempre con riguardo alla determinazione della pena per il naufragio, possa rinvenirsi nella parte della sentenza in cui, da un lato, si è affermata la sussistenza dell'aggravante della colpa con previsione e, dall'altro, non se ne è tenuto conto nel ragionamento svolto in punto di determinazione della pena.

Non può infatti ritenersi errata la tesi, in sostanza fatta propria dal Tribunale, volta a respingere l'equiparazione tra colpa con previsione e *culpa lata*, con la conseguenza che la colpa cosciente ben poteva non rientrare nel giudizio di graduazione della colpa previsto dall'art. 133 n. 3 c.p., anche perché, così facendo, il Tribunale ha evitato a monte una duplice operatività della previsione dell'evento in funzione della pena, la prima per stabilire la pena base e la seconda come aggravante, optando per una valenza sanzionatoria della colpa cosciente solo sotto quest'ultimo profilo.



In relazione ai reati colposi di omicidio e lesioni personali plurimi il P.M. si doleva della incongruità della pena finale applicata di 10 anni di reclusione, alla quale si perveniva partendo dalla pena base di 5 anni inflitti per la morte della piccola Dayana Arlotti, aumentata ex art. 589 ultimo comma c.p. a 10 anni per le ulteriori 31 morti ed i 193 feriti. Ciò tenendo conto anche della ritenuta aggravante dell'inosservanza delle norme per la prevenzione degli infortuni sul luogo di lavoro (art. 589, comma 2°, c.p.).

L'appellante P.M. sosteneva che la pena prevista dall'art. 589 c.p., per il caso più grave di omicidio colposo, avrebbe dovuto essere aumentata fino al triplo e, comunque, rimanere nel limite massimo dei 15 anni di reclusione.

A ciò aggiungeva che anche sotto questo aspetto il ruolo dell'imputato era stato dominante, mentre il contributo casuale dei correi minimo.

Per contro l'avvocato Saverio Senese per Schettino - come innanzi esposto - anche con riferimento a tali reati chiedeva, nella denegata ipotesi di rigetto dei motivi di appello all'uopo proposti in via principale, che venisse colta e adeguatamente valorizzata, "a differenza di quanto fatto" dai primi giudici, l'incidenza del concorso di colpe concorrenti in sede di commisurazione della pena alla effettiva gravità dei fatti, alla luce delle colpe concorrenti riferibili ai soggetti separatamente giudicati.

Il Tribunale al riguardo in primo luogo osservava che, tra il reato di omicidio colposo plurimo e quello di lesioni personali colpose plurime doveva ravvisarsi la speciale ipotesi di concorso formale prevista dall'art. 589, ultimo comma, c.p. e che si rendeva pertanto necessaria la individuazione della violazione più grave, da ricercarsi tra i più gravi delitti di omicidio, senza che l'aggravante della violazione della normativa antinfortunistica giocasse alcun ruolo al riguardo, dovendosi i 32 omicidi considerarsi ugualmente aggravati, attesa l'applicabilità dell'aggravante suddetta a prescindere dalla qualifica di "lavoratore" del soggetto infortunato.

Condivisibilmente, pertanto, i primi giudici individuavano, in base alla minore età della vittima, la più grave violazione nell'omicidio colposo di Dayana Arlotti, dell'età di 5 anni.

Orbene, anche in relazione al reato base in questione il Tribunale ha condivisibilmente evidenziato la estrema gravità dei fatti, evincibili della complessiva condotta dell'imputato, tanto nella fase anteriore all'impatto quanto in quella concernente la gestione dell'emergenza e altresì la gravità del danno cagionati, in relazione all'età della vittima, di soli cinque anni.

In base ai principi innanzi richiamati, il Collegio grossetano ha altresì tenuto conto del grado di colpa imputabile a Schettino in ordine alle colpe concorrenti, sia per le condotte che avevano portato al naufragio - riferendosi a quanto già osservato in sede di determinazione della pena per tale reato - sia per la fase dell'emergenza, estendendo con ampia e condivisibile motivazione la valutazione di colpa concorrente oltre che a Manrico Giampedroni e Roberto Ferrarini (separatamente giudicati), anche al K2 Roberto Bosio. A tale proposito il Tribunale riteneva, infatti, contrariamente alla tesi sostenuta dall'accusa e recepita dal G.i.p. con il decreto di archiviazione, la sussistenza di profili di una concorrente condotta colposa anche in capo al comandante in seconda, in collegamento causale con gli eventi delittuosi in questione (morti e lesioni personali).

Ciò precisato, nell'esaminare i profili di colpa addebitati a Schettino resta evidente come la responsabilità dello stesso sia certamente molto più grave di quella di Ambrosio, Coronica e Rusli Bin, da un lato, Giampedroni, Ferrarini e Bosio, dall'altra, sia in considerazione delle sue condotte, sviluppatesi in tutto il corso della vicenda, che del suo ruolo apicale, che gli garantiva l'esclusiva potestà decisionale.

Il Collegio di primo grado ha, quindi, già correttamente valutato gli aspetti rispettivamente proposti dagli appellanti, pervenendo alla irrogazione di una pena, per l'omicidio colposo di Dayana Arlotti (violazione più grave), di 5 anni di reclusione, aumentata a 10 anni di reclusione per gli altri 31 episodi di omicidio colposo e 193 episodi di lesioni personali, ai sensi dell'art. 589, ultimo comma, c.p. Tale sanzione appare equilibrata, tenuto conto di tutti i criteri di cui all'art. 133 c.p., anche considerando gli elementi favorevoli all'imputato già esposti.

Non è dunque condivisibile l'assunto del P.M. con il quale, al quarto motivo di impugnazione, sostiene la incongrua entità della pena irrogata, ponendo in particolare l'accento critico sul ritenuto concorso di colpa del K2 Bosio, sul quale si ritornerà di seguito.

Parimenti non è condivisibile la tesi della difesa dell'imputato che la pena dovrebbe essere ulteriormente ridotta in considerazione dei ravvisati (e già ampiamente considerati) concorsi di colpa.

Ed infatti i coimputati Ambrosio, Coronica e Rusli Bin hanno concorso in misura minima nei delitti di cui all'art. 589, u.c., c.p., avendo, come già innanzi esposto, cooperato nei reati colposi di omicidio e lesioni solo per le condotte omissive loro ascrivibili commesse relativamente al naufragio, per cui, rispetto alla loro posizione, appare evidente la preminente e, anzi, quasi esclusiva responsabilità degli eventi di morte e lesioni in capo a Schettino che, fra l'altro, era il titolare esclusivo del potere/dovere di disporre il rispetto scrupoloso delle procedure nella fase della gestione dell'emergenza.

Eguualmente gli altri correi, pure già giudicati, ovvero Roberto Ferrarini e Manrico Giampedroni, hanno sì partecipato, ma in minima parte, alla gestione della fase di emergenza.

Giampedroni era, infatti, l'hotel director a bordo della Costa Concordia e, quindi, oltre ad essere un subordinato di Schettino, subiva direttamente anch'egli le omissioni, le violazioni e i ritardi imputabili esclusivamente al comandante, in particolare nell'attivare il ruolo di appello e nel lanciare l'allarme antifalla, l'allarme di emergenza generale e nel pronunciare l'ordine di abbandono nave, con la conseguente creazione del caos a bordo e delle difficoltà per tutti a seguire le procedure previste.

Ferrarini, che rivestiva il ruolo di *fleet crisis coordinator* (FCC) della compagnia Costa Crociere s.p.a. ed era impegnato in frequenti e non brevi conversazioni telefoniche con Schettino, si trovava tuttavia in collegamento da Genova e, quindi, riceveva le notizie proprio dal comandante che, come si è innanzi esposto nel

trattare le varie fasi della vicenda, non di rado gli rappresentava i fatti in termini di riduttivi rispetto alla situazione reale.

Circa l'entità della pena irrogata in separata sede ai predetti soggetti, in questo processo ovviamente non si può entrare nel merito, occorrendo altresì comunque rilevare la evidente diversità delle posizioni ed anche delle scelte processuali praticate.

Per quanto riguarda il K2 Bosio va osservato che lo stesso non era in servizio nella fase antecedente all'impatto con il basso fondale de Le Scole, per cui nei suoi confronti non è ravvisabile alcun profilo di responsabilità per quanto riguarda il naufragio della Costa Concordia.

Egli entrava nella plancia di comando alcuni minuti dopo l'incidente, rendendosi responsabile, come ritenuto dal Tribunale, di alcune condotte colpose che, seppure marginali, non sembrano essere state del tutto prive di rilevanza causale.

In particolare Bosio - pur dovendosi considerare che Schettino non aveva attivato il ruolo di appello né il segnale antifalla in codice - inviava l'ufficiale Iaccarino nella zona sinistrata, distogliendolo dal controllo in plancia del *damage control plan*, cui sarebbe stato tenuto e, comunque, non si attivava personalmente, a quel punto, al posto dello stesso Iaccarino, per individuare con precisione sullo stesso *damage control plan* i compartimenti allagati.

Inoltre anch'egli, come Schettino, mostrava di non avere una adeguata conoscenza della compartimentazione della nave, avendo omesso di valorizzare l'informazione ricevuta circa l'allagamento del compartimento n. 5, allorché Iaccarino gli aveva comunicato che si era allagato il locale PEM, mentre già si sapeva che era allagato anche il compartimento n. 7, con la conseguente, logica, doverosa rappresentazione dell'allagamento anche del compartimento n. 6, collocato tra il n. 5 ed il n. 7.

Infine Bosio correggeva Iaccarino sul numero dei compartimenti allagati, così contribuendo inizialmente a quel quadro di confusione certamente alimentata in primo luogo dallo stesso comandante.

Tuttavia, le predette condotte colpose di Bosio, seppure non del tutto irrilevanti - come ha invece sostenuto il P.M. nel suo quarto motivo di gravame - avevano certamente una valenza minima, anche perché, come detto, Schettino non aveva lanciato il codice "Delta X Ray", non aveva attivato il ruolo di appello, non aveva creato l'unità di crisi a bordo per una effettiva ed adeguata circolazione delle informazioni e, sull'altro aspetto di possibile corresponsabilità di Bosio, ovvero sulla conoscenza dei limiti della capacità di galleggiamento della nave, Schettino credeva (come è stato ribadito anche nell'impugnazione) che con 3 compartimenti allagati la nave non aveva problemi di galleggiabilità.

Per cui, anche se Schettino avesse avuto dal suo vice Bosio una autonoma e corretta valutazione del numero di compartimenti in quel momento allagati, ciò non avrebbe scalfito la sua errata convinzione.

A ciò va aggiunto che solo il comandante era il titolare del potere di dare il via alla fase dell'emergenza generale e a quella dell'abbandono nave per cui Bosio comunque non avrebbe potuto "scavalcarlo", essendo ciò espressamente vietato dall'art. 293 del codice della navigazione, secondo il quale, solo "in caso di morte, assenza o impedimento del comandante, il comando della nave spetta agli ufficiali di coperta, nell'ordine gerarchico".

Deve pertanto conclusivamente ritenersi che il concorso di colpa dei predetti soggetti è stato ampiamente e correttamente valutato dal Tribunale, non potendo da esso discendere in definitiva né un aumento né tanto meno una ulteriore riduzione della pena, stante la responsabilità assolutamente preminente di Francesco Schettino non solo nella fase che ha condotto al naufragio della Costa Concordia, ma anche nella fase di gestione dell'emergenza e, quindi, per i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali.

Al riguardo, deve anche ribadirsi che, pur non configurandosi la colpa cosciente, nei sensi innanzi esposti, non potendosi ritenere provato che l'imputato, versando in errore, abbia in concreto previsto gli eventi predetti, anche se prevedibili, tuttavia il grado di colpa, in relazione alle condotte che hanno cagionato la morte e le lesioni, è

stato particolarmente elevato, avendo integrato l'ipotesi di chi espone altre persone a lui affidate (essendo evidente la posizione apicale e di garanzia ricoperta da Schettino) al rischio poi inверatosi di morte o lesioni a causa della violazione reiterata e deliberata di numerosi obblighi specifici di prudenza e di sicurezza imposti dalla normativa, peraltro dopo essersi posto colpevolmente in una gravissima situazione di rischio.

3.2.20.11. Anche con riguardo ai reati di omesse comunicazioni alle autorità marittime di cui al capo b) e ai reati di abbandono di cui al capo c), l'entità della pena, della cui inadeguatezza si è doluto il P.M., appare congrua, alla stregua dei criteri di cui all'art. 133 c.p.

Circa la pena per le contravvenzioni di cui agli artt. 17, comma 1°, e 25, comma 4°, D.lgs. n. 196/2005 di cui al capo b), il Tribunale ne ha ritenuto la continuazione, in considerazione della natura dolosa delle stesse e del contesto spazio-temporale di commissione.

La pena prevista è quella alternativa dell'ammenda o dell'arresto.

I primi giudici hanno applicato all'imputato la pena detentiva, a fronte, come detto, della previsione edittale della pena alternativa.

In tal modo hanno dimostrato di tenere nel dovuto conto la natura dolosa delle condotte poste in essere nonché la gravità delle conseguenze causate dagli stessi reati, con i quali l'imputato ha sottaciuto e falsato la rappresentazione della situazione alle autorità marittime che avrebbero dovuto prestare i soccorsi, le modalità con cui si compivano le singole condotte e la capacità a delinquere dell'imputato, desumibile dai parametri già menzionati, ritenendo condivisibilmente adeguata la pena di 15 giorni di arresto per il reato base, aumentata a 20 giorni di arresto per l'aggravante di cui all'art. 112, comma 1°, n. 3, c.p., e ulteriormente aumentata a 1 mese di arresto per gli altri episodi in continuazione.

Il reato più grave, seppure non indicato dal Tribunale, può agevolmente individuarsi nel primo episodio delle ore 22,01 del 13.1.2012, che ha rappresentato il presupposto dei fatti successivi.

L'aumento di pena per la circostanza aggravante ritenuta è stato di 5 giorni, pari ad un terzo della pena base e, quindi, corrispondente alla misura massima applicabile (tant'è che il P.M. ha impugnato sul punto solo per l'ipotesi di accoglimento del motivo relativamente alla pena base, in quanto ciò non avrebbe comportato l'automatica rideterminazione dell'aumento per l'aggravante).

Anche l'aumento per la continuazione nella misura di 10 giorni di arresto appare equo e proporzionato.

In ordine alla pena per i reati di abbandono di cui al capo c) va osservato che il Collegio di prime cure ha ritenuto ravvisabile il concorso formale e più grave il reato di cui all'art. 591 c.p., in considerazione della pena edittale prevista, da 6 mesi a 5 anni di reclusione, superiore a quella contemplata per il reato speciale (fino a 2 anni di reclusione), ritenendo congrua, per il reato di cui all'art. 591 c.p., la pena di 8 mesi di reclusione, aumentata a 1 anno in considerazione del concorso formale con il reato di abbandono di cui all'art. 1097 cod. nav.

Le pur suggestive e ben articolate censure del P.M. tuttavia non sono nel loro complesso tali da indurre a modificare in aumento il trattamento sanzionatorio.

Il Tribunale ha condivisibilmente motivato sul punto che la pena base applicata all'imputato per il reato di cui all'art. 591 c.p., è stata determinata in misura più vicina al minimo che non al massimo edittale, essenzialmente tenendo conto del grado di dolo non particolarmente intenso tenuto conto del peculiare contesto in cui il delitto si è consumato, valorizzando, cioè, in favore dell'imputato, uno stato d'animo di abbattimento e paura, ritenuto umanamente comprensibile, seppure non all'altezza del suo ruolo apicale (a differenza di altri ufficiali, Canessa *in primis*, rimasti sulla nave fino alle prime luci dell'alba).



La Costa Concordia, infatti, dopo l'incaglio sulla scogliera della Gabbianara aveva registrato ulteriori preoccupanti movimenti in accentuazione del già notevole sbandamento a dritta, per cui, pur non ricorrendo obiettivamente alcuno stato di necessità, né potendo Schettino invocarlo, egli - come ritenuto dal Tribunale - soggettivamente in quel frangente era vinto, avvilito e "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".

Per quanto concerne l'aumento per la continuazione nella misura di 4 mesi di reclusione appare anch'esso adeguato, in special modo considerando che la pena per l'abbandono della nave in pericolo da parte del comandante, di cui all'art. 1097, comma 1°, cod. nav. non ha un minimo edittale proprio che va, quindi, individuato ex art. 23, comma 1°, c.p. in 15 giorni di reclusione.

3.3. L'appello personale dell'imputato. Sua infondatezza.

3.3.1. Avverso la sentenza del Tribunale di Grosseto proponeva appello anche l'imputato personalmente. A sostegno, tramite i difensori, all'udienza del 20.5.2016 depositava memoria.

Francesco Schettino, richiamando quanto esposto nell'atto a sua firma e quanto rappresentato nei motivi di appello proposti dai difensori, chiedeva, in via principale, di pronunciare sentenza di assoluzione o, in subordine, di concedere le circostanze attenuanti generiche nella loro massima estensione.

Come agevolmente può rilevarsi, al di là del non conferente riferimento alle successive mutate normative, sia procedurali che di standards costruttivi delle navi da crociera, in vigore dal 1 gennaio 2014 e della richiesta di disporre "una nuova perizia finalizzata a stabilire se i tempi previsti di un'ora per il raduno dei passeggeri e 30 minuti per la messa a mare di tutti i mezzi di salvataggio, sarebbero stati congrui, in relazione ai tempi di affondamento, qualora fosse avvenuto in acque profonde", si tratta di motivi di appello che, attraverso l'esposizione in una diversa forma, essenzialmente richiamano (meno analiticamente e senza specifici riferimenti tecnici) il nucleo base di alcune delle principali censure proposte nel gravame

presentato dal difensore avvocato Senese, unitamente alle quali le argomentazioni sono state esaminate, avendo appunto come riferimento l'ordine seguito nei motivi d'appello proposti in tale predetto atto di impugnazione dell'avvocato Senese.

3.3.2. Con il primo motivo, infatti, Schettino chiedeva l'assoluzione da tutti i reati ascrittigli per non averli commessi, assumendo di essere convinto di avere fatto interamente il suo dovere di comandante della nave, in una situazione di inenarrabile emergenza, nella quale non era stato coadiuvato da un team di ufficiali "adeguatamente addestrato". L'imputato sosteneva che nel dibattimento di primo grado era emersa una circostanza "del tutto ignorata dai giudici" nella motivazione della sentenza e, cioè, che l'intenzione di esso appellante era di effettuare il transito passando a mezzo miglio dall'Isola del Giglio, cosa che non accadeva perché gli altri ufficiali non assolvevano alle loro funzioni di preposti al controllo della navigazione ed omettevano di comunicare il pericolo in cui la nave di lì a poco si sarebbe venuta a trovare. Così come, dall'esame della *timeline*, proseguiva Schettino, emergeva che l'ordine di emergenza generale, prima, e di abbandono nave dopo, venivano dati quando, finalmente, gli erano state fornite notizie coincidenti ed inequivoche da parte di coloro ai quali era affidata la responsabilità di segnalare progressivamente le fasi e gli stati di allagamento.

L'appellante chiedeva, pertanto, che in tema di responsabilità, con riferimento ai capi a) e b) dell'imputazione, la sentenza venisse riformata.

Schettino aggiungeva che il Tribunale non aveva tenuto conto che, dopo il tragico evento, erano state cambiate le normative, sia procedurali che di standards costruttivi delle navi da crociera; che erano stati riconsiderati i tempi di evacuazione delle grandi navi ospitanti migliaia di persone, in relazione ai tempi di sopravvivenza delle stesse in caso di falla; che la sentenza impugnata aveva ommesso di motivare in ordine alla circostanza che le normative internazionali, in vigore dal 1.1.2014, avevano raccolto ciò che era stato oggetto delle direttive da lui stesso impartite in quella tragica notte; che l'autorità marittima, in base a tali nuove disposizioni, era direttamente chiamata ad esprimersi in merito ai tempi di



sopravvivenza della nave, fissando dei chiari standards di riferimento, in modo da facilitare le scelte di chi si fosse trovato a gestire una situazione di emergenza senza precedenti; che si doveva considerare il condizionamento ricevuto nella scelta adottata quella notte, derivante dal fatto della vicinanza della nave alla terraferma, che poteva agevolare il trasbordo dei passeggeri verso l'Isola del Giglio, come in effetti era avvenuto.

Sul punto l'imputato, chiedeva di "censurare il percorso motivazionale adottato dai primi giudici", perché avevano ommesso di svolgere qualsiasi considerazione che tenesse conto della effettiva e reale drammatica situazione nella quale si era venuto a trovare.

Deduceva che i periti e i consulenti delle parti non erano "riusciti a fare comprendere al Tribunale" che l'abbattimento improvviso della nave non era stato un processo sviluppatosi "a rallentatore, ma un evento precipitato imprevedibilmente in pochi minuti"; che egli aveva "sottratto la scialuppa dalla presa mortale della nave, i cui bracci delle gru rimasti estesi affondavano le loro estremità nella vetroresina delle strutture della lancia di salvataggio, imprigionandola"; che i periti non erano riusciti a spiegare al Tribunale che l'aver adagiato la nave sul basso fondale, circostanza comunicata alle autorità marittime ed alla compagnia, oltre che estendere i tempi di sopravvivenza della nave, ne aveva evitato l'inabissamento totale; che se la nave dopo l'abbattimento, fosse affondata interamente, senza rimanere adagiata sul basso fondale, non vi sarebbero stati superstiti, "unica certezza" che gli aveva "dato un po' di conforto nella disperazione di quei momenti Schettino lamentava, poi, la inadeguata motivazione della sentenza impugnata circa la mancata comprensione della disperazione vissuta in quei pochi attimi nei quali cercava di fare ciò che riteneva più giusto, "portando in salvo oltre 4000 persone" da una nave che affondava, ma della quale ne aveva "assecondato l'avvicinarsi alla costa al fine di adagiarla sul basso fondale, sia per evitarne l'inabissamento, sia per compiere l'evacuazione e l'ammaino delle scialuppe in prossimità della costa e non, piuttosto, in mare aperto, dove sarebbe stato

impossibile raggiungere la terra per coloro che fossero accidentalmente caduti in acqua”.

Deduceva che tale preoccupazione era stata esternata durante l'emergenza ed era udibile dalla scatola nera, nella quale egli diceva di temere che le persone potessero buttarsi in acqua.

Per tali ragioni insisteva nella richiesta di assoluzione dai fatti contestati, “per non averli commessi”.

3.3.3. Con il secondo motivo l'imputato chiedeva la concessione delle attenuanti generiche nella massima estensione, censurando la sentenza di primo grado che non aveva riconosciuto alcuna attenuante, a causa della sua “mancata confessione”.

Schettino argomentava che non aveva confessato perché nulla aveva da confessare, se non fornire, come aveva fatto, “ogni elemento utile alla ricostruzione di quella tragica vicenda”, senza sottrarsi o nascondere alcunché.

Disponibilità che non era stata compresa e non era valsa ad attenuare un giudizio che non gli aveva “risparmiato nulla” di quanto potesse essergli comminato.

L'appellante deduceva che di quella notte restava “il dolore immenso per le famiglie delle vittime, per la perdita della nave, e per l'enorme incomprendione umana” che aveva accompagnato l'evento, invocando il ristabilimento di un maggiore equilibrio.

3.3.4. Per quanto riguarda le doglianze di cui al primo motivo si tratta delle medesime questioni già esaminate nei precedenti paragrafi 3.2.2. (circa la asserita intenzione dell'appellante “di effettuare il transito passando a mezzo miglio dall'Isola del Giglio”), 3.2.12., in ordine alle fasi del segnale di emergenza generale e dell'ordine di abbandono nave e 3.2.19., circa la fase dell'abbandono della nave. La questione di cui al secondo motivo (concessione delle attenuanti generiche e determinazione della pena) è stata esaminata al precedente punto 3.2.20.9.

Onde evitare superflue ripetizioni, ai predetti paragrafi si rimanda.

In merito alla circostanza che dopo il tragico evento venivano “cambiate le normative, sia procedurali che di standards costruttivi delle navi da crociera” non si vede quale rilevanza dovrebbe assumere, dato che Schettino non rispettava le normative e le procedure vigenti al momento dei fatti, assumendo un carattere meramente paradossale la deduzione che le nuove norme di sicurezza avrebbero “raccolto ciò che era stato oggetto delle direttive da lui stesso impartite in quella tragica notte”.

L'appellante chiedeva, quindi, di disporre una nuova perizia finalizzata a stabilire se i tempi previsti di un'ora per il raduno dei passeggeri e di 30 minuti per la messa a mare di tutti i mezzi di salvataggio sarebbero stati congrui in relazione ai tempi di affondamento, qualora fosse avvenuto in acque profonde.

Trattasi di attività istruttoria superflua, avendo il Tribunale, sulla scorta degli accertamenti svolti, già condivisibilmente vagliato i tempi in cui andavano dati il segnale di emergenza generale, prima, e l'ordine di abbandono nave nonché i tempi previsti per il raduno dei passeggeri e per la messa a mare di tutti i mezzi di salvataggio.

La richiesta di una nuova perizia esplorativa su una mera ipotesi difensiva dell'appellante (presupponente a sua volta presunti meriti per il posizionamento assunto dalla nave dopo l'impatto), non ha alcun riferimento concreto con la realtà, ed è pertanto del tutto irrilevante. Come osservato dai primi giudici, peraltro, le attività prioritarie di raccolta delle persone alle muster stations e di approntamento dei mezzi di salvataggio, previste entro 30 minuti da quando veniva dato il segnale di emergenza generale (cfr. relazione dei periti – incidente probatorio – pag. 246) secondo la Regola III/21.1.4. della SOLAS, si sarebbero dovute effettuare tra le ore 22:28 e le ore 22:58 e non in un'ora e 30 minuti.

3.4. I motivi nuovi dei difensori avvocati Senese e Laino e dell'imputato personalmente. Loro infondatezza.

Avverso la sentenza del Tribunale di Grosseto, “ad integrazione e completamento dei motivi già depositati il giorno 24 settembre 2015 sia dal difensore avv. Donato

Laino che dal difensore avv. Saverio Senese”, venivano depositati ulteriori motivi di appello, a firma dei predetti difensori e, altresì, dell'imputato personalmente.

3.4.1. La parte appellante, con il primo dei motivi aggiunti, chiedeva che venisse disposta la parziale rinnovazione del dibattimento, ex art. 603, comma 3°, c.p.p., perché, “considerata l'incertezza del quadro probatorio” a carico dell'imputato, si procedesse al confronto, ex art. 211 c.p.p., tra Francesco Schettino e Ciro Ambrosio.

In via gradata, “in ragione dell'assoluta genericità, contraddittorietà, evanescenza, delle dichiarazioni rese da Ciro Ambrosio, Giuseppe Pilon, Simone Canessa, Salvatore Ursino, su tutte le circostanze relative alle cause del naufragio e agli accaduti verificatisi nella fase dell'emergenza e dell'abbandono nave”, chiedeva di riconvocare gli stessi per riesaminarli su tutti i punti dell'interrogatorio reso dall'imputato successivamente ai loro esami.

Trattasi di attività istruttorie genericamente sollecitate e del tutto superflue, non essendovi incertezza del quadro probatorio ed avendo tutti i predetti soggetti già reso in primo grado ampie ed articolate dichiarazioni.

3.4.2. Con il secondo dei motivi aggiunti chiedeva che venisse disposta la parziale rinnovazione del dibattimento, ex art. 603, comma 3°, c.p.p., per l'esame del terzo ufficiale Silvia Coronica e del timoniere Rusli Bin.

Silvia Coronica - deduceva l'appellante - era portatrice di un bagaglio conoscitivo estremamente importante ai fini della ricostruzione della fase nella quale, “nel silenzio generale dei presenti in plancia, il timoniere errava per ben otto volte nell'esecuzione degli ordini impartitigli dallo Schettino”; che, nel corso del primo grado di giudizio, “approfittando della pendenza di un procedimento ormai conclusosi”, la stessa Coronica si sottraeva all'esame, avvalendosi della facoltà di non rispondere e, pertanto, assumeva essere necessario procedere alla parziale rinnovazione del dibattimento al fine del suo esame, ex art. 197 bis c.p.p.

La richiesta è infondata.

Silvia Coronica, citata per l'esame dibattimentale, all'udienza del 12.5.2014, si è avvalsa della facoltà di non rispondere.

In quel momento già era stata pronunciata la sentenza della Corte di Cassazione del 31.1.2014 che aveva dichiarato inammissibile il ricorso del Procuratore Generale della Repubblica presso la Corte di Appello di Firenze avverso la sentenza del G.i.p. presso il Tribunale di Grosseto in data 20.7.2013, con la quale, ai sensi dell'art. 444 c.p.p., era stata applicata la pena concordata dalle parti, nei confronti, fra gli altri, della Coronica, in ordine ai delitti di naufragio ed omicidio colposo plurimo, in caso di morte di più persone e di lesioni, a lei ascritti in relazione alla vicenda in questione.

La situazione processuale era, quindi, già all'udienza del 12.5.2014 la medesima di quella che prospettata dall'appellante.

La Coronica si trovava all'interno della plancia di comando, nel cui spazio le conversazioni - comprese quelle che interessavano la predetta - venivano registrate dal VDR. La stessa ha inoltre reso dichiarazioni nell'ambito dell'inchiesta sommaria della capitaneria di porto di Livorno, che è stata acquisita agli atti nel corso del giudizio di primo grado.

L'attività istruttoria richiesta è, dunque, irrilevante.

Jacob Rusli Bin - aggiungeva l'appellante - doveva essere chiamato per deporre sugli errori commessi, ma anche sulle dichiarazioni rese nel corso delle indagini in ordine alla circostanza che, nella fase di ammaino delle scialuppe, il capo lancia aveva sbagliato l'ammaino della scialuppa n. 6 (in quanto anziché procedere prima allo sbraccio della lancia lasciava il freno della stessa, così che l'imbarcazione cadeva sul ponte 3); che i giudici di primo grado, "onde affermarne l'irreperibilità", avrebbero dovuto offrire la prova: a) che vi era stata una effettiva e valida notificazione della citazione secondo le modalità previste dall'art. 727 c.p.p. per le rogatorie internazionali o dalle convenzioni di cooperazione giudiziaria, e che, l'eventuale irreperibilità era stata verificata mediante tutti gli accertamenti opportuni e necessari in concreto; b) che l'impossibilità dell'esame era assoluta ed oggettiva,

non potendo consistere nella mera impossibilità giuridica di disporre l'accompagnamento né in circostanze dipendenti dalla libera volontà del Rusli Bin; c) che era stata inutilmente richiesta la escussione del Rusli Bin attraverso una rogatoria internazionale del tipo di quella prevista dall'art. 4 della Convenzione Europea di assistenza giudiziaria in materia penale firmata a Strasburgo il 20 aprile 1959.

Anche tale richiesta è infondata.

All'udienza del 13.5.2014 dinanzi al Tribunale di Grosseto, il difensore dell'imputato e il P.M. concordemente producevano il verbale di s.i.t. rese ai carabinieri di Grosseto da Jacob Rusli Bin in data 12.4.2012, che veniva acquisito e ritenuto utilizzabile con il consenso delle parti, sicché ogni ulteriore questione al riguardo è preclusa.

Per scelta delle parti stesse, infatti, le predette dichiarazioni sono transitate tra il materiale probatorio, in deroga alla regola generale che prevede l'assunzione dell'esame in dibattimento e sono state utilizzate sia in sentenza che nell'atto di appello.

Di conseguenza è senza fondamento la doglianza avanzata dall'appellante, il quale non può pretendere in appello, senza, perciò stesso, contraddire la regola costituzionale sulla ragionevole durata del processo e il principio di autoresponsabilità (Cass. pen. n. 27717/2014), l'esame dibattimentale di Rusli Bin, dopo averne fatto acquisire in primo grado le dichiarazioni rese nella fase delle indagini preliminari, di fatto rinunciandovi liberamente.

3.4.3. La parte appellante, con il terzo dei motivi aggiunti, chiedeva che venisse dichiarata la nullità della sentenza impugnata, per violazione degli artt. 121, 125, 546 e 178, lett. e) c.p.p., con conseguente lesione dei diritti di intervento ed assistenza difensiva dell'imputato, stante la mancata valutazione da parte del Tribunale delle consulenze redatte e depositate, ex art. 121 c.p.p., in ordine alla dedotta incertezza sul fatto contestato nell'imputazione sub capo a), ovvero esclusione del rapporto di causalità in ragione degli "innumerevoli errori consumati

dal timoniere” ed omessa valutazione degli argomenti a scarico su un aspetto decisivo del thema probandum. In subordine, l’appellante affermava la necessità di motivazione sul punto da parte del giudice del gravame e, in particolare, sosteneva che, in uno specifico motivo posto a sostegno delle conclusioni, aveva richiamato l’attenzione del Tribunale sull’esistenza di una “oggettiva e non controvertibile contraddizione, emersa nel raffronto tra gli elaborati tecnici dei consulenti di parte e quelli dei periti del giudice”, contraddizione che i primi giudicanti avevano ritenuto di superare “con una non motivazione”; che nei motivi d’appello depositati il 24.9.2015 erano state svolte articolate censure sul merito del ragionamento motivazionale e che lo stesso argomento critico veniva riproposto, ma sotto il diverso profilo della denunciata patologia processuale, essendo il Tribunale “gravato dell’obbligo di fornire, in motivazione, autonoma dimostrazione dell’esattezza scientifica delle conclusioni dei periti nominati dal G.i.p. nella fase delle indagini e l’erroneità delle conclusioni e delle consulenze prospettate sia dalla parte civile (Codacons) che dalla difesa dell’imputato, sebbene queste ultime fossero tali da dimostrare in modo assolutamente inconfutabile la fallacia delle conclusioni peritali”.

Si tratta di questione infondata, già ampiamente vagliata nei paragrafi 3.2.4. e 3.2.8. che precedono, ai quali si rimanda.

3.4.4. La parte appellante, con il quarto dei motivi aggiunti, si ricollegava alle argomentazioni già svolte nel motivo II A dell’atto di impugnazione dell’avvocato Saverio Senese, maggiormente insistendo sulla tesi che Schettino non intendeva discostarsi dalla rotta tracciata da Canessa.

In particolare, deduceva che, con la ricostruzione della pianificazione della rotta per il passaggio al Giglio, il Tribunale “crea(va) il primo tassello per l’affermazione della responsabilità, quasi esclusiva, del comandante” per il naufragio, ritenendo che questi volutamente avesse operato la scelta di mutare la rotta e di avvicinarsi all’isola in quel modo gravemente colposo. Nell’occasione, proseguiva la parte appellante, il Tribunale non riportava la trascrizione del relativo colloquio tra

Schettino e Canessa registrato dal VDR, limitandosi ad indicarne tra parentesi il riferimento peritale (pagg. 84 e 85 delle trascrizioni effettuate dai periti in dibattimento) e riportando la trascrizione della descrizione dell'accadimento effettuata da Canessa nel corso del suo esame all'udienza dibattimentale dell'8.10.2013 ("il comandante quindi ha visto la rotta, mi fece anche un'osservazione che intendeva passare un pò 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 rispondeva: *".. No, no, poi vado io. E qui si è chiusa la pianifica ... diciamo il nostro meeting sulla pianificazione del viaggio"*).

Ora, proseguiva l'appellante, questo: *"No, no poi vado io"* veniva usato più volte in sentenza, per sostenere l'affermazione che Schettino volutamente avesse voluto avvicinarsi alla costa orientale dell'Isola del Giglio, oltre il limite della rotta pianificata alla distanza minima di 0,5. Dalle registrazioni del VDR trascritte dai periti fonici alle pagg. 84 e 85 della perizia - assumeva la difesa - risultava questo: "CANESSA -... diciamo, attraverso li Giannutri perché ci sta questa zona linea protetta... passiamo qui... nei pressi del porto... poi la rotta... la, la costa da mezzo miglio va a fini... (p.i.) lì la distanza minima è questa... SCHETTINO - La rotta proprio me la dici? CANESSA - Questi qua... le Scole che poi qua ci sta 'sta zona protetta... non vediamo un cazzo (o simile) SCHETTINO - Qual è quella che trovi qua? CANESSA - No, no, qui... dall'interno questa discosta (o simile)... SCHETTINO Mannaggia la miseria! (p.i.) VOCMAS - Captain connesso! SCHETTINO - Oh, collegati... oh, mo' vengo... vedi un attimo cosa lui ti dice. Sto arrivando, io vado un attimo e poi ritorno..". Dalle trascrizioni del colloquio tra Canessa e Schettino, l'affermazione: *".. No, no, poi vado io"*, secondo l'appellante, non era stata proferita. Un altro elemento per sostenere che l'imputato aveva operato volontariamente la scelta di mutare la rotta e di avvicinarsi all'isola in quel modo gravemente colposo, il Tribunale - aggiungeva l'appellante - lo individuava nella

posizione dell'abitazione dei familiari del Tievoli al Giglio. Posizione che, tuttavia, non era stata individuata nella fotografia del tratto di mare dinanzi le Scole, ripreso in pieno giorno, mostrata dal P.M. durante l'esame del teste Tievoli. Vi era, poi, proseguiva la difesa dell'imputato, la telefonata intervenuta pochi minuti prima dell'impatto, tra Schettino ed il comandante Palombo, dalla quale pure il Tribunale aveva ricavato che dalle parole usate da Schettino si comprendeva la sua reale intenzione di effettuare un passaggio assai ravvicinato, addirittura a 0,3 o 0,4 miglia dalla costa, essendosi per questo motivo informato se il fondale fosse sufficientemente profondo per far passare la nave. Si trattava, invece, assumeva l'appellante, di un elemento non significativo, avendo Schettino fornito chiarimenti delle espressioni usate nel corso di tale telefonata, perfettamente logici e coerenti, soprattutto, alla luce delle delucidazioni offerte dallo stesso Palombo nel corso del suo esame testimoniale all'udienza del 29.10.2013. Le altre emergenze processuali che il Tribunale indicava a sostegno della tesi che l'imputato volesse condurre una navigazione oltre la rotta tracciata da Canessa venivano tratte dalle dichiarazioni rese dallo stesso imputato nel corso dell'interrogatorio di garanzia, in sede di convalida del fermo, laddove, sollecitato dal G.i.p. sul punto relativo alla distanza programmata per la navigazione, aveva dichiarato: "Era pianificata inizialmente a 05, poi siamo passati a 028".

Tuttavia, proseguiva l'appellante, successivamente, nel corso del suo esame dibattimentale, l'imputato, a seguito di precise contestazioni sul punto sia da parte del P.M. che di diverse PP.CC., aveva chiarito 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. Quanto dichiarato dall'imputato in sede dibattimentale risultava riscontrato - secondo la difesa - dai dati estrapolati dal VDR, nei quali non vi era alcun elemento da cui si ricavava che la nave si era mai trovata ad una distanza di 0,28 o 0,26 od ancora, 0,18 miglia marine dalla costa del Giglio, quando il comandante, avvedutosi della presenza di un basso fondale, iniziava a porre in essere la manovra di emergenza per evitarlo.

Inoltre, dalle intercettazioni ambientali presso la caserma dei carabinieri di Orbetello, dove veniva captato il colloquio fra Schettino e Ambrosio, emergeva che l'imputato chiedeva al suo ufficiale della distanza e di cosa avessero potuto toccare. Quindi, concludeva l'appellante, la prima ricostruzione offerta dall'imputato non corrispondeva a quanto era realmente accaduto e la versione da offerta dinanzi al G.i.p. era il frutto di quanto rappresentatogli sullo scoglio appena dopo l'abbandono della nave, così come nella caserma dei carabinieri ad Orbetello.

Neppure supportava l'assunto contrario, assumeva l'appellante, il contenuto della telefonata intercorsa la notte del naufragio tra Francesco Schettino ed il capitano di vascello Leopoldo Manna, comandante della centrale operativa di Roma (MARICOGECAP) delle capitanerie di porto.

Nel corso di tale telefonata l'imputato affermava che stavano effettuando una navigazione turistica sotto la costa del Giglio ed erano ad una distanza di 0,18 o 0,20. Ma anche in questo caso Schettino riferiva il dato riferitogli sugli scogli da Ambrosio, quindi, prima della telefonata con il Manna. Elemento cui andava aggiunto il particolare, emerso nel corso dell'esame dibattimentale del teste Manna, relativo alle condizioni psicofisiche in cui gli era sembrato di sentire Schettino, ovvero "rincoglionito, fuori di testa", limitandosi il Tribunale sul punto a scrivere che nel corso di questo lungo colloquio Schettino appariva assai scosso e poco affidabile.

I primi giudici, continuava l'appellante, adducevano ulteriori due elementi a sostegno della tesi del volontario avvicinamento alla costa, oltre il limite delle 0,5 mm., da parte dell'imputato, uno "meramente considerativo", l'altro interpretativo del tenore di stralci della prima telefonata fra Schettino e Ferrarini, il responsabile del coordinamento operativo in caso di incidenti di Costa Crociere.

L'elemento "considerativo" era che, 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 doveva registrare che Schettino in quella conversazione non si mostrava affatto sorpreso della assai

ravvicinata distanza dall'isola, come era invece lecito aspettarsi se il comandante avesse appreso che la rotta non era quella che riteneva di dover seguire, ovvero a mezzo miglio dalla costa, rilevando, anzi, che non solo non contestava al riguardo alcunché al suo primo ufficiale, ma ammetteva di avere fatto un'imprudenza nell'effettuare un passaggio così ravvicinato, non potendosi 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.

Secondo l'appellante tale considerazione, "pur se legittima", non poteva ritenersi esaustiva, rimanendo solo una mera constatazione, che non teneva conto delle condizioni psicofisiche in quel momento di Schettino.

Anche in riferimento al contenuto di stralci della prima telefonata intervenuta tra Schettino e Ferrarini, il Tribunale, secondo la difesa, offriva "la solita univoca spiegazione", ovvero che l'imputato aveva volontariamente aveva portato la nave fuori rotta e che alcun errore vi era nelle dichiarazioni rese al G.i.p., tanto che, nella comunicazione con Ferrarini, già cercava 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.

A dire dell'appellante l'inverosimiglianza dell'affermazione di Schettino secondo la quale egli aveva potuto condurre una navigazione sulla scorta delle esortazioni del Palombo, rendevano questo colloquio "privo di rilevanza probatoria, almeno per tali aspetti".

Anche in questo caso si tratta di questione già esaminata nel paragrafo 3.2.2 che precede, al quale si rimanda.

3.4.5. La parte appellante, con il quinto, il sesto, il settimo e l'ottavo dei motivi aggiunti, riportava testualmente (trascriveva integralmente) le argomentazioni già svolte rispettivamente nei motivi III, VI, VII e X dell'atto di impugnazione

dell'avvocato Senese del 24.9.2015, e, quindi, concludeva nei seguenti termini: "Per le ragioni esposte nel presente atto di appello e per quelle più precisamente svolte nei motivi già depositati, in riforma della appellata sentenza, voglia la Corte di Appello di Firenze:

- In via preliminare, dichiarare la nullità della sentenza appellata per violazione: degli artt. 121, 125, 546 e 178, lett. c) c.p.p.

- In via principale, assolvere Francesco Schettino dai reati contestatigli al capo A) della rubrica per non aver commesso il fatto. L'evento non fu conseguenza di azioni o omissioni di Francesco Schettino: a) il cambiamento di rotta disposto dal comandante non ebbe alcun rapporto con l'evento; b) la pratica dell' "inchino", ancorché disdicevole per alcuni, era all'epoca del fatto del tutto lecita ed anzi apprezzata nel mondo della marineria; c) l'errore nel quale sono incorsi i primi giudici consiste nell'aver confuso l'istituto e la nozione giuridica di "causalità" con il concetto di "casualità". Violazione degli articoli 40, 41, 449 c.p., 27 co. 1° e 3° Costituzione; - assolvere Francesco Schettino dai reati, così come ritenuti per non aver commesso il fatto. A) I profili di colpa individuati dal Tribunale e posti a fondamento della decisione con riferimento al delitto di naufragio non sono affidati ad elementi di prova certa ma a congetture arbitrarie, inconsistenti ed inconciliabili con i dati obiettivi. Violazione dell'articolo 192, 1° e 2° comma c.p.p. B) in via subordinata, escludersi l'aggravante della previsione dell'evento; - riconoscere che gli ordini impartiti dallo Schettino nella fase l'urto furono tutti corretti; - rinnovato il dibattimento, disporre un nuovo esame dei periti e dei consulenti delle parti per verificare se in assenza degli errori del primo ufficiale, delle omissioni degli altri ufficiali presenti in plancia e degli otto errori nei quali incorse il timoniere, il naufragio si sarebbe ugualmente verificato; - ex art. 603, 3° co. c.p.p., disposta la rinnovazione dibattimento conferire incarico a professionisti di sua fiducia affinché eseguano una SUPER PERIZIA che: 1°) tenendo conto degli errori di Ambrosio, delle omissioni degli altri ufficiali e degli otto errori commessi dal timoniere, rivaluti la loro incidenza con riferimento all'urto con le Scole; 2°) verifichi la correttezza della manovra di "scarrociamento" e se fu corretto dichiarare

l'emergenza generale solo quando la nave si fermò sul basso fondale, in particolare accertando: a) se la Concordia potesse galleggiare con 3 compartimenti contigui allagati (e segnatamente i compartimenti 5-6-7); b) se fosse consigliato ammainare le scialuppe di salvataggio con la nave in moto trasversale; c) quali fossero i tempi necessari a compiere l'appello dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio dopo la raccolta degli stessi presso le muster stations, in base alle procedure vigenti; d) a che ora la Concordia si sarebbe inabissata se le operazioni di ammaino delle scialuppe fossero avvenute, piuttosto che sul basso fondale, con la nave ancorata a largo. 3°) individui, alla luce delle prove indicate nel sesto motivo al punto 14, la reale causa del mancato ammaino di ben tre scialuppe dal lato sinistro, in particolare determinando l'effettivo grado di inclinazione della nave tra le ore 23.03 (allorché il Comandante ordinò l'ammaino delle scialuppe di sinistra) e le ore 23.33 (allorché in base ai tempi previsti dalla SOLAS - 30 minuti -dovevano ritenersi concluse le operazioni di abbandono della nave); - previa declaratoria di rinnovazione del dibattimento, disporre l'esecuzione di un confronto ex art. 211 e seg c.p.p., tra Francesco Schettino e Ciro Ambrosio; - disporre la citazione e l'esame della sig.ra Silvia Coronica (che all'udienza del 12.5.2014 si avvale della facoltà di non rispondere) ai sensi dell'art. 197 bis c.p.p. essendo stata pronunciata sentenza irrevocabile nel procedimento a suo carico; - assolvere l'appellante per non avere commesso il fatto con riferimento alla condanna per le lesioni plurime colpose e agli omicidi colposi aggravati così come ritenuti in sentenza; - in via subordinata e con riferimento ai delitti di omicidio colposo plurimo: omessa valutazione dell'incidenza delle cause concorrenti che diminuiscono il grado di colpa dell'imputato e avrebbero dovuto influire sulla misura della pena in base ai criteri dettati dall'art. 133 n.3 c.p.; - assolvere l'imputato appellante dai reati di abbandono di incapaci e di abbandono di nave contestate al capo c) della rubrica: inconsapevolezza della presenza di passeggeri non evacuati sul lato sinistro della Costa Concordia.

Riconoscersi in subordine lo stato di necessità e l'attivo adoperarsi dell'imputato per coordinare i soccorsi e per tornare a bordo della Concordia; - escludersi tutte le aggravanti contestate. Riconoscersi l'applicazione dell'istituto del concorso formale



di reati di cui all'art. 81 c.p. Concedere, in ragione dell'incensuratezza e della leale condotta processuale dell'imputato appellante, le attenuanti generiche con giudizio di prevalenza sulle ritenute aggravanti e dell'attenuante di cui all'art. 62 n. 6° c.p. Rideterminare la pena nel minimo e i benefici eventualmente concedibili.

Si tratta di questioni e conclusioni tutte esaminate nel trattare i corrispondenti motivi d'appello proposti dal difensore avvocato Saverio Senese.

3.5. I nuovi motivi del difensore avvocato Donato Laino. Loro inammissibilità.

Avverso la sentenza del Tribunale di Grosseto, in data 12.4.2016 il difensore avvocato Donato Laino depositava "nuovi motivi di appello", a sua esclusiva firma.

3.5.1. L'appellante, con il primo dei "nuovi motivi", chiedeva di disporre la parziale rinnovazione del dibattimento ex art. 603, commi 1° e 3°, c.p.p. affinché, considerata la carenza, contraddittorietà, comunque, l'incertezza del quadro probatorio a carico dell'imputato, con specifico riferimento a circostanze estremamente significative, si procedesse "all'incombente istruttorio, assolutamente decisivo e rilevante, di disporre l'esame del teste Canessa Simone".

Al riguardo il difensore richiamava le argomentazioni e i riferimenti svolti nel precedente atto denominato "ulteriori motivi d'appello" e, in particolare, al quarto motivo esposto nel predetto atto, segnatamente nel paragrafo 4.1. (a partire da pagina 10 e fino al tredicesimo rigo di pagina 13), ai quali ricollegava la menzionata richiesta di parziale rinnovazione del dibattimento ex art. 603, commi 1° e 3°, c.p.p. per procedere nuovamente all'escussione del teste Simone Canessa (già ascoltato in primo grado), "così da potergli contestare quanto dichiarato dallo Schettino e quanto emergente dalle trascrizioni".

L'appellante sosteneva la rilevanza e la decisività della richiesta, in quanto "il giudizio di inattendibilità del Canessa" avrebbe comportato una diversa ricostruzione dei fatti, "totalmente opposta a quella del Giudice di prime cure (proprio in tema di scelta cosciente del Comandante Schettino di non rispettare la



rotta tracciata dal suo ufficiale)”, dotata di valore scardinante dell’intero percorso giustificativo della decisione di colpevolezza.

3.5.2. L’appellante, con il secondo dei “nuovi motivi”, chiedeva la parziale rinnovazione del dibattimento ex art. 603, commi 1° e 3°, c.p.p. per disporre l’esame di Silvia Coronica e del timoniere Rusli Bin.

Al riguardo il difensore richiamava le stesse argomentazioni svolte nel precedente atto denominato “ulteriori motivi d’appello” e, in particolare, al secondo motivo esposto nel predetto atto (pagine 7-8), alle quali ricollegava la medesima menzionata richiesta di parziale rinnovazione del dibattimento ex art. 603, commi 1° e 3°, c.p.p. per disporre l’esame di Silvia Coronica e del timoniere Rusli Bin.

3.5.3. L’appellante, con il terzo dei “nuovi motivi”, chiedeva la parziale rinnovazione del dibattimento ex art. 603, commi 2° e 3°, c.p.p. per disporre l’esame del dott. Alessandro Giomarelli (direttore unità operativa Asl Toscana Sud Est).

Sul punto il difensore esponeva che, successivamente alla pronuncia dell’impugnata sentenza, emergeva che dinanzi al Tribunale di Genova, I sezione penale, giudice Valentina Vinelli, nel processo R.G. n. 2191/2014, sempre a carico di Francesco Schettino, imputato del reato di cui agli artt. 27 lett. b), e) e 35 lett. b) d. lgs. 27.7.1999 n. 271, all’udienza del 15.1.2016 era stato escusso, quale teste del P.M., il dott. Alessandro Giomarelli, il quale aveva riferito che nel 2013, su delega della Procura di Grosseto, aveva svolto indagini relative alla gestione della sicurezza a bordo della nave Costa Concordia; che, pertanto, proseguiva l’appellante, atteso che Schettino veniva condannato nel primo grado del presente giudizio anche con riferimento ai reati di omicidio e lesioni colpose aggravati dalla ritenuta violazione delle norme sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro, in particolare, artt. 7 lett. e), 8 lett. g), d. lgs. 27.7.1999 n. 271, e considerato altresì che il funzionario dell’ Asl competente non era stato indicato come teste dal P.M. e neppure dalla difesa, che nulla sapeva di quest’ulteriore attività d’indagine, si imponeva la necessità di procedere alla richiesta rinnovazione dell’istruttoria dibattimentale per esaminare il

dott. Alessandro Giomarelli, attesa la rilevanza e la pertinenza dell'atto istruttorio ai fini dell'accertamento della sussistenza dell'aggravante innanzi indicata. L'appellante aggiungeva che nel medesimo ambito aveva conferito incarico di consulenza al dott. Vincenzo Carlino, formatore qualificato AIFOS (Associazione Italiana Formatori ed Operatori della Sicurezza sul lavoro), quale esperto della normativa in tema di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, affinché, "verificasse quali fossero le norme in tema di prevenzione sugli infortuni sul lavoro ritenute violate, relativamente alla vicenda de qua". In "ipotesi di accoglimento della richiesta istruttoria ut supra", chiedeva quindi di procedere, altresì, all'esame del dott. Vincenzo Carlino, consulente di parte, sul tema di prova relativo alla sussistenza della ritenuta violazione della normativa di cui al D. Lgs. 27.7.1999 n. 271. In proposito - assumeva l'appellante - avendo avuto conoscenza dell'ulteriore attività d'indagine, il 17.1.2016 aveva proposto istanza di acquisizione di documentazione in possesso di Costa Crociere s.p.a., rigettata con ordinanza del 2 marzo u.s., essendo tale documentazione, o meglio la disamina di tale documentazione, per quanto evidenziato, di carattere decisivo ai fini della sussistenza dell'aggravante in parola.

3.5.4. Stante l'inammissibilità dell'appello principale a firma esclusiva dell'avvocato Laino, consegue l'inammissibilità anche dei motivi nuovi (Cass. pen. n. 34216/2014; Cass. pen. n. 47414/2008; Cass. pen. n. 6383/1998).

Solo per mero tuziorismo va quindi soggiunto che il teste Simone Canessa è stato già sentito anche su questi temi ed appare evidentemente superflua la sua nuova escussione. Parimenti Silvia Coronica si è avvalsa della facoltà di non rispondere e per Jacob Rusli Bin sono state acquisite con il consenso della difesa le dichiarazioni rese ai carabinieri nell'immediatezza dei fatti, come si è già innanzi rilevato.

L'ultima richiesta istruttoria appare anch'essa superflua, per quanto osservato al paragrafo 3.2.20.9. che precede.

4. Parte Quarta. L'appello della responsabile civile Costa Crociere s.p.a. Sua Infondatezza.



La Costa Crociere s.p.a., nella sua qualità di responsabile civile, oltre all'attività difensiva rispetto alle domande proposte dalle numerose parti civili, svolgeva alcune autonome doglianze avverso la sentenza del Tribunale di Grosseto.

4.1. Con il primo motivo, si doleva dell'accoglimento delle domande risarcitorie in favore di trentadue parti civili che avevano sottoscritto transazioni con Costa Crociere s.p.a.

L'appellante assumeva che si era attivata per il ristoro delle spese e dei danni subiti dai passeggeri e dai membri dell'equipaggio, inviando a tutti i soggetti coinvolti nel naufragio un'offerta risarcitoria che prevedeva il riconoscimento di un indennizzo complessivo di € 11.000,00, importo che veniva offerto *“quale risarcimento saldo e stralcio, anche in via di transazione, di tutti i danni di qualsiasi natura e quindi ad integrale definizione delle pretese risarcitorie nei confronti di Costa Crociere S.p.A. e di ogni altra compagnia del gruppo per: i) perdita bagaglio e suo contenuto, ii) eventuale perdita di effetti personali, con la sola esclusione di quelli lasciati all'interno delle casseforti, che verranno restituiti, ove possibile, una volta che le stesse vengano recuperate, iii) danni non patrimoniali di qualsiasi tipologia e natura (con particolare, ma non esclusivo, riferimento ai danni morali, al danno biologico, al danno alla vita di relazione, al danno esistenziale e al danno da vacanza rovinata) e danni patrimoniali commessi all'evento..”*.

Il Tribunale, tuttavia, riconosceva il risarcimento dei danni anche a trentadue parti civili che avevano sottoscritto gli accordi di cui sopra, depositati nel corso del dibattimento (produzioni documentali alle udienze del 21.1.2015 e del 17.7.2015). Tali parti civili si potevano così suddividere: A) soggetti a cui era stata riconosciuta una provvisoria di € 30.000,00 per il danno non patrimoniale: 1) Iatschyn Alexey: posizione n. 31 indicata in sentenza/transazione in data 13.3.2012; 2) Irodova Galina: posizione n. 30 indicata in sentenza/transazione in data 14.3.2012; 3) Maslova Liudmila: posizione n. 42 indicata in sentenza/transazione in data 17.2.2012; 4) Memetov Tal-At: posizione n. 41 indicata in sentenza/transazione in data 29.3.2012; 5) Memetova Rimma: posizione n. 40 indicata in



sentenza/transazione in data 29.3.2012; 6) Muravlev Valery: posizione n. 39 indicata in sentenza/transazione in data 30.3.2012; 7) Muravleva Maria: posizione n. 38 indicata in sentenza/transazione in data 30.3.2012; 8) Nikoiaenko Igor: posizione n. 27 indicata in sentenza/transazione in data 3.5.2012; 9) Shmelev Gennady: posizione n. 24 indicata in sentenza/transazione in data 13.3.2012; 10) Shmeleva Olga: posizione n. 36 indicata in sentenza/transazione in data 14.3.2012; 11) Stepanova Elena: posizione n. 23 indicata in sentenza/transazione in data 6.2.2012; 12) Yabumoto Takayuki: posizione n. 37 indicata in sentenza/transazione in data 11.2. 2012; 13) Yatsyshina Lidmila: posizione n. 33 indicata in sentenza/transazione in data 13.3.2012. B) Soggetti che avevano ottenuto una liquidazione definitiva del danno non patrimoniale pari ad € 30.000,00: 1) Gerg Elvira: posizione n. 55 indicata in sentenza/transazione in data 10.2.2012; 2) Gerg Wilhelm: posizione n. 56 indicata sentenza/transazione in data 10.2.2012; 3) Justus Tatjana: posizione n. 57 indicata in sentenza/transazione in data 2.2.2012; 4) Justus Viktor: posizione n. 58 indicata in sentenza/transazione in data 2.2.2012; 5) Koch Roswita: posizione n. 59 indicata in sentenza/transazione in data 31.1.2012; 6) Krieger Horst: posizione n. 60 indicata in sentenza/transazione in data 2.2.2012; 7) Penacoba Navarro: posizione n. 24 indicata in sentenza/transazione in data 6.2.2012; 8) Redmann Angela Maria: posizione n. 61 indicata in sentenza/transazione in data 9.2.2012.

C) Soggetti che avevano ottenuto una liquidazione definitiva del danno patrimoniale e non patrimoniale: 1) Krause Renate: posizione n. 11 indicata in sentenza/transazione in data 3.2.2012; 2) Krause Helmut: posizione n. 13 indicata in sentenza/transazione in data 3.2.2012; 3) Behler Bernard: posizione n. 15 indicata in sentenza/transazione in data 8.2.2012; 4) Bohalander Heini: posizione n. 18 indicata in sentenza/transazione in data 4.2.2012; 5) Brepfol Udo: posizione n. 20 indicata in sentenza/transazione in data 15.3.2012; 6) Brepfol Ingrid: posizione n. 19 indicata in sentenza/transazione in data 15.03.2012; 7) Bruns Edith: posizione n. 21 indicata in sentenza/transazione in data 2.2.2012; 8) Koch Gerhard: posizione n. 22 indicata in sentenza/transazione in data 31.1.2012; 9) Kreutzer Anne-Marie: posizione n. 23



indicata in sentenza/transazione in data 2.2.2012; 10) Kreutzer Diana: posizione n. 24 indicata in sentenza/transazione in data 5.2.2012; 11) Kreutzer Wahl Kai: posizione n. 25 indicata in sentenza/transazione in data 6.2.2012.

L'appellante evidenziava che il Gup di Grosseto, nel corso dell'udienza preliminare, aveva ammesso la costituzione in giudizio di tali passeggeri, nonostante le eccezioni formulate da essa responsabile civile, sostenendo di non essere in quel momento in grado di stabilire se l'interesse ad agire fosse venuto meno, attenendo tale valutazione al merito della causa (citando al riguardo la sentenza n. 6521/2002 della S.C.).

Il difensore della Costa Crociere s.p.a. deduceva che alcun danno ulteriore era emerso successivamente alla sottoscrizione delle transazioni da parte dei suddetti passeggeri e che ciò risultava evidente anche dal fatto che le voci di danno ritenute sussistenti e liquidate in sentenza erano le medesime contenute nelle transazioni e quindi già ristorate (danno morale subiettivo, danno patrimoniale costituito dai costi di acquisto dei beni personali che i passeggeri avevano con sé e mai recuperati). In sostanza il Collegio di primo grado, sia con riferimento al danno patrimoniale che a quello non patrimoniale, aveva omesso di considerare in maniera differente i passeggeri che avevano già ricevuto un risarcimento rispetto a quelli che avevano deciso di non aderire alla proposta ricevuta dalla società, con ciò generando, peraltro, una disparità di trattamento tra le parti, che risultava iniqua ed in alcun modo giustificata né giustificabile, giacché in alcun punto della sentenza veniva fatto cenno alle transazioni sottoscritte dalle parti civili, neppure per motivare la ragione di ulteriori spettanze, oltre quelle già ricevute in sede transattiva. Ne conseguiva che le predette trentadue parti civili non avevano diritto a ricevere i relativi risarcimenti liquidati in sentenza né in via definitiva, trattandosi di liquidazione di danni per cui gli stessi avevano già ricevuto il relativo ristoro, né in via provvisoria (per i tredici passeggeri sub A), difettando il requisito di cui all'art. 539, comma 2°, c.p.p., non essendo stata raggiunta alcuna prova dell'esistenza di danni ulteriori emersi successivamente alle suddette transazioni. Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 600 c.p.p., commi 1° e 3°, la Costa Crociere s.p.a.



chiedeva previamente di disporre, con ordinanza, la sospensione dell'esecuzione della condanna al pagamento della provvisoria stabilita dal giudice di primo grado nella sentenza impugnata ai tredici passeggeri che avevano sottoscritto con la società transazioni nonché, per gli altri passeggeri identificati sub B) e C), nell'ipotesi in cui si intendeva riconosciuta per le liquidazioni definitive la provvisoria esecutività.

4.2. Con il secondo motivo l'appellante lamentava che il Tribunale aveva accolto la domanda del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sia pure limitatamente al risarcimento delle perdite temporanee, riconoscendo in favore dello stesso una provvisoria di € 1.500.000,00. Deduceva al riguardo che la decisione era errata in quanto l'attuale disciplina della riparazione del danno ambientale, rinvenibile nella parte sesta del d.lgs. n. 152/2006 (codice dell'ambiente), espressamente prevedeva che la riparazione delle perdite temporanee non poteva consistere in un risarcimento per equivalente ma soltanto in una riparazione in forma specifica.

Trattando, in particolare, della riparazione compensativa delle perdite temporanee, l'allegato III precisava, infatti, che a tale riparazione si provvedeva con l'adozione di misure di miglioramento delle condizioni del sito danneggiato o di altro sito e ribadiva che la riparazione compensativa non poteva consistere nel pagamento di una somma di denaro. La pronuncia (Cass. pen. n. 16575/2007) citata dal Tribunale, era stata resa prima dell'entrata in vigore delle modifiche codice dell'ambiente (introdotte con la legge n. 97/2013), che avevano riformato la disciplina della riparazione del danno ambientale nel senso sopra esposto, per cui non poteva considerarsi pertinente in relazione alla fattispecie in esame, in quanto al risarcimento delle perdite provvisorie si poteva provvedere solo in forma specifica, attraverso misure compensative da adottarsi nel sito danneggiato o in sito alternativo.

4.3. Con il terzo motivo la responsabile civile impugnava la sentenza di primo grado nella parte in cui aveva riconosciuto in favore del Comune di Isola del Giglio due

delle invocate tipologie di danno (patrimoniale, per i costi sostenuti dall'ente per la retribuzione dei propri dipendenti, costretti a compiere durante l'emergenza attività straordinarie, e non patrimoniale, per la lesione della immagine del Comune, intesa come identità personale, ovvero come proiezione di sé nel sociale), concedendo in favore dello stesso una provvisionale di € 300.000,00. L'appellante sosteneva che, con riferimento alle extra attività svolte dai dipendenti comunali, occorre precisare che il lavoro straordinario prestato dai suddetti dipendenti in relazione all'emergenza era sempre stato prontamente rimborsato da Costa Crociere s.p.a. e che il Comune non aveva allegato alcuna evidenza di ulteriori attività che avrebbero ingenerato costi aggiuntivi non pagati. Con riguardo alla lesione all'immagine assumeva che l'impugnata sentenza risultava contraddittoria.

I primi giudici, infatti, da un lato affermavano che il Comune di Isola del Giglio non aveva subito alcun danno all'immagine, rilevando anzi espressamente che la comunità gigliese aveva meritatamente ricevuto a livello internazionale unanime riconoscimento di lode (per l'ospitalità, lo spirito di collaborazione e di grande generosità dimostrati), escludendo, quindi, la lesione della reputazione prospettata dal Comune, intesa come "considerazione di cui il soggetto gode nel contesto sociale"; dall'altro, ritenevano invece sussistere un danno all'immagine, inteso come danno alla identità personale del Comune, ovvero "alla proiezione del sé nel sociale". Ciò in quanto semplicemente il nome Isola del Giglio veniva messo in relazione con il naufragio della Costa Concordia.

L'appellante contestava tale ultima argomentazione, assumendo che non si riusciva ad apprezzare la differenza tra la "proiezione di sé nel sociale" e "la considerazione di cui il soggetto gode(va) in ambito sociale", più sopra menzionata, con riferimento alla quale non era stato ritenuto sussistente alcun danno. Aggiungeva che il danno all'immagine della pubblica amministrazione causato dal comportamento di terzi poteva essere configurato solo se l'ente, e per esso i suoi organi persone fisiche, avessero avuto qualche ruolo nella causazione dell'evento lesivo, non essendo rappresentabile che la reputazione dell'ente potesse essere compromessa in qualsiasi modo, a fronte di comportamenti di soggetti totalmente estranei e/o di circostanze

assolutamente al di fuori della sfera di controllo e/o operatività dell'ente stesso e rispetto ai quali non aveva alcuna possibilità di intervento. La responsabile civile sosteneva, infine, che mancava anche la prova di tale danno, in quanto i consulenti di parte Noci e Del Mare avevano dimostrato, con la loro relazione e deponendo in dibattimento, che il Comune citato non solo non aveva subito alcuna lesione risarcibile alla propria reputazione ed immagine, ma ne era uscito anche grandemente rafforzato dal tragico evento, risultando ciò dall'impatto complessivamente positivo che il naufragio e la rimozione del relitto avevano avuto sui sistemi economici gigliesi e, più in generale, grossetani, toscani e italiani.

4.4. Con il quarto motivo Costa Crociere s.p.a. impugnava la sentenza del Tribunale di Grosseto nella parte in cui aveva accolto (in via generica) la domanda risarcitoria, per il danno patrimoniale e non patrimoniale, della Regione Toscana, riconoscendo in favore della stessa una provvisionale di € 300.000,00 a titolo di danno patrimoniale, per le spese sanitarie sostenute, e di danno non patrimoniale conseguente alla lesione degli interessi statutariamente riconducibili al medesimo ente pubblico (governo del territorio, regolarità del sistema dei trasporti marittimi, turismo e valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio).

Quanto alle statuizioni relative al danno non patrimoniale, l'appellante richiamava le medesime considerazioni svolte con riferimento al Comune di Isola del Giglio, sia in ordine alla inconfigurabilità del danno che circa la mancanza di prova dello stesso.

Con riguardo al danno patrimoniale la società responsabile civile contestava la mancanza di prova anche ai fini della liquidazione della provvisionale, non essendo tale un fatto "potenzialmente lesivo", ma solo il danno effettivamente verificato e dimostrato.

4.5. Con il quinto motivo l'appellante lamentava che il Tribunale aveva accolto (in via generica) la domanda risarcitoria della Provincia di Grosseto per il danno patrimoniale relativo alle spese sostenute nella gestione dell'emergenza nell'ambito del sistema di protezione civile regionale e per il danno non patrimoniale scaturente

dalla lesione dell'immagine dell'ente e di quegli interessi connessi alla funzione dal medesimo esercitata (protezione del territorio provinciale, governo, tutela paesaggistica, promozione economica e turistica), concedendo una provvisionale di € 50.000,00.

L'appellante richiamava per la Provincia di Grosseto le medesime considerazioni esposte per la Regione Toscana e, cioè, che le voci di danno non patrimoniale liquidate in sentenza non rientravano tra quelle che la giurisprudenza riconosceva alla persona e, inoltre, che non era stata raggiunta la prova dei danni subiti e ciò anche per lo stesso riferimento del Collegio di primo grado a "fatti illeciti potenzialmente lesivi" degli interessi della parte civile in questione.

4.1.1. Riguardo al primo motivo d'appello la questione relativa alle sottoscritte transazioni è assorbita dalla revoca della costituzione di tutte le predette parti civili nel corso di questo giudizio, implicante anche la revoca delle statuizioni civili pronunciate in loro favore dal Tribunale di Grosseto. Circa la richiesta di sospensione dell'esecuzione della condanna al pagamento delle provvisorie stabilite dal giudice di primo grado in favore dei tredici passeggeri che avevano sottoscritto con la società transazioni nonché, per gli altri passeggeri identificati sub B) e C) nell'atto di appello, "nell'ipotesi in cui si intendeva riconosciuta la esecutorietà per le liquidazioni definitive", la domanda cautelare è stata oggetto di espressa rinuncia da parte di Costa Crociere s.p.a. e, quindi, va dichiarato che non v'è luogo a provvedere sul punto.

4.1.2. In relazione al secondo motivo di impugnazione va osservato che, per maggiore fluidità espositiva e per evitare superflue ripetizioni, la doglianza è esaminata al paragrafo 6.4. che segue, unitamente al motivo di gravame proposto sulla stessa tematica dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

4.1.3. Il terzo motivo di gravame è infondato.

Il Tribunale, con riguardo alla parte civile Comune di Isola del Giglio, ha condannato l'imputato, in solido con la responsabile civile, a risarcire ogni danno

subito dalla stessa, con contestuale obbligo di corrispondere la somma di € 300.000,00 “a titolo di provvisionale per costo del personale distolto dall’ordinaria attività e di danno non patrimoniale per danno all’immagine con esclusione delle altre voci richieste”. La Costa Crociere s.p.a. sul punto ha dedotto la erroneità della sentenza di primo grado laddove ha riconosciuto in favore del Comune di Isola del Giglio due delle invocate tipologie di danno (patrimoniale, per i costi sostenuti dall’ente per la retribuzione dei propri dipendenti, costretti a compiere durante l’emergenza attività straordinarie, e non patrimoniale, per la lesione della immagine del Comune, intesa come identità personale, ovvero come proiezione di sé nel sociale), concedendo in favore dello stesso una provvisionale di € 300.000,00. L’appellante ha sostenuto che, con riferimento alle extra attività svolte dai dipendenti comunali, occorre precisare che il lavoro straordinario prestato dai suddetti dipendenti in relazione all’emergenza era sempre stato prontamente rimborsato da Costa Crociere s.p.a. e che il Comune non aveva allegato alcuna evidenza di ulteriori attività che avrebbero ingenerato costi aggiuntivi non pagati. Con riguardo alla lesione all’immagine ha assunto che l’impugnata sentenza risultava contraddittoria, nei sensi innanzi esposti al paragrafo 4.1. Ha contestato, infine, l’effettiva esistenza di un danno risarcibile.

Va premesso che il Collegio di primo grado ha riconosciuto alla parte civile Comune Isola del Giglio il 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 il danno non patrimoniale subito a seguito della lesione alla propria immagine, nell’accezione meglio descritta in motivazione; che ha affermato di non poter procedere alla liquidazione definitiva, in quanto la valutazione del danno patrimoniale avrebbe richiesto l’espletamento di una perizia di natura contabile, che avrebbe allungato in modo non opportuno la durata del processo penale; che ha concesso una provvisionale di € 300.000,00 assumendo in motivazione di basare la stima sul solo danno non patrimoniale, stante “la difficoltà di formulare previsioni in ordine all’altra voce risarcitoria”, senza tuttavia essere coerente nel dispositivo, laddove ha statuito il pagamento della



provvisoriale “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”.

Al riguardo, nell’esaminare, sulle medesime tematiche, l’appello proposto dal Comune di Isola del Giglio, nella parte settima, si perviene a una modifica della imputazione della provvisoriale (nella misura concessa dal Tribunale) al solo danno non patrimoniale, procedendo altresì a una correzione della motivazione del Tribunale. Stante la parziale coincidenza dell’oggetto con quello del presente motivo di gravame, i relativi passaggi vanno in questa sede richiamati.

La censura svolta dalla responsabile civile in ordine alla condanna generica al risarcimento del danno non coglie nel segno.

Va infatti considerato che la condanna generica pronunciata dal Tribunale non esige alcun accertamento in ordine alla concreta esistenza di un danno risarcibile, ma postula soltanto l’accertamento di un comportamento illecito imputabile al debitore, non altrimenti giustificato dall’ordinamento, nonché della potenziale capacità lesiva del fatto dannoso, dell’esistenza di un nesso di causalità tra questo ed il pregiudizio lamentato, salva restando nel separato giudizio civile di liquidazione la determinazione del quantum e persino la possibilità di esclusione dell’esistenza stessa di un danno risarcibile.

Peraltro, sotto altro profilo, è anche da contestare l’idea della provvisoriale come “un giudicato parziale”, ossia come “un giudicato su una responsabilità comunque da quantificare nei limiti della provvisoriale”, essendo quella sulla provvisoriale una decisione suscettibile di “essere integralmente ripensata a seguito della valutazione sul quantum” nel successivo giudizio civile.

Condivisibilmente il Collegio grossetano ha ritenuto incontestabile che gran parte del personale alle dipendenze del piccolo Comune di Isola del Giglio è stato sostanzialmente messo a disposizione del responsabile della locale protezione civile, per far fronte alla situazione emergenziale venutasi a creare a seguito del naufragio della Costa Concordia e della permanenza del relitto sino all’estate del 2014,

rilevando che, pertanto, doveva considerarsi dimostrato che i dipendenti erano stati 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. Non vi è dubbio circa la ricorrenza dei predetti presupposti per la pronuncia di una condanna generica al risarcimento dei danni, ferma restando, si ripete, nel separato giudizio civile la liquidazione definitiva del quantum e/o la possibilità di esclusione dell'esistenza in concreto di un danno risarcibile, essendo necessario l'espletamento di una consulenza tecnica d'ufficio e, comunque, di ulteriore istruttoria, stante anche il contrasto tra le consulenze depositate rispettivamente dalla parte civile richiedente e dalla società responsabile civile.

Analogamente deve dirsi per quanto riguarda il danno non patrimoniale, la cui liquidazione definitiva (e unitaria) è pure rimessa al separato giudizio civile, con tutte le valutazioni connesse, che risultano ultronee in questa sede. Non è dunque pertinente in questa sede un ulteriore esame specifico del merito della pretesa risarcitoria, laddove il Tribunale ha pronunciato mera condanna generica.

Ed invero, anche a prescindere dall'inequivocabilità della disposizione applicata dal Tribunale (art. 539 c.p.p.), va ribadito il principio giuridico (mutuato dalla giurisprudenza formatasi in sede civile e fatto proprio anche da quella penale), secondo cui la condanna generica al risarcimento dei danni contenuta nella sentenza penale, pur presupponendo che il giudice abbia riconosciuto il relativo diritto alla costituita parte civile, non esige e non comporta alcuna indagine in ordine alla concreta esistenza di un danno risarcibile, postulando soltanto l'accertamento della potenziale capacità lesiva del fatto dannoso e dell'esistenza - desumibile anche presuntivamente, con criterio di semplice probabilità - di un nesso di causalità tra questo ed il pregiudizio lamentato (il quale, giova qui ricordarlo, può anche essere di natura morale), mentre resta impregiudicato l'accertamento riservato al giudice della liquidazione e dell'entità del danno (Cass. pen. n. 45118/2013; Cass. civ. n. 24030/2009, ivi compresa la possibilità di escludere l'esistenza stessa di un danno eziologicamente collegato all'evento illecito (Cass. pen. n. 36350/2015). Parimenti

sulla entità della provvisoria liquidata, che appare equilibrata e condivisibile, occorre rinviare alla considerazioni sopra svolte circa il carattere sommario della valutazione, trattandosi peraltro di un provvedimento suscettibile di assorbimento, in un senso o nell'altro, nella separata sede del giudizio civile.

4.1.4. Ragioni del tutto analoghe a quelle esposte nel paragrafo che precede inducono a ritenere infondato anche il quarto motivo di gravame. Come ha osservato il Tribunale la Regione Toscana ha dovuto affrontare spese per l'emergenza sanitaria venutasi a determinare la notte fra il 13 e il 14 gennaio 2012 e per approntare il necessario presidio sanitario durante tutto il periodo delle operazioni di messa in sicurezza, rigalleggiamento e rimozione del relitto.

La Regione ha allegato, inoltre, di aver sostenuto costi inerenti ai servizi di trasporto e di continuità territoriale. Quanto al danno non patrimoniale la predetta parte civile ha evidenziato di aver subito un danno sub specie di offesa al bene "incolumità pubblica", alla regolarità delle comunicazioni marittime, alla tutela della sicurezza e incolumità dei lavoratori, 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". Anche su questo punto appare condivisibile la valutazione dei giudici di primo grado secondo la quale i fatti illeciti oggetto del presente processo sono potenzialmente lesivi degli interessi prospettati dalla Regione Toscana e ciò, contrariamente a quanto assume l'appellante, è sufficiente ai fini della pronunciata condanna generica al risarcimento dei danni. Parimenti sulla entità della provvisoria liquidata, che appare congrua ed adeguata, occorre rinviare alla considerazioni sopra svolte circa il carattere sommario della valutazione, trattandosi di un provvedimento suscettibile di assorbimento in sede di giudizio civile sul merito della liquidazione del danno.



4.1.5. In relazione al quinto motivo d'appello va osservato che è stato oggetto di rinuncia da parte di Costa Crociere s.p.a. in seguito alla revoca della costituzione di parte civile della Provincia di Grosseto, con la conseguenziale revoca altresì delle statuizioni civili di primo grado.

5. Parte Quinta. Gli appelli dei patroni delle parti civili passeggeri della Costa Concordia. Loro parziale fondatezza.

Avverso la sentenza del Tribunale di Grosseto proponevano impugnazione anche i difensori delle seguenti parti civili.

5.1. L'appello delle parti civili Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli e Giuseppe Lo Presti.

L'avvocato Salvatore Vitrano, con separati atti, sostanzialmente svolgenti le medesime censure, con gli elementi differenziali appresso indicati, proponeva appello nell'interesse delle parti civili Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli e Giuseppe Lo Presti, richiedendo altresì, per la prima delle predette parti, la correzione materiale ex art. 130 c.p.p. della sentenza di primo grado, nella parte in cui il prenome veniva indicato come "Denisa" anziché "Denisia" (correzione che si può fin d'ora anticipare rimane assorbita dalla parziale riforma della sentenza di primo grado con riferimento a detta parte civile).

5.1.1. Il Tribunale, con riguardo alle predette parti civili, condannava l'imputato Francesco Schettino, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., a risarcire ogni danno subito dalla stesse, con contestuale obbligo di corrispondere a titolo di provvisionale la somma di € 30.000,00 per ciascuna, oltre alla rifusione delle spese di lite in favore di tutte le menzionate parti assistite dall'avvocato Salvatore Vitrano, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.I.P.-GUP, € 9.288,00 per la fase dibattimentale, € 7.781,71 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.1.2. In punto di fatto Denisia Cavaliere e Stefano Procida esponevano di essersi imbarcati insieme dal porto di Palermo, al fine di trascorrere una vacanza, dopo che



ambidue erano stati sottoposti ad interventi sanitari e, specificamente, la Cavaliere al piede sinistro e il Procida all'anca sinistra. La Cavaliere, sentita quale teste in dibattimento, dichiarava: *"..quella crociera per noi era un'occasione per rilassarci per vivere dei momenti di serenità insieme....."*.

Circa la sera del naufragio riferiva che, mentre era a cena con il compagno Stefano Procida al ristorante "Milano", sentiva *"un fortissimo schianto"*, *"come se stavamo andando contro qualcosa di grande"*; quindi *"...vedeva cadere piatti bicchieri dai tavoli del ristorante"* e capiva che stava accadendo qualcosa di grave *"perché i camerieri ci guardavano ma non ci davano nessuna risposta.."*; che nel panico, insieme con Stefano Procida, seguiva *"la gente che scappava a destra e sinistra"*; quindi i due vedevano delle scalette interne e andavano al ponte 9, in uno spazio aperto, in quanto nella nave *"eravamo tutti ammassati e non sapevamo come muoverci.. non avevamo fatto nessun corso sulla sicurezza e non conoscevamo la nave, ricordavamo che al ponte nove c'era questo spazio aperto.."*.

Denisia Cavaliere aggiungeva che al ponte 9, dopo molto tempo, in assenza di alcuna indicazione da parte del personale di bordo, si accorgeva che: *"...la situazione stava precipitando"*; che c'era una donna incinta con una bambina che urlava accanto alla quale non riusciva neanche a parlare; che ella cercava di darle conforto abbracciandola, ma di avere temuto di essere sul punto di morire *"questa la sensazione che io ho provato..."*. La teste proseguiva dicendo che, procedendo sempre insieme con il compagno, riusciva a trovare il ponte delle muster stations per puro caso, in quanto nessuno del personale di bordo aveva detto cosa fare né dove il punto si trovasse e che, quindi, soltanto con l'ausilio di altri passeggeri riuscivano a raggiungere *"il ponte delle scialuppe"*, dove *"... c'era un sacco di gente che si spingeva, non riusciva a pensare ai bambini, agli anziani, alle donne, tutti si precipitavano verso le scialuppe..."*. Inoltre la Cavaliere precisava che non indossava il giubbotto di salvataggio e sul punto dichiarava: *"...pertanto il mio compagno sig. Procida vedendomi piangere lo chiedeva a dei dipendenti Costa, ma loro gli dissero di no, non glielo diedero...poi io vidi dei filippini e Stefano lo chiese a loro se lo tolsero e me lo donarono.."*. Circa le modalità di ingresso nella scialuppa

di salvataggio dichiarava: *“...Stefano all’inizio voleva buttarsi dalla nave però io avevo troppa paura, subito dopo siccome si accorse che le scialuppe scendevano vuote ne aprì una con forza perché avevano una sorta di apri e chiudi come una finestrella, ne aprì una, però restò a metà quindi mi spinse dentro però insieme a noi entrano tante altre persone e quindi la paura fu quella di morire lo stesso...”*.

La teste riferiva che la scialuppa, in ragione della forte inclinazione della nave, incontrava notevoli difficoltà nella manovra di sbraccio e, pertanto, sbatteva violentemente contro la nave per poi cadere di schianto in acqua. Denisia Cavaliere concludeva la sua deposizione raccontando come lei e il suo compagno raggiungevano l’Isola del Giglio, dove trovavano riparo presso una scuola e che soltanto alle prime luci dell’alba venivano identificati dal personale della protezione civile; che venivano poi condotti a Porto Santo Stefano e, quindi, da lì trasferiti all’ospedale Alesini di Roma per le prime cure mediche, poi presso un albergo di Roma e, infine, potevano fare rientro in Sicilia. La teste precisava altresì che il compagno Stefano Procida durante il naufragio era stato sempre accanto a lei e, pertanto, aveva vissuto la sua stessa identica straziante esperienza; che il Procida non era nemmeno più in grado di viaggiare, essendo rimasto fortemente traumatizzato per l’evento occorso, avendo costantemente paura di morire in occasione di spostamenti in nave o in aereo.

Tommaso Napoli esponeva di essersi imbarcato a Palermo al fine di partecipare ad un concorso-formazione per parrucchieri di look maker, che avrebbe dovuto avere luogo sulla medesima imbarcazione e che, pertanto, aveva versato la somma pari ad € 5.000,00 circa all’agenzia “Avatar”. Sentito quale teste Napoli riferiva che la sera del naufragio stava cenando con il collega di lavoro Giuseppe Lo Presti, al ristorante “Milano”; che sentiva un violento impatto e vedeva cadere piatti e bicchieri dai tavoli del ristorante; che la nave cominciava ad inclinarsi e le persone iniziavano ad avere paura e crisi di panico; che, pertanto, unitamente al collega Lo Presti decideva di fuggire dalla sala, come altri commensali e, nella confusione generale, senza ricevere alcuna informazione dal personale di bordo e con le luci di emergenza che funzionavano ad intermittenza, raggiungeva l’ultimo ponte della



nave, ove i due notavano che le porte erano chiuse; che, a quel punto, un cameriere di bordo, che a stento parlava la lingua italiana, li invitava a recarsi al ponte zero. Giunti al ponte zero, dopo molto tempo, ed in assenza di indicazioni dal personale di bordo, essendo la nave in alcuni tratti al buio, notava la presenza *“dell’acqua lungo il corridoio della nave...”*, precisando che aveva dei mocassini di cotone bagnati per la presenza dell’acqua. Il teste aggiungeva di avere temuto di non farcela, anche perché *“le persone di bordo che incontravo, esclusivamente camerieri, loro erano in panico più di me non sapevano tranquillizzarci”*; che, con il collega Lo Presti, pensava di andare in cabina a prendere i giubbotti di salvataggio, riscendo a stento ad aprire la porta perché, essendo la nave inclinata, si richiudeva; che riuscivano a trovare solo due giubbotti di cui uno per bambini. Il teste proseguiva il racconto sottolineando che, insieme a Giuseppe Lo Presti, riusciva a trovare il ponte delle muster stations solo per caso, non avendo ricevuto alcuna istruzione dal personale di bordo; che si trovava a vagare per la nave seguendo la scia delle persone che giravano in preda al panico e che la cosa più straziante era: *“...vedere gente a terra per le scale che non potevano salire allora aiutavamo questa gente più anziana a rimettersi in piedi e le urla delle bambine che ancora oggi non potrò mai dimenticare....”*; che per puro casualità, scendendo i singoli piani della nave, egli ed il Lo Presti notavano un folto gruppo di persone al ponte 4 ed intuivano che lì dovevano trovarsi le scialuppe di salvataggio; che, a quel punto, decidevano, visto che erano quasi tutte occupate, di recarsi nella zona a poppa della nave (nel lato della stessa poi sommerso più vicino alla costa giligiese) trovando un varco nel cancello prossimo alla penultima scialuppa; che si trattava di momenti passati nello sconforto più totale; al riguardo il teste dichiarava: *“...lì sono stato due ore e mezza a pregare e supplicare di farci scendere ero convinto di non vedere più i miei figli e mia moglie...non stavamo neanche più in piedi, ci tenevamo l’un l’altro perché c’era una fortissima inclinazione (...) lì sono passate diverse ore prima di farci scendere, mai è venuto qualcuno a tranquillizzarci, sentivamo solo l’allarme....poi ho sentito tre suoni..... e altri passeggeri che forse avevano fatto il corso essendo imbarcati da tempo conoscevano il segnale e mi spiegavano.... i passeggeri non il*

personale...che non parlava la nostra lingua... con i suoni si è avvicinata una dell'equipaggio Costa e ci ha detto di far salire prima le bambine e le donne, ma nell'aprire il cancello siamo stati travolti, era un fiume di persone verso la scialuppa. Cioè è stato proprio drammatico andare anche nella scialuppa". Il teste precisava che, trattandosi della penultima scialuppa, le persone si erano accalcate anche sopra, "avevamo persone sopra di noi, in quella scialuppa eravamo più di quello che poteva contenere e lì devo confermare l'incapacità del personale di bordo, non hanno nemmeno saputo sganciare la scialuppa. La scialuppa è rimasta incagliata ed andata sbattendo a penzolini sulla nave.....lì insieme a Giuseppe ci siamo abbracciati ed abbiamo detto è finita perché lì era il punto di morte..... le urla erano più della nave c'era più strazio sulla scialuppa che sulla nave..... "

Tommaso Napoli concludeva la sua deposizione sostenendo che la scialuppa si sganciava solo grazie all'ausilio di alcuni passeggeri, cadendo così di schianto in acqua e che a condurla fino al Giglio era stato un cuoco; che, giunto all'Isola del Giglio, trovava riparo presso una chiesa e solo alle prime luci dell'alba veniva identificato dal personale della protezione civile, condotto a Roma, dove veniva organizzato il suo rientro a Palermo.

Analoghe esposizioni e dichiarazioni rendeva Giuseppe Lo Presti, anch'egli imbarcatosi a Palermo al fine di partecipare ad un concorso-formazione per parrucchieri di look maker, che avrebbe dovuto avere luogo sulla medesima imbarcazione, per il quale aveva versato la somma pari ad € 5.000,00 circa all'agenzia denominata "Avatar", e che si trovava insieme al collega Tommaso Napoli.

5.1.3. Il difensore appellante articolava, come detto, analoghe doglianze per tutte le parti rappresentate, lamentando, con il primo motivo, il mancato riconoscimento e/o la mancata liquidazione integrale e definitiva delle singole voci di danno, così come richieste nelle domande risarcitorie formulate nei rispettivi atti di costituzione, ribadite nelle successive difese nonché nelle memorie conclusionali depositate.

In particolare deduceva che, come specificamente accertato nelle relazioni di consulenza di parte redatte dal dott. Massimiliano Montes, confermate nella

deposizione da questi resa all'udienza del 22.9.2014, Denisia Cavaliere e Stefano Procida riportavano un danno post traumatico da stress quantificabile in un periodo di inabilità temporanea assoluta pari a giorni 30 e di inabilità temporanea parziale di mesi 2, con valutazione media del danno biologico compresa tra il 10% e il 34%. Deduceva, inoltre, che, come specificamente accertato nelle relazioni di consulenza di parte redatte dal dott. Saverio Stassi, confermate nella deposizione da questi resa all'udienza del 22.9.2014, Tommaso Napoli e Giuseppe Lo Presti riportavano un danno post traumatico da stress quantificabile in un periodo di inabilità temporanea assoluta pari a giorni 30 e di inabilità temporanea parziale di mesi 2, con valutazione media del danno biologico compresa tra il 15% e il 30%.

Le predette valutazioni medico legali - sosteneva l'appellante - venivano avvalorate dalla documentazione per ciascuna parte prodotta e dalla deposizione resa all'udienza del 1.12.2014 dal consulente medico legale della responsabile civile, Costantino Ciallella, il quale affermava che le valutazioni del danno post traumatico da stress non potevano prescindere da un trattamento terapeutico, che non poteva essere omesso; che, per contro, andava impugnato quanto dichiarato dal consulente della Costa Crociere s.p.a. all'udienza del 1.12.2014, nella parte in cui, "in maniera assolutamente inconducente", contestava il percorso motivazionale seguito dai consulenti delle rappresentate parti civili in ordine ai criteri di valutazione dei danni, da ritenere invece conformi "alle maggiori linee guida medico legali esistenti in materia".

L'appellante assumeva che il Tribunale, non tenendo conto delle risultanze probatorie fornite dalle parti civili menzionate, non liquidava il danno biologico e riteneva che la voce danno esistenziale rimanesse all'interno della voce danno biologico; che, inoltre, riteneva la necessità, ai fini della liquidazione definitiva delle voci di danno richieste, di una perizia d'ufficio su ciascuna delle parti civili, cosa che avrebbe di molto prolungato i tempi di definizione del processo, in contrasto con il principio della sua ragionevole durata. L'appellante sosteneva che tali argomentazioni dei primi giudici non erano condivisibili, a fronte della prova fornita e della mancata contestazione, che rendevano a suo dire il danno

immediatamente liquidabile in via integrale e definitiva. Asseriva, quindi, che erroneamente il Tribunale aveva inoltre escluso il riconoscimento della voce del danno da "vacanza rovinata", sovrapponendola al danno morale subiettivo e ritenendola compresa in esso.

Tutte le predette parti civili chiedevano, pertanto, l'accoglimento integrale delle loro istanze risarcitorie che venivano come di seguito quantificate: 1) per Denisia Cavaliere nella somma di € 600.000,00 (così ripartite: € 2.900,00 a titolo di ITT pari a giorni 20; € 2.880,00 a titolo di ITP al 75% per giorni 40; € 1.920,00 a titolo di ulteriore ITP al 50% per giorni 40; € 1.440,00 a titolo di ulteriore ITP al 25% per giorni 60; € 252.220,00 a titolo di danno biologico pari al 34%, aumentato in considerazione della personalizzazione dello stesso; il tutto oltre eventuali variazioni in aumento per ulteriore danno morale, danno patrimoniale per la perdita del bagaglio, danno esistenziale, danno da vacanza rovinata, spese mediche, rivalutazione ed interessi dalla data dell'evento al soddisfo); 2) per Stefano Procida nella somma pari ad € 650.000,00 (€ 4.350,00 a titolo di ITT pari a giorni 20; € 2.880,00 a titolo di ITP al 75% per giorni 40; € 1.920,00 a titolo di ulteriore ITP al 50% per giorni 40; € 1.440,00 a titolo di ulteriore ITP al 25% per giorni 60; € 241.955,00 a titolo di danno biologico pari al 34% aumentato in considerazione della personalizzazione dello stesso; il tutto oltre eventuali variazioni in aumento per ulteriore danno morale, danno patrimoniale per la perdita del bagaglio, danno esistenziale, spese mediche, rivalutazione ed interessi dalla data dell'evento al soddisfo); 3) per Tommaso Napoli e 4) Giuseppe Lo Presti, ciascuno nella somma di € 500.000,00 (€ 4.350,00 a titolo di ITT pari a giorni 30; € 2.880,00 a titolo di ITP pari a giorni 60; € 202.842,00 danno biologico pari al 30% aumentato in considerazione della personalizzazione dello stesso; il tutto oltre eventuali variazioni in aumento per ulteriore danno morale, danno patrimoniale per la perdita del bagaglio, danno esistenziale, danno da perdita di chance, per il fatto che Napoli e Lo Presti a bordo della nave partecipavano ad un corso-concorso look maker, con un montepremi pari ad € 100.000,00 e, ancora, spese mediche, rivalutazione ed interessi dalla data dell'evento al soddisfo).

5.1.4. Con il secondo motivo l'appellante lamentava l'incongrua liquidazione delle somme riconosciute a titolo di provvisionale in relazione ai danni subiti dalle parti civili rappresentate, avendo i primi giudici "apoditticamente" attribuito a ciascuno la somma di € 30.000,00, in via del tutto equitativa, in ordine alle voci di danno richieste, non tenendo conto dell'onere probatorio effettivamente fornito. Al riguardo assumeva che la motivazione era "illogica" anche nel riferimento alla condotta dolosa dell'imputato di abbandono di persone incapaci, con variazione in aumento solo nei confronti di alcune parti civili, in ragione della loro posizione sul lato sinistro della nave al momento del naufragio, non tenendo conto delle effettive emergenze processuali e contravvenendo al principio della personalizzazione dei danni subiti. Chiedeva, pertanto, per ciascuna delle predette parti civili rappresentate, il riconoscimento di una provvisionale provvisoriamente esecutiva maggiore, quantificata in € 200.000,00.

5.1.5. Con il terzo motivo l'appellante lamentava l'erronea ed incongrua liquidazione delle somme riconosciute per spese vive e per onorari, in quanto il Tribunale si era limitato a corrispondere ai difensori gli importi medi tariffari e non quelli massimi, né essendo condivisibile la suddivisione dei difensori in quattro gruppi (a seconda del numero di udienze a cui ciascuno aveva partecipato), così non tenendo conto dell'istituto della sostituzione processuale e dell'enorme impegno profuso da quei difensori di parte civile che, in considerazione della distanza rispetto al proprio foro di appartenenza, avevano sostenuto ingenti spese di trasferta ed incontrato maggiori difficoltà organizzative, partecipando, comunque, dalla fase G.i.p.-Gup, in particolare all'espletamento delle operazioni di incidente probatorio, nonché ad un considerevole numero di udienze dibattimentali, compreso il supplemento istruttorio svoltosi sul relitto della nave presso l'Isola del Giglio.

In ragione di quanto sopra, secondo l'appellante, il Tribunale avrebbe dovuto seguire le indicazioni riportate nelle note spese depositate al momento delle conclusioni di primo grado, così come ribadite all'udienza del 9.2.2015 in sede di discussione di replica dove, tra l'altro, l'importo delle spese vive documentate veniva aggiornato in ragione delle successive udienze, mentre il Tribunale riteneva

opportuno non riconoscere detti importi e liquidare un importo inferiore rispetto a quelle documentate.

5.1.6. Il difensore appellante, nel merito, concludeva chiedendo: in via preliminare di confermare la sentenza emessa dal Tribunale di Grosseto in ordine alla responsabilità penale dell'imputato e, per l'effetto, in ordine alla responsabilità civile dello stesso, in solido con la Costa Crociere s.p.a., condannando entrambi al risarcimento di tutti i danni, patrimoniali e non patrimoniali, in favore delle parti civili, così come richiesti nelle conclusioni rassegnate in sede di discussione di primo grado, complessivamente quantificati in € 600.000,00 per Denisia Cavaliere, in € 650.000,00 per Stefano Procida, in € 500.000,00 ciascuno per Tommaso Napoli e Giuseppe Lo Presti, per tutti oltre spese mediche ed interessi da liquidarsi in misura legale dalla data dell'evento fino all'effettivo soddisfo; di rideterminare le provvisoriamente da liquidare in favore di ciascuna parte civile appellante, con formula provvisoriamente esecutiva, nella misura di € 200.000,00 per ciascuna; di rideterminare le spese processuali liquidate nel primo grado di giudizio a favore del difensore, così come da note spese depositate unitamente alle memorie conclusive in primo grado e, in particolare, come quantificate nella nota spese del 9.2.2015 depositata all'udienza conclusiva di replica; di liquidare onorari e spese del presente grado di giudizio; in subordine, chiedeva di rinnovare l'istruttoria dibattimentale disponendo apposita perizia per ciascuna rappresentata parte civile appellante, al fine di accertare in via definitiva tutti i danni subiti.

5.1.7. L'avvocato Salvatore Vitrano, con successivo atto dell'11.4.2016, proponeva motivi d'appello aggiunti nell'interesse delle parti civili Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli e Giuseppe Lo Presti.

5.1.8. L'appellante, con il primo motivo aggiunto, ad integrazione del primo motivo di gravame, riteneva opportuno ribadire ulteriormente che il Tribunale non aveva riconosciuto la liquidazione integrale e definitiva di tutte le voci di danno patrimoniale e non patrimoniale richieste, a fronte della prova, che assumeva essere stata fornita con le testimonianze delle stesse persone offese, le risultanze delle



relazioni medico legali acquisite all'esito della escussione dei consulenti di parte, la documentazione prodotta. Deduceva che i primi giudici non avevano riconosciuto la liquidazione del danno patrimoniale, laddove le parti civili rappresentate avevano provato, attraverso un dettagliato elenco depositato nel corso delle rispettive escussioni dibattimentali, i beni persi ed avevano documentato le spese mediche e di trasporto sostenute. Il difensore deduceva che alcune parti civili di nazionalità straniera avevano visto liquidato il danno patrimoniale che non era stato riconosciuto alle parti rappresentate e ad altri.

5.1.9. L'appellante, con il secondo motivo aggiunto, riteneva opportuno ribadire che i primi giudici, con criterio generalizzato, avevano attribuito a ciascuno, a titolo di provvisoria, la somma di € 30.000,00 senza tenere conto dell'onere probatorio effettivamente fornito, che, a dire del difensore, avrebbe imposto una liquidazione superiore.

5.1.10. L'appellante, con il terzo motivo aggiunto, riteneva opportuno ribadire che il Tribunale aveva ommesso di pronunciarsi sulla richiesta di liquidazione delle spese per la fase delle indagini preliminari, che era dovuta, non avendo l'imputato definito la sua posizione processuale all'udienza preliminare; che gli onorari andavano aumentati del 100% per la mole di lavoro svolta e andavano riconosciute le spese di cui alla nota depositata in primo grado, comprese quelle per la sostituzione processuale.

L'appellante, nel merito, ribadiva le conclusioni svolte.

5.2. L'appello delle parti civili Gavril Saatsoglou e Maria Saatsoglou nonché della parte civile Eredità giacente di Gabriele Grube.

L'avvocato Cesare G. Bulgheroni proponeva appello nell'interesse delle parti civili Gavril Saatsoglou e Maria Saatsoglou nonché della parte civile Eredità giacente di Gabriele Grube.

5.2.1. Il Tribunale, con riguardo alle predette parti civili, condannava l'imputato, in solido con la responsabile civile, a risarcire ogni danno subito dalla stesse, con

contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisionale, la somma di € 30.000,00 per ciascuno in favore di Gavril Saatsoglou e Maria Saatsoglou e di € 60.000,00 in favore dell'Eredità giacente di Gabriele Grube, oltre alla rifusione delle spese di lite in favore di tutte le predette parti assistite dall'avvocato Cesare G. Bulgheroni, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 9.752,40 per la fase dibattimentale, € 15.907,39 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.2.2. Il difensore appellante, con il primo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come rispettivamente richiesti e l'omessa motivazione in relazione alle specifiche posizioni delle parti civili rappresentate.

Sosteneva al riguardo che il Tribunale aveva adottato un'ingiusta "livella" nella liquidazione dei danni, effettuandola in modo indiscriminato e non personalizzato, nonostante avesse tutti gli elementi per distinguere tra i vari soggetti e le varie singole fattispecie di danno subite dai passeggeri. Evidenziava che i primi giudici avevano ritenuto di liquidare, in via equitativa, la somma di € 30.000,00 a titolo di danno non patrimoniale per lo stato di stress psico-emotivo (con ripercussioni sulla dignità personale) subito dai naufraghi, con la sola distinzione di una decina di persone che si erano trovate più a lungo sul lato sinistro della nave ed erano, quindi, discese dalla stessa più tardi degli altri, commettendo tuttavia l'errore di utilizzare il medesimo parametro sia per liquidare il risarcimento definitivo nei confronti delle parti civili che avevano chiesto la liquidazione del solo danno non patrimoniale - senza danno biologico - sia per liquidare le provvisionali in favore della parti civili che - come quelle rappresentate - avevano chiesto di vedersi riconosciuto sia il danno non patrimoniale - anche sotto il profilo del danno biologico - che quello patrimoniale, assurgendo in definitiva - secondo l'appellante - la somma di € 30.000,00 ad una sorta "di gettone presenza sulla nave in occasione del naufragio".

Il difensore assumeva che l'incongruità di tale valutazione era evidente, soprattutto se parametrata alle singole emergenze processuali, perché non tutte le parti civili



avevano scelto di espletare un'istruttoria dibattimentale approfondita come le parti in questione e, comunque, non tutte le parti civili avevano vissuto il naufragio con identiche modalità.

Sotto diverso profilo l'appellante affermava che il Collegio giudicante si era pronunciato in ordine al danno patrimoniale, ma soltanto per riconoscerne e liquidarne l'ammontare in favore di alcune parti civili, omettendo, per contro, di darne contezza - anche solo in termini di esclusione - con riferimento alle altre parti civili, come le odierne rappresentate, che pure in dibattimento avevano allegato e provato quanto richiesto sotto questo ulteriore profilo di danno.

L'appellante lamentava, inoltre, che il Tribunale aveva rigettato le richieste avanzate per danno punitivo, da vacanza rovinata e danno esistenziale, "anche qui con argomentazioni non sufficientemente incisive e meno che mai calzanti al caso di queste parti civili", che avevano "dato ampia ed incontestata prova sia in punto di anziché di quantum debeatur". Il difensore sosteneva che, nel corso dell'istruttoria dibattimentale, per ciascuno dei profili di danno di cui chiedeva la liquidazione era stata fornita ampia ed esauriente prova, sia attraverso la produzione documentale sia attraverso l'esame dei testi delle stesse parti civili nonché - e soprattutto - attraverso l'esame del consulente di parte ed il deposito dei relativi elaborati peritali, con i quali si dava conto della gravità del danno biologico e dell'incidenza dello stesso nella vita di ciascuna delle parti civili rappresentate; che, dal canto loro, né la difesa dell'imputato né quella del responsabile civile avevano avuto la forza di contrastare le prove sul punto portate dalle parti civili odierne appellanti, assumendo un atteggiamento di tacita acquiescenza, di talché tutti i danni richiesti non potevano che ritenersi provati per come quantificati; che neppure l'esame del consulente tecnico di parte della responsabile civile, Costantino Ciallella, escusso all'udienza del 1.12.2014, poteva ritenersi "incisivo e dirimente in termini critici e/o demolitivi del danno biologico così come documentato dalle parti civili, finanche nelle ripercussioni sulla personalità dei soggetti, nella loro quotidianità come anche nel loro lavoro, nella vita di relazione, negli affetti familiari, nei rapporti di amicizia o nelle occasioni di svago"; che l'elaborato del consulente di parte Ciallella era per

sua stessa definizione un generico ed indifferenziato “parere in tema di accertamento e quantificazione della reazione psichica al naufragio”, con il quale tendeva principalmente a spostare i termini della questione sul fatto che la quantificazione dei danni del consulente delle parti civili non sarebbe stata rispondente alla nuova edizione aggiornata del manuale di riferimento, salvo, poi, evidenziare che “il dato rilevante , come già esplicitato nel DSM IV e ribadito nella versione attuale in uso” era rappresentato dal disturbo del funzionamento socio-lavorativo legato alla presenza dei sintomi, disturbo che doveva essere clinicamente significativo; che a ciò andava aggiunto che lo stesso Ciallella - durante il suo esame - aveva evidenziato come il ricorso ai manuali non era sufficiente per la diagnosi di PTSD, assumendo soprattutto rilevanza l’osservazione del periziato ed il vissuto riportato dallo stesso nei colloqui, riferendosi ai quali Ciallella aveva parlato di “empatia”, proprio quella che era stata omessa dal CT di Costa Crociere e che aveva consentito al CT di parte civile di elaborare il contenuto della relazione in atti, “pervenendo ad una attendibile e condivisibile rilevazione della misura del danno”.

L’appellante al riguardo affermava che si era trattato di un lavoro che, attraverso la somministrazione dei questionari CAPS, prendeva le mosse proprio dal racconto della personale esperienza a bordo da parte del soggetto esaminato e delle influenze che tale vicenda aveva lasciato sul soggetto nella vita di tutti i giorni.

Tale modus operandi aveva consentito di avvalersi della menzionata “empatia” e di meglio conoscere, valutare e diagnosticare le cause della malattia e delle sue ripercussioni ma, prima ancora, di soppesare la genuinità del vissuto riferito, al fine di determinare l’entità del danno e la sua quantificazione che, dunque, nel caso di specie, non poteva essere in alcun modo demolita o contrastata da teorie o ipotesi, del tutto generiche e non espressamente e/o univocamente riconducibili alle parti civili rappresentate.

In sostanza, il difensore appellante assumeva che nel caso di specie il valore probatorio della consulenza medica di parte era stato illegittimamente ed immotivatamente “trascurato” dal Tribunale, per cui in questa sede ne ribadiva “la

valenza necessaria e sufficiente come unico e legittimo metro di liquidazione integrale dei danni in favore delle odierne parti appellanti, non potendosi ritenere tale valenza contrastata in alcun serio modo se non in base ad una contestazione di forma e del tutto generica, oltremodo non espressamente e/o univocamente riconducibili alle singole parti civili, dovendosi pertanto censurare e ritenere ingiusto sul punto il modus operandi del Tribunale”.

Il difensore, dopo aver riassunto in un’ampia “parte generale” il panorama dottrinale e giurisprudenziale circa il danno patrimoniale e non patrimoniale, passava ad indicare le varie voci di danno non patrimoniale che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili Gavril Saatsoglou e Maria Saatsoglou.

In primo luogo trattava del danno biologico da invalidità permanente - disturbo post traumatico da stress (DPTS).

L’appellante assumeva che il Collegio di primo grado, contrariamente a quanto affermato in ordine all’impossibilità di una liquidazione dei danni da DPTS, era perfettamente in grado di procedere alla liquidazione del danno, quantomeno nella forma di una provvisionale in misura assai più estesa di quanto avvenuto in sentenza. Al riguardo sosteneva che, mentre il consulente tecnico della parte civile De Girolamo, specialista in stress post traumatico, risultava avere visitato personalmente le parti lese, sottoponendo alle stesse i test CAPS “(unica modalità riconosciuta dall’intera comunità scientifica mondiale quale strumento diagnostico per riscontrare lo stress post traumatico ed il grado di invalidità derivatone)”, il CT di Costa Crociere, “..un medico legale peraltro non specializzato nella valutazione dello stress post traumatico (...) rivelava non solo di non avere mai incontrato e nemmeno sottoposto ad un qualche colloquio gli odierni appellanti, ma candidamente ammetteva di aver parlato con 2 o tre passeggeri (!!), sul totale di 4.400 persone a bordo e che nessuno degli stessi soggetti da egli presi a riferimento, si era costituito come parte civile nel processo penale!...”; che, pertanto, era di tutta evidenza quanto la contestazione del danno effettuata dal consulente della responsabile civile, in forma assolutamente generica e non supportata da alcun serio



riscontro individuale e specifico, non potesse “elidere la qualificazione e quantificazione del danno dimostrata in dibattimento attraverso la documentazione medica, la consulenza e l’esame del consulente della parte danneggiata”; che, all’udienza del 20.10.2014, il consulente medico De Girolamo aveva illustrato i risultati del proprio lavoro e confermato la presenza e sussistenza dei sintomi di *post traumatic stress disorder* (PTSD o DPTS), quantificando in termini percentuali il danno biologico e proponendo i parametri di liquidazione economica secondo i criteri di danno tabellare comunemente utilizzati per il risarcimento dei danni alla persona; che Costa Crociere s.p.a., nella lettera inviata a tutte le vittime italiane del naufragio, firmata da Andrea Tavella (direttore commerciale e marketing Italia, copia allegata alla memoria ex art. 121 c.p.p. agli atti del dibattimento), datata 8.2.2012, scriveva:”...siamo consapevoli che per Lei potrebbe essere difficile tornare alla normalità della vita quotidiana cancellando il ricordo dei momenti legati all’incidente vissutoproponendole.... un adeguato servizio di supporto da un punto di vista psicologico”; che il CT della responsabile civile, Costantino Ciallella, non aveva potuto negare che persone esposte ad un evento traumatico grave avessero un rischio molto elevato di soffrire di un DPTS e, su domanda del difensore di una parte civile, era “costretto a rispondere” che - su una scala da 1 a 10 - il naufragio di una grande nave da crociera rappresentava un evento stressante gravissimo, pari a 10, il massimo previsto dai CAPS; che, altro elemento fondamentale apportato alla conoscenza processuale del Collegio attraverso l’esame del consulente De Girolamo, era l’illustrazione dei criteri diagnostici per la individuazione e classificazione del PTSD, attraverso la somministrazione di una sorta di questionario-intervista, denominato CAPS, essendo qualsiasi altra tipologia o forma di valutazione diagnostica non accreditata e, dunque, non affidabile né utilizzabile.

Il difensore deduceva che, a carico di Maria Saatsoglou, il CT De Girolamo aveva riscontrato la presenza di 5 sintomi di “rievocazione” (Cluster B”), 5 sintomi di “Evitamento e di ottundimento” (Cluster C), 5 sintomi di “Iperarousal” (Cluster D), una durata del disturbo superiore ad un mese, un livello moderato-grave di

sofferenza soggettiva e di compromissione delle funzioni sociali, condizioni tali da qualificare pienamente una diagnosi di DPTS cronico, con un punteggio complessivo pari a 66, "corrispondente a un DPTS Cronico grave", a sua volta corrispondente ad un danno biologico tabellare pari al 25%. Danno biologico che, sulla base della liquidazione offerta dalle tabelle in uso presso il Tribunale di Milano, dava diritto, in base alla età al momento del fatto (56 anni), ad ottenere a titolo risarcitorio l'importo di € 94.486,00. Importo che, alla luce dei criteri orientativi per la liquidazione del danno non patrimoniale dettati dal Tribunale di Milano e, in particolare, della c.d. "personalizzazione del danno" per particolari condizioni soggettive, doveva poi essere aumentato di una percentuale ponderata del 50% in relazione alle specificità ed alle criticità della situazione in cui il danno aveva trovato origine e delle condizioni di terrore che la vittima aveva vissuto e patito e, dunque, in € 47.243,00, così portando il danno biologico psichico indennizzabile in favore di Maria Saatsoglou ad un totale di € 141.729,00.

Il difensore deduceva che, a carico di Gavril Saatsoglou, il CT De Girolamo aveva riscontrato la presenza di 5 sintomi di "rievocazione" (Cluster B), 6 sintomi di "Evitamento e di ottundimento" (Cluster C), 4 sintomi di "Iperarousal" (Cluster D), una durata del disturbo superiore ad un mese, un livello moderato-grave di sofferenza soggettiva e di compromissione delle funzioni sociali e lavorative, condizioni tali da qualificare pienamente una diagnosi di DPTS cronico, con un punteggio complessivo pari a 71, "corrispondente a un DPTS Cronico grave", a sua volta corrispondente ad un danno biologico tabellare pari al 25%. Danno biologico che, sulla base della liquidazione offerta dalle tabelle in uso presso il Tribunale di Milano dava diritto, in base alla età al momento del fatto (61 anni), ad ottenere a titolo risarcitorio l'importo di € 91.228,00. Importo che, alla luce dei criteri orientativi per la liquidazione del danno non patrimoniale dettati dal Tribunale di Milano e, in particolare, della c.d. "personalizzazione del danno" per particolari condizioni soggettive, doveva poi essere aumentato di una percentuale ponderata del 50%, in relazione alle specificità ed alle criticità della situazione in cui il danno aveva trovato origine e delle condizioni di terrore che la vittima aveva vissuto e

patito e, dunque, in € 45.614,00, così portando il danno biologico psichico indennizzabile in favore di Gavril Saatsoglou ad un totale di € 136.842,00.

Il difensore deduceva che era altresì da risarcire a Maria Saatsoglou l'invalidità temporanea parziale, per il prolungato periodo di almeno 13 mesi (390 giorni) - come accertato dall'elaborato peritale richiamato, da cui risultava che il dott. Lavrentiadis, psichiatra di fiducia della Saatsoglou, l'aveva in cura ancora a tutto aprile 2013 - da considerarsi pari almeno all'80% e da liquidarsi in € 45.240,00, secondo le stesse tabelle ed i medesimi criteri indicati (con punto base ITT max consentito pari a € 145,00); che Gavril Saatsoglou, a sua volta, era stato seguito dallo psichiatra di fiducia dott. Lavrentiadis fino a tutto aprile 2013, come accertato dall'elaborato peritale agli atti che lo riguardava sicché, pure considerandosi l'invalidità temporanea parziale in misura pari almeno all'80%, per un periodo di 13 mesi (390 giorni), era da liquidare in un importo pari ad € 45.240,00 secondo le stesse tabelle ed i medesimi criteri indicati (con punto base ITT max consentito pari a € 145,00).

L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe dovuto provvedere alla liquidazione integrale del danno morale, quale autonoma voce di danno, utilizzando come parametro liquidatorio quello "abituale in uso" della misura massima di $\frac{1}{2}$ del danno biologico complessivo e, quindi, per Maria Saatsoglou in € 70.864,50 e per Gavril Saatsoglou in € 68.421,00.

Circa il danno esistenziale l'appellante assumeva che il Tribunale si era "trincerato" dietro alla asserita necessità di scongiurare rischi di "duplicazioni risarcitorie", così palesando la totale inadeguatezza della motivazione sul punto e, ancor prima, manifestando incomprendimento della dimensione di tale profilo di danno, da ritenere invece provato e non contestato dalla responsabile civile, come si poteva evincere - a dire della difesa - dal passo della lettera inviata ai passeggeri da Costa Crociere s.p.a., innanzi ricordata, avendo ammesso anche il CT di detta parte, Costantino Ciallella, il fatto che le vittime di DPTS potessero soffrire di gravi menomazioni nel loro funzionamento psico-sociale, ossia che il disturbo aveva potuto produrre effetti



molto gravi sulla vita di tutti giorni, sui rapporti interpersonali, sulla capacità lavorativa, etc.

L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe dovuto, pertanto, provvedere alla liquidazione integrale anche del danno esistenziale, quale autonoma voce di danno, utilizzando come parametro liquidatorio quello della misura non inferiore ad $\frac{1}{2}$ della somma del danno biologico e del danno morale e, quindi, non inferiore per Maria Saatsoglou a € 106.296,75 ed a € 102.631,50 per Gavril Saatsoglou.

Circa il danno da vacanza rovinata l'appellante assumeva che era risarcibile autonomamente, in virtù del combinato disposto dell'art. 2059 c.c. e dell'art. 32 Cost., in quanto consistente nel pregiudizio conseguente alla lesione dell'interesse del turista di godere pienamente del viaggio organizzato, come occasione di piacere e di riposo, danno tanto più grave ove si trattasse di circostanze particolari, come un viaggio di nozze e di altre occasioni irripetibili.

L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe dovuto, pertanto, provvedere alla liquidazione integrale anche del danno da vacanza rovinata, quale autonoma voce di danno, quantificato nella misura di € 11.000,00, con metro equitativo ex art. 1226 c.c., al pari al risarcimento del danno proposto in maniera indistinta dalla responsabile civile ai crocieristi, ovvero, alternativamente, maggiorando proporzionalmente il danno morale.

Riguardo al danno patrimoniale l'appellante assumeva che il Tribunale sul punto non aveva argomentato alcunché, neppure in termini di esclusioni, omettendo di motivare sulla richiesta risarcitoria, da ritenere anche in questo caso documentata e non contestata. Assumeva che, sotto questo profilo, era senz'altro da risarcire il danno emergente rappresentato dalla perdita dei beni materiali, effetti personali, vestiario, oggetti preziosi e denaro contante che Maria e Gavril Saatsoglou avevano indicato di avere con sé durante la crociera, come da dettagliato elenco in calce alle lettere, per conto degli stessi depositati all'udienza del 3.12.2014, per un valore totale pari ad € 31.733,32.



Circa le provvisionali l'appellante assumeva che, in via subordinata rispetto alle richieste di liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni subiti, venisse aumentato l'importo della concessione, in relazione ai profili risarcitori emersi, per un ammontare pari a non meno di € 100.000,00 per ciascuno, considerata la rilevantissima differenza tra la cifra di cui era stata chiesta la liquidazione integrale e l'importo della provvisoria concessa dal Tribunale, "palesamente penalizzante per le parti civili" e, comunque, considerando le peculiarità eccezionali dell'evento e delle conseguenze potenzialmente esiziali di esso. In estremo subordine, considerato che il Tribunale aveva riconosciuto ad alcuni passeggeri una provvisoria di importo pari ad € 50.000,00, l'appellante chiedeva la liquidazione del medesimo importo anche per i due Saatsoglou, assumendo che se era vero che costoro non avevano dovuto attendere, come alcuni degli altri passeggeri costituiti parti civili, più tempo per sbarcare dalla nave, avevano però "rischiato molto di più di poter perdere la vita poiché la loro scialuppa non si era staccata dal bordo della nave ed era rimasta impigliata nel vuoto ed appesa solo per una parte"; con uno stress ancora più acuto.

L'appellante, dopo avere indicato le varie voci di danno che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili Gavril Saatsoglou e Maria Saatsoglou, passava - sempre nell'ambito del primo motivo di impugnazione - ad esaminare la posizione risarcitoria dell'Eredità giacente di Gabriele Grube.

Il difensore richiamava in proposito la sentenza n. 1361/2014 della Corte di cassazione civile circa il diritto al risarcimento del danno alla vita in quanto tale e, cioè, del danno da morte proprio della vittima, "da intendersi come danno tanatologico trasmissibile agli eredi quali essi siano (e, quindi, anche a quelli da ancora individuarsi come nel caso in esame)". Secondo l'appellante le sezioni unite civili, con la successiva sentenza n. 15350/2015 (di segno contrario) erano intervenute con una pronuncia "sbrigativa di semplice richiamo a precedenti decisioni negazioniste nel caso di morte immediata o che segua entro brevissimo lasso di tempo alle lesioni", per cui, proseguiva, al di là della divisibilità o meno di tale interpretazione, nella fattispecie andava in primo luogo riaffermata

l'esistenza di un diritto della parte al risarcimento - trasmissibile jure hereditatis - per la fase di emergenza vissuta dalla vittima prima del decesso.

In secondo luogo, assumeva l'appellante, la morte da annegamento della signora Gabriele Grube non poteva essere considerata morte istantanea, essendo errato il presupposto dato per sottinteso e scontato dal Tribunale, ma niente affatto accertato e tanto meno verosimile, che la stessa sia morta istantaneamente e che - dunque - non abbia avuto il tempo di realizzare di essere rimasta intrappolata "in un vicolo cieco e mortale" per un considerevole lasso temporale, soffrendo consapevolmente ed apprezzabilmente per l'agonia successiva alla caduta in acqua, che la portava solo in un secondo momento all'asfissia da annegamento ed alla perdita della propria vita. In terzo luogo l'appellante assumeva che il Tribunale aveva comunque valorizzato "il danno catastrofale" come "puntuale personalizzazione del danno morale", sicché anche la citata "ultima e discutibile decisione della Cassazione", non poteva "impattare in alcun modo in ordine al riconoscimento operato" dal Tribunale circa il danno morale subiettivo subito dalla defunta Grube e, dunque, di per sé trasmissibile ai propri eredi, seppure rimanendo a un "troppo prudenziale riconoscimento di provvisionale lasciando ai giudici civili la quantificazione totale del danno morale subiettivo riconosciuto".

Al riguardo l'appellante assumeva il Tribunale di Grosseto avrebbe anzi dovuto liquidare l'intero importo, utilizzando le tabelle del Tribunale di Milano con riferimento al danno permanente all'integrità psico-fisica nella sua massima estensione e, dunque, in un ammontare pari al 100% del danno biologico (colà da invalidità permanente) previsto dalle tabelle aggiornate. Per cui, proseguiva l'appellante, considerato che la Grube aveva 52 anni di età, essendo nata il 23.1.1959, il danno morale subiettivo così equitativamente calcolato risultava pari ad almeno € 897.637,00, da aumentare per la "personalizzazione del danno" di una percentuale ponderata del 50%, in relazione alle specificità ed alle criticità della situazione in cui il danno aveva trovato origine e delle condizioni di terrore e di disperazione che la vittima aveva vissuto e patito, emergenti dalle dichiarazioni rilasciate dalla compagna di viaggio signora Blank, e dunque in € 448.818,50, così



portando il danno morale subiettivo proprio della sig.ra Grube, trasmissibile agli eredi, da liquidare in favore della Eredità giacente, ad un totale di € 1.346.455,50.

Secondo l'appellante, poi, il danno morale subiettivo sopra calcolato dovrebbe essere aumentato di un ulteriore 50%, pari a € 637.227,75, per "il danno morale obiettivo".

L'appellante assumeva che il Tribunale avrebbe dovuto liquidare all'Eredità giacente il danno esistenziale, nella misura del 50% della somma data "dal danno morale subiettivo ed obiettivo" per un totale di € 1.009.841,63 sicché l'importo del danno morale, subiettivo ed obiettivo, ed esistenziale totale subito dalla Grube e trasmissibile a tutti i suoi eredi, andava liquidato in € 3.029.524,88.

Circa la provvisionale l'appellante assumeva che in via subordinata rispetto alle richieste di liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni subiti, venisse aumentato l'importo della provvisionale concessa in corrispondenza ai profili risarcitori emersi, ad almeno € 300.000,00.

L'appellante, dopo aver indicato le varie voci di danno che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili Gavril Saatsoglou e Maria Saatsoglou e, rispettivamente, all'Eredità giacente di Gabriele Grube, si doleva - sempre nell'ambito del primo motivo di impugnazione - del mancato riconoscimento della rivalutazione e degli interessi compensativi per il ritardato pagamento.

L'appellante lamentava, inoltre, la mancata attribuzione ai soggetti rappresentati del risarcimento del c.d. danno punitivo, da porre a carico della responsabile civile, non solo in funzione della sua responsabilità solidale ma, anche e soprattutto, per il suo concorso nella causazione degli eventi, quale responsabilità aggravata dalla condotta e del proprio comportamento omissivo; non solo, quindi, una condanna al risarcimento dei danni causati alla parte civile ma altresì una condanna al risarcimento ricomprensivo un danno ulteriore, di natura non strettamente riparatoria e compensativa ma, bensì, con funzione ulteriore e sanzionatoria.

Al riguardo, proseguiva l'appellante, il Tribunale di Grosseto, da un lato non aveva ritenuto riconoscibile il danno punitivo e, dall'altro, aveva affermato che la responsabile civile non poteva rispondere per un titolo diverso da quello riconducibile alla responsabilità dell'imputato. L'appellante svolgeva in merito un'ampia ed articolata illustrazione della dottrina, del "formante legale" e della giurisprudenza nonché del rilievo da attribuire alla "gravità dell'offesa arrecata dalla condotta dell'imputato" e dei criteri di calcolo del danno aggravato, onde sostenere e ribadire la tesi a favore del riconoscimento di tale danno punitivo.

In conclusione del primo motivo di gravame l'appellante chiedeva quindi la riforma della sentenza impugnata nei termini innanzi esposti e riepilogava le richieste risarcitorie, principali e subordinate, instando per la concessione della provvisoria esecuzione delle statuizioni civili ex art. 540 c.p.p.

In via gradata chiedeva la maggiorazione degli importi delle provvisionali.

5.2.3. Con il secondo motivo l'appellante lamentava l'erronea ed incongrua liquidazione delle somme riconosciute per spese processuali (salvo che per le spese vive, la cui liquidazione non impugnava), in quanto il Tribunale, pur applicando il previsto aumento percentuale in base alla concreta attività processuale svolta dai vari difensori delle parti civili con il massimo dell'aumento percentuale per l'odierna parte appellante - ma solo per la fase dibattimentale, avendo per la fase G.i.p.-Gup operato un aumento del 30% in favore di tutti i difensori - aveva tuttavia commesso l'ingiustizia di prendere come riferimento base per gli aumenti, gli importi medi previsti dal DM 55/2014 e non quelli massimi, nonostante che le liquidazioni richieste, in base alla eccezionalità del peso dibattimentale e della documentazione, si dovessero allineare senza dubbio ai massimi importi previsti dallo stesso D.M. Inoltre il Tribunale non sembrava aver praticato l'aumento del 40% per la difesa di tre parti nella medesima posizione processuale, per la fase dibattimentale e per quella G.i.p.-Gup. In tal senso avanzava, per il primo grado, tre alternative proposte di liquidazione applicando, rispettivamente: 1. un calcolo base: applicazione stretta dei parametri ex D.M. 55/2014, al massimo delle maggiorazioni

ivi previste. 2. un calcolo intermedio: moltiplicando per sei volte gli importi previsti per ciascuna fase, considerando l'impegno profuso, secondo quanto sopra indicato, pari ad almeno sei processi di media importanza (quindi senza aumento 80%). 3. un calcolo massimo: moltiplicando il numero di fasi per ogni attività svolta, considerando l'impegno per ogni udienza/attività, pari all'impegno mediamente profuso in una normale fase processuale prevista dal D.M. 55/2014 (sette ore di udienza e un faldone di carte processuali). Orbene, proseguiva l'appellante, pur limitando la sola illustrazione al calcolo base, senza rinunciare all'auspicabile liquidazione secondo le ulteriori prospettazioni, il prospetto finale era il seguente: per l'udienza preliminare € 16.279,80; per la fase dibattimentale: € 17.793,98. Ferma restando la liquidazione delle spese vive, che non veniva impugnata.

L'appellante aggiungeva che il Tribunale avrebbe dovuto concedere la provvisoria esecutività della statuizione relativa alla condanna delle spese di lite e l'attribuzione al Procuratore antistatario.

5.3. L'appello delle parti civili Gianluca Gabrielli e Laura Avallone.

L'avvocato Sergio Bellotti proponeva appello nell'interesse delle parti civili Gianluca Gabrielli e Laura Avallone.

5.3.1. Il Tribunale, con riguardo alle predette parti civili, condannava l'imputato Francesco Schettino, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., a risarcire ogni danno subito dalla stesse, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisionale, la somma di € 40.000,00 per ciascuno, oltre alla rifusione delle spese di lite in favore di tutte le predette parti assistite dall'avvocato Sergio Bellotti, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 6.966,00 per la fase dibattimentale, € 2.423,70 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.3.2. Il difensore appellante, con il primo motivo lamentava la illogicità della motivazione della sentenza impugnata, nella parte in cui limitava l'importo della provvisionale in favore delle parti civili rappresentate alla somma di € 40.000,00 cadauno.



L'appellante rilevava che il Collegio di primo grado, dopo avere argomentato che anche le parti civili Gianluca Gabrielli e Laura Avallone “..avrebbero avuto diritto a una provvisionale di € 50.000,00, dato che pure le stesse, trovandosi sul lato sinistro della nave, riuscivano a scendere molto tardi attraverso la biscagliina ...”, aveva tuttavia ritenuto che la liquidazione doveva essere contenuta in € 40.000,00 per ciascuno, per essere la domanda di provvisionale formulata in detti termini. Secondo l'appellante il Tribunale non teneva conto delle disposizioni di cui agli artt. 538 e 539 c.p.p., dalle quali non era possibile evincere il principio applicato, atteso che, giusta previsione dell'art. 539 c.p.p., comma 2°, l'unica limitazione che il legislatore imponeva ai fini della determinazione del “quantum” della provvisionale era quello dei limiti del danno per cui si considerava già raggiunta la prova e che non necessariamente coincideva con il danno patrimoniale effettivamente patito dalla parte civile. Aggiungeva che l'indicazione fornita dalla difesa altro non poteva essere che un parametro puramente orientativo e mai limitativo e/o cogente, nel massimo come nel minimo e, quindi, liberamente apprezzabile.

In tale senso l'appellante chiedeva di riformare la sentenza impugnata, nella parte dedicata alle statuizioni civili, con espresso riconoscimento del diritto delle parti civili rappresentate ad una somma a titolo di provvisionale di € 50.000,00.

5.3.3. Il difensore appellante, con il secondo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come rispettivamente richiesti e l'omessa motivazione in relazione alle specifiche posizioni delle parti civili rappresentate.

Sosteneva al riguardo che nel corso dell'istruttoria dibattimentale, per ciascuno dei profili di danno di cui chiedeva la liquidazione, era stata fornita ampia ed esauriente prova, sia attraverso la produzione documentale sia attraverso l'esame di testi delle stesse parti civili, nonché - e soprattutto - attraverso l'esame del consulente tecnico di parte De Girolamo ed il deposito dei relativi elaborati peritali, dai quali emergeva la gravità del danno biologico e l'incidenza dello stesso nella vita delle parti civili rappresentate; che, dal canto loro, né la difesa dell'imputato né quella del

responsabile civile avevano avuto la forza di contrastare le prove sul punto portate dalle parti civili appellanti, assumendo un atteggiamento di tacita acquiescenza, di talché tutti i danni richiesti non potevano che ritenersi provati per come quantificati. In sostanza, il difensore assumeva che, nel caso di specie, il valore probatorio della consulenza medica di parte in atti era stato illegittimamente ed immotivatamente “trascurato” dal Tribunale, per cui in questa sede ne ribadiva la valenza necessaria e sufficiente, come unico e legittimo metro di liquidazione integrale dei danni in favore delle parti appellanti, non potendosi ritenere tale valenza contrastata in alcun serio modo, se non in base ad una contestazione di forma e del tutto generica, non espressamente e/o univocamente riconducibile alle singole parti civili, dovendosi pertanto censurare la valutazione del Tribunale.

L'appellante passava, quindi, ad indicare le varie voci di danno non patrimoniale che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili Gianluca Gabrielli e Laura Avallone.

In primo luogo trattava del danno biologico da invalidità permanente - disturbo post traumatico da stress (DPTS).

Il difensore assumeva che il Collegio di primo grado, contrariamente a quanto affermato in ordine alla impossibilità di una liquidazione dei danni da DPTS, era perfettamente in grado di procedere alla liquidazione del danno. Al riguardo sosteneva che, mentre il CT di parte civile De Girolamo, specialista in stress post traumatico, risultava avere visitato personalmente le parti lese, sottoponendo agli stessi i test CAPS, il CT di Costa Crociere aveva contestato il danno in forma assolutamente generica e non supportata da alcun serio riscontro individuale e specifico, in modo da non poter elidere la qualificazione e quantificazione del danno dimostrata in dibattimento attraverso la documentazione medica, la relazione di consulenza e l'esame del consulente della parte danneggiata; che Costa Crociere s.p.a., nella lettera inviata a tutte le vittime italiane del naufragio, firmata da Andrea Tavella (direttore commerciale e marketing Italia, copia allegata alla memoria ex art. 121 c.p.p. agli atti del dibattimento), datata 8.2.2012, scriveva: "...siamo



consapevoli che per Lei potrebbe essere difficile tornare alla normalità della vita quotidiana cancellando il ricordo dei momenti legati all'incidente vissutoproponendole.... un adeguato servizio di supporto da un punto di vista psicologico"; che il CT della responsabile civile, Costantino Ciallella, non aveva potuto negare che persone esposte ad un evento traumatico grave avessero un rischio molto elevato di soffrire di un DPTS e, su domanda del difensore di una parte civile, era "costretto a rispondere" che - su una scala da 1 a 10 - il naufragio di una grande nave da crociera rappresentava un evento stressante gravissimo, pari a 10, il massimo previsto dai CAPS; che altro elemento fondamentale apportato alla conoscenza processuale del Collegio attraverso l'esame del consulente di parte De Girolamo, era l'illustrazione dei criteri diagnostici per la individuazione e classificazione del PTSD, attraverso la somministrazione di una sorta di questionario-intervista, denominato CAPS, "essendo qualsiasi altra tipologia o forma di valutazione diagnostica non accreditata e, dunque, non affidabile né utilizzabile".

Il difensore deduceva che, a carico di Gianluca Gabrielli e di Laura Avallone, il danno biologico, sulla base della liquidazione offerta dalle tabelle in uso presso il Tribunale di Milano, doveva essere liquidato rispettivamente in € 234.484,50 ed in € 167.142,00.

Il difensore deduceva che era altresì da risarcire a Gianluca Gabrielli e Laura Avallone l'inabilità temporanea parziale per un prolungato periodo - di 195 giorni per entrambi - da considerare pari almeno all'80% e da liquidare in € 22.260,00 per ciascuno.

L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe dovuto provvedere alla liquidazione integrale del danno morale, quale autonoma voce di danno, nella misura di € 117.242,25 per Gabrielli e di € 83.571,00 per Avallone.

Circa il danno esistenziale l'appellante assumeva che il Tribunale avrebbe dovuto provvedere alla liquidazione integrale nella misura di € 175.863,37 per Gabrielli e di € 126.356,50 per Avallone.



Circa il danno da vacanza rovinata l'appellante deduceva che era risarcibile autonomamente e che il Tribunale avrebbe, pertanto, dovuto provvedere alla liquidazione integrale anche del danno da vacanza rovinata, nella misura di € 10.000,00 per ciascuno.

Con riguardo al danno patrimoniale il difensore assumeva che, sotto questo profilo, era senz'altro da risarcire il danno emergente, per Gabrielli di € 284,00 per spese mediche, € 100,00 per "spese varie" ed € 10.000,00 per la perdita del bagaglio; per Avallone di € 636,51 per spese mediche ed € 10.000,00 per la perdita del bagaglio.

L'appellante, dopo aver indicato le varie voci di danno che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili rappresentate, si doleva ancora - sempre nell'ambito del primo motivo di impugnazione - del mancato riconoscimento della rivalutazione e degli interessi compensativi per il ritardato pagamento.

Lamentava, inoltre, la mancata attribuzione del risarcimento del c.d. danno punitivo, da porre a carico della responsabile civile non solo per il principio della solidarietà ma, anche e soprattutto, per il suo concorso nella causazione degli eventi, a titolo di responsabilità aggravata dalla condotta e per il proprio comportamento omissivo; Costa Crociere s.p.a. doveva essere condannata non solo, dunque, al risarcimento dei danni causati alla parte civile, ma altresì al risarcimento in favore delle parti civili rappresentate di un danno ulteriore, di natura non strettamente riparatoria e compensativa, ma, bensì, con funzione sanzionatoria.

L'appellante al riguardo esponeva che il Tribunale di Grosseto, da un lato, aveva ritenuto non riconosciuto dal nostro ordinamento il c.d. danno punitivo e, dall'altro, che la responsabile civile non poteva rispondere per un titolo diverso da quello direttamente scaturente dalla responsabilità dell'imputato.

Il difensore svolgeva in merito un' ampia ed articolata illustrazione della dottrina, del "formante legale" e della giurisprudenza nonché del rilievo da attribuire alla "gravità dell'offesa arrecata dalla condotta dell'imputato" e dei criteri di calcolo del danno aggravato, onde sostenere la tesi a favore del riconoscimento di tale danno punitivo, che chiedeva di liquidare in € 500.000,00 per ciascuna parte.

5.3.4 Con il terzo motivo l'appellante lamentava l'erronea ed incongrua liquidazione delle somme riconosciute per spese processuali (salvo che per le spese vive, la cui liquidazione non impugnava), in quanto il Tribunale, pur applicando il previsto aumento percentuale in base alla concreta attività processuale svolta dai vari difensori delle parti civili, ma in relazione alle presenze, senza tenere conto delle sostituzioni, aveva come riferimento base di partenza per gli aumenti gli importi medi previsti dal D.M. 55/2014 e non quelli massimi, nonostante che le liquidazioni richieste, in base alla eccezionalità del peso dibattimentale e della documentazione, si dovessero allineare senza dubbio ai massimi importi previsti dallo stesso D.M.; che, inoltre, non aveva applicato l'aumento del 20% per la difesa di più parti.

L'appellante aggiungeva che il Tribunale avrebbe dovuto concedere -così come fatto per la condanna al risarcimento del danno - la provvisoria esecutività della statuizione relativa alla condanna al pagamento delle spese di lite.

5.4. L'appello delle parti civili Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli, minorenni, rappresentate dai genitori Gianluca Gabrielli e Laura Avallone.

L'avvocato Stefano Minasi proponeva appello nell'interesse delle parti civili Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli, minorenni, rappresentate dai genitori Gianluca Gabrielli e Laura Avallone.

5.4.1. Il Tribunale, con riguardo alle predette parti civili, condannava l'imputato Francesco Schettino, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., a risarcire ogni danno subito dalla stesse, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisionale, la somma di € 40.000,00 per ciascuna, oltre alla rifusione delle spese di lite in favore delle predette parti assistite dall'avvocato Stefano Minasi, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 6.966,00 per la fase dibattimentale, € 1.957,40 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.4.2. Il difensore, con il primo motivo, lamentava la illogicità della motivazione della sentenza impugnata, nella parte in cui limitava l'importo della provvisionale in favore delle parti civili rappresentate alla somma di € 40.000,00 ciascuna.

L'appellante rilevava che il Collegio di primo grado, dopo avere argomentato che anche le parti civili Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli "...avrebbero avuto diritto a una provvisionale di € 50.000,00, dato che pure le stesse, trovandosi sul lato sinistro della nave, riuscivano a scendere molto tardi attraverso la biscaglina ...", aveva tuttavia ritenuto che la liquidazione doveva essere contenuta in € 40.000,00 per ciascuno, per essere la domanda di provvisionale formulata in detti termini. Secondo l'appellante il Tribunale non teneva conto delle disposizioni di cui agli artt. 538 e 539 c.p.p., dalle quali non era possibile evincere il principio applicato, atteso che, giusta previsione dell'art. 539 c.p.p., comma 2°, l'unica limitazione che il legislatore imponeva ai fini della determinazione del "quantum" della provvisionale era quello dei limiti del danno per cui si considerava già raggiunta la prova e che non necessariamente coincideva con il danno patrimoniale effettivamente patito dalla parte civile. Aggiungeva che l'indicazione fornita dalla difesa altro non poteva essere che un parametro puramente orientativo e mai limitativo e/o cogente, nel massimo come nel minimo e, quindi, liberamente apprezzabile. In tale senso l'appellante chiedeva di riformare la sentenza impugnata, nella parte dedicata alle statuizioni civili, con espresso riconoscimento del diritto delle parti civili rappresentate ad una somma a titolo di provvisionale di € 50.000,00.

5.4.3. Il difensore, con il secondo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come rispettivamente richiesti e l'omessa motivazione in relazione alle specifiche posizioni delle parti civili rappresentate.

Sosteneva al riguardo che nel corso dell'istruttoria dibattimentale, per ciascuno dei profili di danno di cui chiedeva la liquidazione, era stata fornita ampia ed esauriente prova, sia attraverso la produzione documentale sia attraverso l'esame di testi delle stesse parti civili, nonché - e soprattutto - attraverso l'esame del consulente tecnico di parte De Girolamo ed il deposito dei relativi elaborati peritali, dai quali emergeva la gravità del danno biologico e l'incidenza dello stesso nella vita delle parti civili rappresentate; che, dal canto loro, né la difesa dell'imputato né quella del responsabile civile avevano avuto la forza di contrastare le prove sul punto portate dalle parti civili appellanti, assumendo un atteggiamento di tacita acquiescenza, di



talché tutti i danni richiesti non potevano che ritenersi provati per come quantificati. In sostanza, il difensore assumeva che, nel caso di specie, il valore probatorio della consulenza medica di parte in atti era stato illegittimamente ed immotivatamente “trascurato” dal Tribunale, per cui in questa sede ne ribadiva la valenza necessaria e sufficiente, come unico e legittimo metro di liquidazione integrale dei danni in favore delle parti appellanti, non potendosi ritenere tale valenza contrastata in alcun serio modo, se non in base ad una contestazione di forma e del tutto generica, non espressamente e/o univocamente riconducibile alle singole parti civili, dovendosi pertanto censurare la valutazione del Tribunale.

Il difensore, passava, quindi, ad indicare le varie voci di danno non patrimoniale che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli.

In primo luogo trattava del danno biologico da invalidità permanente - disturbo post traumatico da stress (DPTS).

L'appellante assumeva che il Collegio di primo grado, contrariamente a quanto affermato in ordine alla impossibilità di una liquidazione dei danni da DPTS, era perfettamente in grado di procedere alla liquidazione del danno. Al riguardo sosteneva che, mentre il CT di parte civile De Girolamo, specialista in stress post traumatico, risultava avere visitato personalmente le parti lese, sottoponendo agli stessi i test CAPS, il CT di Costa Crociere aveva contestato il danno in forma assolutamente generica e non supportata da alcun serio riscontro individuale e specifico, in modo da non poter elidere la qualificazione e quantificazione del danno dimostrata in dibattimento attraverso la documentazione medica, la relazione di consulenza e l'esame del consulente della parte danneggiata; che Costa Crociere s.p.a., nella lettera inviata a tutte le vittime italiane del naufragio, firmata da Andrea Tavella (direttore commerciale e marketing Italia, copia allegata alla memoria ex art. 121 c.p.p. agli atti del dibattimento), datata 8.2.2012, scriveva: "...siamo consapevoli che per Lei potrebbe essere difficile tornare alla normalità della vita quotidiana cancellando il ricordo dei momenti legati all'incidente vissuto



.....proponendole.... un adeguato servizio di supporto da un punto di vista psicologico”; che il CT della responsabile civile, Costantino Ciallella, non aveva potuto negare che persone esposte ad un evento traumatico grave avessero un rischio molto elevato di soffrire di un DPTS e, su domanda del difensore di una parte civile, era “costretto a rispondere” che - su una scala da 1 a 10 - il naufragio di una grande nave da crociera rappresentava un evento stressante gravissimo, pari a 10, il massimo previsto dai CAPS; che altro elemento fondamentale apportato alla conoscenza processuale del Collegio attraverso l’esame del consulente di parte De Girolamo, era l’illustrazione dei criteri diagnostici per la individuazione e classificazione del PTSD, attraverso la somministrazione di una sorta di questionario-intervista, denominato CAPS, “essendo qualsiasi altra tipologia o forma di valutazione diagnostica non accreditata e, dunque, non affidabile né utilizzabile”. Il difensore deduceva che, a carico di Giorgia Gabrielli e di Giulia Gabrielli, il danno biologico, sulla base della liquidazione offerta dalle tabelle in uso presso il Tribunale di Milano, doveva essere liquidato rispettivamente in € 40.783,50 e in € 40.990,50. L’appellante sosteneva che era altresì da risarcire a Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli l’inabilità temporanea parziale per un prolungato periodo - di 75 giorni per entrambe - da considerarsi pari almeno all’80% e da liquidare in € 9.700,00 per ciascuna. Il difensore assumeva che il Tribunale avrebbe dovuto provvedere alla liquidazione integrale del danno morale, quale autonoma voce di danno, nella misura di € 20.391,75 per Giorgia Gabrielli e di € 20.495,25 per Giulia Gabrielli. Circa il danno esistenziale l’impugnante assumeva che il Tribunale avrebbe dovuto provvedere alla liquidazione integrale nella misura di € 30.587,52 per Giorgia Gabrielli e di € 30.742,87 per Giulia Gabrielli. Circa il danno da vacanza rovinata l’appellante assumeva che era risarcibile autonomamente e che il Tribunale avrebbe, pertanto, dovuto provvedere alla liquidazione integrale anche del danno da vacanza rovinata, nella misura di € 10.000,00 per ciascuna. Il difensore, dopo aver indicato le varie voci di danno che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili rappresentate, si doleva - sempre nell’ambito del primo motivo di impugnazione - del mancato riconoscimento della rivalutazione e degli



interessi compensativi per il ritardato pagamento. Lamentava, inoltre, la mancata attribuzione del risarcimento del c.d. danno punitivo, da porre a carico della responsabile civile non solo per il principio della solidarietà ma, anche e soprattutto, per il suo concorso nella causazione degli eventi, a titolo di responsabilità aggravata dalla condotta e per il proprio comportamento omissivo; Costa Crociere s.p.a. doveva essere condannata non solo, dunque, al risarcimento dei danni causati alla parte civile, ma altresì al risarcimento in favore delle parti civili rappresentate di un danno ulteriore, di natura non strettamente riparatoria e compensativa, ma, bensì, con funzione sanzionatoria. L'appellante al riguardo esponeva che il Tribunale di Grosseto, da un lato, aveva ritenuto non riconosciuto dal nostro ordinamento il c.d. danno punitivo e, dall'altro, che la responsabile civile non poteva rispondere per un titolo diverso da quello direttamente scaturente dalla responsabilità dell'imputato.

Il difensore svolgeva in merito un' ampia ed articolata illustrazione della dottrina, del "formante legale" e della giurisprudenza nonché del rilievo da attribuire alla "gravità dell'offesa arrecata dalla condotta dell'imputato" e dei criteri di calcolo del danno aggravato, onde sostenere la tesi a favore del riconoscimento di tale danno punitivo, che chiedeva di liquidare in € 500.000,00 per ciascuna parte.

5.4.4 Con il terzo motivo l'appellante lamentava l'erronea ed incongrua liquidazione delle somme riconosciute per spese processuali (salvo che per le spese vive, la cui liquidazione non impugnava), in quanto il Tribunale, pur applicando il previsto aumento percentuale in base alla concreta attività processuale svolta dai vari difensori delle parti civili, ma in relazione alle presenze, senza tenere conto delle sostituzioni, aveva come riferimento base di partenza per gli aumenti gli importi medi previsti dal D.M. 55/2014 e non quelli massimi, nonostante che le liquidazioni richieste, in base alla eccezionalità del peso dibattimentale e della documentazione, si dovessero allineare senza dubbio ai massimi importi previsti dallo stesso D.M.; che, inoltre, non aveva applicato l'aumento del 20% per la difesa di più parti. L'appellante aggiungeva che il Tribunale avrebbe dovuto concedere -così come fatto per la condanna al risarcimento del danno - la provvisoria esecutività della statuizione relativa alla condanna al pagamento delle spese di lite.

5.5. L'appello delle parti civili John William Rodford e Mandy Jane Rodford.

L'avvocato Massimiliano Gabrielli proponeva appello nell'interesse delle parti civili John William Rodford e Mandy Jane Rodford.

5.5.1. Il Tribunale, con riguardo alle predette parti civili, condannava l'imputato Francesco Schettino, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., a risarcire ogni danno subito dalla stesse, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisionale, la somma di € 50.000,00 per ciascuna, oltre alla rifusione delle spese di lite in favore delle predette parti assistite dall'avvocato Massimiliano Gabrielli, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 8.359,20 per la fase dibattimentale, € 11.595,13 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.5.2. Il difensore, con il primo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come rispettivamente richiesti e l'omessa motivazione in relazione alle specifiche posizioni delle parti civili rappresentate.

Sosteneva al riguardo che il Tribunale aveva adottato un ingiusto livellamento nella liquidazione dei danni, effettuandola in modo non personalizzato, nonostante avesse tutti gli elementi per distinguere tra i vari soggetti e le varie singole fattispecie di danno subite dai passeggeri. Evidenziava che i primi giudici ritenevano di liquidare, in via equitativa, la somma di € 30.000,00 a titolo di danno non patrimoniale per lo stato di stress psico-emozionale (con ripercussioni sulla dignità personale) subito dai naufraghi, con la sola distinzione di una decina di persone che si erano trovate più a lungo sul lato sinistro della nave ed erano, quindi, discese dalla stessa più tardi degli altri, commettendo l'errore di utilizzare il medesimo parametro sia per liquidare il risarcimento definitivo nei confronti delle parti civili che avevano chiesto la liquidazione del solo danno non patrimoniale -senza danno biologico -, sia per liquidare le provvisionali in favore delle parti civili che - come quelle rappresentate - avevano chiesto di vedersi riconosciuto sia il danno non patrimoniale - anche sotto il profilo del danno biologico - che quello patrimoniale, assurgendo - secondo

l'appellante - la somma di € 30.00,00 ad una sorta "di gettone presenza sulla nave in occasione del naufragio".

L'appellante assumeva che l'incongruità di una tale valutazione era evidente, soprattutto se parametrata alle singole emergenze processuali, perché non tutte le parti civili avevano scelto di espletare un'istruttoria dibattimentale approfondita come le parti in questione e, comunque, non tutte le parti civili avevano vissuto il naufragio con identiche modalità.

Sotto diverso profilo l'appellante affermava che il Collegio giudicante si pronunciava in ordine al danno patrimoniale ma soltanto per riconoscerne e liquidarne l'ammontare in favore di alcune parti civili, omettendo, per contro, di darne contezza - anche solo in termini di esclusione - con riferimento alle altre parti civili, come le odierne rappresentate, che pure in dibattimento avevano allegato e provato quanto richiesto sotto questo ulteriore profilo di danno. L'appellante lamentava, inoltre, che il Tribunale aveva rigettato le richieste avanzate per danno punitivo, danno da vacanza rovinata e danno esistenziale.

Il difensore di John William Rodford e Mandy Jane Rodford sosteneva che, nel corso dell'istruttoria dibattimentale, per ciascuno dei profili di danno di cui chiedeva la liquidazione era stata fornita ampia ed esauriente prova, sia attraverso la produzione documentale sia attraverso l'esame di testi delle stesse parti civili, nonché - e soprattutto - attraverso l'esame del consulente di parte ed il deposito dei relativi elaborati peritali, dai quali emergeva la gravità del danno biologico e l'incidenza dello stesso nella vita delle parti civili rappresentate; che, dal canto loro, né la difesa dell'imputato né la difesa del responsabile civile avevano avuto la forza di contrastare le prove sul punto portate dalle parti civili appellanti, assumendo un atteggiamento di tacita acquiescenza, di talché tutti i danni richiesti non potevano che ritenersi provati, per come quantificati; che neppure l'esame del consulente tecnico di parte della responsabile civile, Costantino Ciallella, escusso all'udienza del 1.12.2014, poteva ritenersi "incisivo e dirimente in termini critici e/o demolitivi del danno biologico così come documentato dalle parti civili, finanche nelle

ripercussioni sulla personalità dei soggetti, nella loro quotidianità come anche nel loro lavoro, nella vita di relazione, negli affetti familiari, nei rapporti di amicizia o nelle occasioni di svago”; che l’elaborato del consulente di parte Ciallella era per sua stessa definizione un generico ed indifferenziato “parere in tema di accertamento e quantificazione della reazione psichica al naufragio”, con il quale tendeva principalmente a spostare i termini della questione sul fatto che la quantificazione effettuata dal consulente delle parti civili non sarebbe stata rispondente alla nuova edizione aggiornata del manuale di riferimento, salvo poi evidenziare che “il dato rilevante , come già esplicitato nel DSM IV e ribadito nella versione attuale in uso” era rappresentato dal disturbo del funzionamento socio-lavorativo legato alla presenza dei sintomi, disturbo che doveva essere clinicamente significativo; che a ciò andava aggiunto che lo stesso Ciallella - durante il suo esame - evidenziava come, tuttavia, il ricorso ai manuali non era sufficiente per la diagnosi di PTSD, assumendo soprattutto rilevanza l’osservazione del periziato ed il vissuto riportato dallo stesso nei colloqui, riferendosi ai quali Ciallella aveva parlato di “empatia”, proprio quella che era stata omessa dal CT di Costa Crociere s.p.a. e che aveva consentito al CT di parte civile di elaborare il contenuto della relazione in atti, “pervenendo ad una attendibile e condivisibile rilevazione della misura del danno”.

L’appellante al riguardo affermava che si era trattato di un lavoro che, attraverso la somministrazione dei questionari CAPS, prendeva le mosse proprio dal racconto della personale esperienza a bordo da parte del soggetto esaminato e delle influenze che tale vicenda aveva lasciato sul soggetto nella vita di tutti i giorni. Tale modus operandi aveva consentito di avvalersi della menzionata “empatia” e di meglio conoscere, valutare e diagnosticare le cause della malattia e delle sue ripercussioni, ma prima ancora, di soppesare la genuinità del vissuto riferito, al fine di determinare l’entità del danno e la sua quantificazione che, dunque, nel caso di specie, non poteva essere in alcun modo demolita o contrastata da teorie o ipotesi, del tutto generiche e non espressamente e/o univocamente riconducibili alle parti civili rappresentate. In sostanza, il difensore assumeva che il valore probatorio della consulenza medica di parte in atti era stato illegittimamente ed immotivatamente

“trascurato” dal Tribunale, per cui in questa sede ne ribadiva “la valenza necessaria e sufficiente come unico e legittimo metro di liquidazione integrale dei danni in favore delle odierne parti appellanti, non potendosi ritenere tale valenza contrastata in alcun serio modo se non in base ad una contestazione di forma e del tutto generica, oltremodo non espressamente e/o univocamente riconducibile alle singole parti civili, dovendosi pertanto censurare e ritenere ingiusto sul punto il modus operandi del Tribunale”.

L'appellante, dopo aver riassunto in un'ampia “parte generale” il panorama dottrinale e giurisprudenziale circa il danno patrimoniale e non patrimoniale, passava ad indicare le varie voci di danno non patrimoniale che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili John William Rodford e Mandy Jane Rodford.

In primo luogo trattava del danno biologico da invalidità permanente - disturbo post traumatico da stress (DPTS). L'appellante assumeva che il Collegio di primo grado, contrariamente a quanto affermato in ordine alla impossibilità di una liquidazione dei danni da DPTS, era perfettamente in grado di procedere alla liquidazione del danno, quantomeno nella forma di una provvisionale, in modo e misura assai più estesi di quanto avvenuto in sentenza. Al riguardo sosteneva che, mentre il CT di parte civile De Girolamo, specialista in stress post traumatico, risultava avere visitato personalmente le parti lese sottoponendo agli stessi i test CAPS “(unica modalità riconosciuta dall'intera comunità scientifica mondiale quale strumento diagnostico per riscontrare lo stress post traumatico ed il grado di invalidità derivatone)”, il CT di Costa Crociere, “un medico legale peraltro non specializzato nella valutazione dello stress post traumatico (...) rivelava non solo di non avere mai incontrato e nemmeno sottoposto ad un qualche colloquio gli odierni appellanti, ma candidamente ammetteva di aver parlato con 2 o tre passeggeri (!!), sul totale di 4.400 persone a bordo e che nessuno degli stessi soggetti da egli presi a riferimento, si era costituito come parte civile nel processo penale!...”; che, pertanto, era di tutta evidenza quanto la contestazione del danno lamentato effettuata dal consulente della responsabile civile in forma assolutamente generica e non supportata da alcun serio riscontro individuale e specifico, non potesse “elidere la qualificazione e

quantificazione del danno dimostrata in dibattimento attraverso la documentazione medica, la consulenza e l'esame del consulente della parte danneggiata"; che, all'udienza del 20.10.2014, il consulente medico De Girolamo aveva illustrato i risultati del proprio lavoro e confermato la presenza e sussistenza dei sintomi di post *traumatic stress disorder* (PTSD o DPTS), quantificando in termini percentuali il danno biologico e proponendo i parametri di liquidazione economica secondo i criteri di danno tabellare comunemente utilizzati per il risarcimento dei danni alla persona; che Costa Crociere nella lettera inviata a tutte le vittime italiane del naufragio, firmata da Andrea Tavella (direttore commerciale e marketing Italia, copia allegata alla memoria ex art. 121 c.p.p. agli atti del dibattimento), datata 8.2.2012, scriveva:"...siamo consapevoli che per Lei potrebbe essere difficile tornare alla normalità della vita quotidiana cancellando il ricordo dei momenti legati all'incidente vissutoproponendole.... un adeguato servizio di supporto da un punto di vista psicologico"; che CT della responsabile civile, Costantino Ciallella, non aveva potuto negare che persone esposte ad un evento traumatico grave avessero un rischio molto elevato di soffrire di un DPTS e, su domanda del difensore di una parte civile, era "costretto a rispondere" che - su una scala da 1 a 10 - il naufragio di una grande nave da crociera rappresentava un evento stressante gravissimo pari a 10, il massimo previsto dai CAPS; che altro elemento fondamentale apportato alla conoscenza processuale del Collegio attraverso l'esame del consulente De Girolamo era l'illustrazione dei criteri diagnostici per la individuazione e classificazione del PTSD, attraverso la somministrazione di una sorta di questionario-intervista, denominato CAPS, essendo qualsiasi altra tipologia o forma di valutazione diagnostica non accreditata e, dunque, non affidabile né utilizzabile. Il difensore deduceva che a carico di John William Rodford il CT De Girolamo aveva riscontrato la presenza di 5 sintomi di "rievocazione" (Cluster B), 6 sintomi di "Evitamento e di ottundimento" (Cluster C), 5 sintomi di "Iperarousal" (Cluster D), una durata del disturbo superiore ad un mese, un livello moderato di sofferenza soggettiva e di compromissione delle funzioni sociali, condizioni tali da qualificare pienamente una diagnosi di DPTS cronico, con un punteggio



complessivo pari a 75, "corrispondente a un DPTS Cronico grave", a sua volta corrispondente ad un danno biologico tabellare pari al 27%. Danno biologico che, sulla base della liquidazione offerta dalle tabelle in uso presso il Tribunale di Milano dava diritto, in base alla età al momento del fatto (47 anni), ad ottenere a titolo risarcitorio l'importo di € 115.886,00. Importo che, alla luce dei criteri orientativi per la liquidazione del danno non patrimoniale dettati dal Tribunale di Milano e, in particolare, della c.d. "personalizzazione del danno" per particolari condizioni soggettive, doveva poi essere aumentato di una percentuale ponderata del 34% in relazione alle specificità ed alle criticità della situazione in cui il danno aveva trovato origine e delle condizioni di terrore che la vittima aveva vissuto e patito e, dunque, in € 37.083,52 - ulteriormente aumentato di € 57.943,00 per danno morale - così portando il "danno non patrimoniale permanente risarcibile" ad un totale di € 210.912,53. Il difensore deduceva che a carico di Mandy Jane Rodford il CT De Girolamo aveva riscontrato la presenza di 5 sintomi di "rievocazione" (Cluster B), 6 sintomi di "Evitamento e di ottundimento" (Cluster C), 4 sintomi di "Iperarousal" (Cluster D), una durata del disturbo superiore ad un mese, un livello moderato-grave di sofferenza soggettiva e di compromissione delle funzioni sociali e lavorative, condizioni tali da qualificare pienamente una diagnosi di DPTS cronico, con un punteggio complessivo pari a 65, "corrispondente a un DPTS cronico", a sua volta corrispondente ad un danno biologico tabellare pari al 25%. Danno biologico che, sulla base della liquidazione offerta dalle tabelle in uso presso il Tribunale di Milano dava diritto, in base alla età al momento del fatto (46 anni), ad ottenere a titolo risarcitorio l'importo di € 101.000,00. Importo che, alla luce dei criteri orientativi per la liquidazione del danno non patrimoniale dettati dal Tribunale di Milano e, in particolare, della c.d. "personalizzazione del danno" per particolari condizioni soggettive, doveva poi essere aumentato di una percentuale ponderata del 34% in relazione alle specificità ed alle criticità della situazione in cui il danno aveva trovato origine e delle condizioni di terrore che la vittima aveva vissuto e patito e, dunque, in € 34.340,00 - ulteriormente aumentato di € 50.500,00 per danno morale -



così portando il “danno non patrimoniale permanente risarcibile” ad un totale di € 185.840,00.

Il difensore deduceva che era altresì da risarcire a entrambe le parti civili rappresentate l’inabilità temporanea parziale per il prolungato periodo di malattia, “anche se non comprovato da certificati medici, non prodotti semplicemente perché inesistenti nel sistema anglosassone”, in misura totale per giorni 10 e, rispettivamente, al 75%, al 50% e al 25% di parziale per ulteriori giorni 10+10+10, per un importo complessivo di € 4.518,75 per ciascuna parte, considerato un aumento parziale per danno morale di € 1.506,25.

Circa il danno esistenziale l’appellante assumeva che il Tribunale si era “trincerato” dietro alla asserita necessità di scongiurare rischi di “duplicazioni risarcitorie”, così palesando la totale inadeguatezza della motivazione sul punto e, ancor prima, manifestando incomprendimento della dimensione di tale profilo di danno, da ritenere invece provato e non contestato dalla responsabile civile, come si poteva evincere - a dire della difesa - dal passo della lettera inviata ai passeggeri da Costa Crociere s.p.a., innanzi ricordata, avendo ammesso anche il CT di detta parte, Costantino Ciallella, il fatto che le vittime di DPTS potessero soffrire di gravi menomazioni nel loro funzionamento psico-sociale, ossia che il disturbo aveva potuto produrre effetti molto gravi sulla vita di tutti i giorni, sui rapporti interpersonali, sulla capacità lavorativa, etc.

L’appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe quindi dovuto provvedere alla liquidazione integrale anche del danno esistenziale, quale autonoma voce di danno, utilizzando quale parametro liquidatorio quello della misura non inferiore ad $\frac{1}{2}$ della somma del danno biologico e del danno morale e, quindi, non inferiore a € 185.840,00 per Mandy Jane Rodford ed a € 105.456,26 per John William Rodford.

Circa il danno da vacanza rovinata l’appellante assumeva che era risarcibile autonomamente, in virtù del combinato disposto dell’art. 2059 c.c. e dell’art. 32 Cost., in quanto consistente nel pregiudizio conseguente alla lesione dell’interesse del turista di godere pienamente del viaggio organizzato, come occasione di piacere

e di riposo, danno tanto più grave ove si trattasse di circostanze particolari, come un viaggio di nozze e di altre occasioni irripetibili.

L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe dovuto, pertanto, provvedere alla liquidazione integrale anche del danno da vacanza rovinata, quale autonoma voce di danno, quantificato nella misura di € 11.000,00, con metro equitativo ex art. 1226 c.c., al pari al risarcimento del danno proposto in maniera indistinta dalla responsabile civile ai crocieristi, ovvero, alternativamente, maggiorando proporzionalmente il danno morale.

Con riguardo al danno patrimoniale l'appellante assumeva che il Tribunale sul punto non argomentava alcunché neppure in termini di esclusioni, di fatto omettendo di motivare sulla richiesta risarcitoria, documentata e non contestata. Assumeva che sotto questo profilo era senz'altro da risarcire il danno emergente rappresentato dalla perdita dei beni materiali, effetti personali, vestiario, oggetti preziosi e denaro contante che le parti civili rappresentate avevano indicato di avere con sé durante la crociera, come da dettagliato elenco in calce alle lettere dagli stessi depositate, per un valore totale pari ad € 16.000,00 per ciascuna.

Circa le provvisionali l'appellante assumeva che, in via subordinata rispetto alle richieste di liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni subiti, venisse aumentato l'importo della concessione, in relazione ai profili risarcitori emersi, per un ammontare pari a non meno di € 300.000,00 per ciascuno, considerata la rilevantissima differenza tra la cifra di cui era stata chiesta la liquidazione integrale e l'importo della provvisoria concessa dal Tribunale, "palesamente penalizzante per le parti civili" e, comunque, considerando le peculiarità eccezionali dell'evento e delle conseguenze potenzialmente esiziali di esso.

L'appellante, dopo aver indicato le varie voci di danno che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili rappresentate si doleva - sempre nell'ambito del primo motivo di impugnazione - del mancato riconoscimento della rivalutazione e degli interessi compensativi per il ritardato pagamento. L'appellante lamentava, inoltre, la mancata attribuzione del risarcimento del c.d. danno punitivo, da porre a



carico della responsabile civile, non solo in funzione della sua responsabilità solidale ma, anche e soprattutto, per il suo concorso nella causazione degli eventi, quale responsabilità aggravata dalla condotta e del proprio comportamento omissivo; non solo, quindi, una condanna al risarcimento dei danni causati alla parte civile ma altresì una condanna al risarcimento ricomprendente un danno ulteriore, di natura non strettamente riparatoria e compensativa ma, bensì, con funzione ulteriore e sanzionatoria.

Al riguardo, proseguiva l'appellante, il Tribunale di Grosseto, da un lato non aveva ritenuto riconoscibile il danno punitivo e, dall'altro, aveva affermato che la responsabile civile non poteva rispondere per un titolo diverso da quello riconducibile alla responsabilità dell'imputato.

L'appellante svolgeva in merito un' ampia ed articolata illustrazione della dottrina, del "formante legale" e della giurisprudenza nonché del rilievo da attribuire alla "gravità dell'offesa arrecata dalla condotta dell'imputato" e dei criteri di calcolo del danno aggravato, onde sostenere la tesi a favore del riconoscimento di tale danno punitivo mediante la moltiplicazione x 5 del danno innanzi calcolato.

In conclusione del primo motivo di gravame l'appellante ribadiva la richiesta di riforma della sentenza impugnata nei termini innanzi esposti e riepilogava le richieste risarcitorie principali e subordinate, chiedendo la concessione della provvisoria esecuzione delle statuizioni civili ex art. 540 c.p.p.

In via gradata chiedeva la maggiorazione degli importi delle provvisionali.

5.5.3 Con il secondo motivo l'appellante lamentava l'erronea ed incongrua liquidazione delle somme riconosciute per spese processuali (salvo che per le spese vive, la cui liquidazione non impugnava), in quanto il Tribunale, pur applicando il previsto aumento percentuale in base alla concreta attività processuale svolta dai vari difensori delle parti civili con il massimo dell'aumento percentuale per l'odierna parte appellante - ma solo per la fase dibattimentale, avendo per la fase G.i.p.-Gup operato un aumento del 30% in favore di tutti i difensori - aveva tuttavia commesso l'ingiustizia di prendere come riferimento base per gli aumenti, gli

importi medi previsti dal D.M. 55/2014 e non quelli massimi, nonostante che le liquidazioni richieste, in base alla eccezionalità del peso dibattimentale e della documentazione, si dovessero allineare senza dubbio ai massimi importi previsti dallo stesso D.M. Inoltre il Tribunale non sembrava aver praticato l'aumento del 40% per la difesa di tre parti nella medesima posizione processuale, per la fase dibattimentale e per quella G.i.p.-Gup. In tal senso avanzava, per il primo grado, tre alternative proposte di liquidazione applicando, rispettivamente: 1. un calcolo base: applicazione stretta dei parametri ex D.M. 55/2014, al massimo delle maggiorazioni ivi previste. 2. un calcolo intermedio: moltiplicando per sei volte gli importi previsti per ciascuna fase, considerando l'impegno profuso, secondo quanto sopra indicato, pari ad almeno sei processi di media importanza (quindi senza aumento 80%). 3. un calcolo massimo: moltiplicando il numero di fasi per ogni attività svolta, considerando l'impegno per ogni udienza/attività, pari all'impegno mediamente profuso in una normale fase processuale prevista dal D.M. 55/2014 (sette ore di udienza e un faldone di carte processuali). Orbene, proseguiva l'appellante, pur limitando, in questo atto la sola illustrazione del calcolo base, pur non rinunciando alla auspicabile liquidazione secondo le ulteriori prospettazioni, veniva il seguente prospetto finale, per l'udienza preliminare: € 16.279,80; per la fase dibattimentale € 16.191,80 ferma restando la liquidazione delle spese vive, che non impugnava. L'appellante aggiungeva che il Tribunale avrebbe dovuto concedere la provvisoria esecutività della statuizione relativa alla condanna delle spese di lite e l'attribuzione al Procuratore antistatario.

5.6. L'appello delle parti civili Rosa Anna Abbinante e Luigi D'Eliso.

L'avvocato Domenico Chirulli proponeva appello nell'interesse delle parti civili Rosa Anna Abbinante e Luigi D'Eliso.

5.6.1. Il Tribunale, con riguardo alle predette parti civili, condannava l'imputato Francesco Schettino, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., a risarcire ogni danno subito dalle stesse, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisoria, la somma di € 30.000,00 per ciascuna, oltre alla rifusione

delle spese di lite in favore delle predette parti assistite dall'avvocato Domenico Chirulli, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 6.966,00 per la fase dibattimentale, € 4.000,20 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.6.2. Il difensore appellante, con il primo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come rispettivamente richiesti e l'omessa motivazione in relazione alle specifiche posizioni delle parti civili rappresentate.

Sosteneva al riguardo che il Tribunale aveva adottato un'ingiusta "livella" nella liquidazione dei danni, effettuandola in modo indiscriminato e non personalizzato, nonostante avesse tutti gli elementi per distinguere tra i vari soggetti e le varie singole fattispecie di danno subite dai passeggeri. Evidenziava che i primi giudici ritenevano di liquidare in via equitativa la somma di € 30.000,00 a titolo di danno non patrimoniale per lo stato di stress psico-emotivo (con ripercussioni sulla dignità personale) subito dai naufraghi, con la sola distinzione di una decina di persone che si erano trovate più a lungo sul lato sinistro della nave ed erano quindi discese dalla stessa più tardi degli altri, commettendo l'errore di utilizzare il medesimo parametro sia per liquidare il risarcimento definitivo nei confronti delle parti civili che avevano chiesto la liquidazione del solo danno non patrimoniale - senza danno biologico -, sia per liquidare le provvisori in favore della parti civili che - come quelle rappresentate - avevano chiesto di vedersi riconosciuto sia il danno non patrimoniale - anche sotto il profilo del danno biologico - che quello patrimoniale, assurgendo - secondo l'appellante - la somma di € 30.000,00 ad una sorta "di gettone presenza sulla nave in occasione del naufragio". L'appellante assumeva che l'incongruità di una tale valutazione era evidente, soprattutto se parametrata alle singole emergenze processuali, perché non tutte le parti civili avevano scelto di espletare un'istruttoria dibattimentale approfondita come le parti in questione e, comunque, non tutte le parti civili avevano vissuto il naufragio con identiche modalità.



Sotto diverso profilo l'appellante affermava che il Collegio giudicante si pronunciava in ordine al danno patrimoniale, ma soltanto per riconoscerne e liquidarne l'ammontare in favore di alcune parti civili, omettendo, per contro, di darne contezza - anche solo in termini di esclusione - con riferimento ad altre parti civili, come quelle rappresentate, che pure in dibattimento avevano allegato e provato quanto richiesto sotto questo ulteriore profilo di danno. L'appellante lamentava, inoltre, che il Tribunale aveva rigettato le richieste avanzate per danno punitivo, danno da vacanza rovinata e danno esistenziale, anche qui con argomentazioni non incisive e meno che mai calzanti al caso specifico. Il difensore sosteneva che nel corso dell'istruttoria dibattimentale, per ciascuno dei profili di danno di cui si chiedeva la liquidazione, era stata fornita ampia ed esauriente prova, sia attraverso la produzione documentale sia attraverso l'esame di testi delle stesse parti civili, nonché - e soprattutto - attraverso l'esame del consulente di parte Moramarco ed il deposito dei relativi elaborati peritali, nei quali si dava conto della gravità del danno biologico e dell'incidenza dello stesso nella vita delle parti civili rappresentate; che, dal canto loro, né la difesa dell'imputato né quella del responsabile civile avevano avuto la forza di contrastare le prove sul punto portate dalle parti civili appellanti, assumendo un atteggiamento di tacita acquiescenza, di talché tutti i danni richiesti non potevano che ritenersi provati per come quantificati; che neppure l'esame del consulente tecnico di parte della responsabile civile, Costantino Ciallella, escusso all'udienza del 1.12.2014, poteva ritenersi "incisivo e dirimente in termini critici e/o demolitivi del danno biologico così come documentato dalle parti civili, finanche nelle ripercussioni sulla personalità dei soggetti, nella loro quotidianità come anche nel loro lavoro, nella vita di relazione, negli affetti familiari, nei rapporti di amicizia o nelle occasioni di svago"; che l'elaborato del consulente di parte Ciallella era per sua stessa definizione un generico ed indifferenziato "parere in tema di accertamento e quantificazione della reazione psichica al naufragio", con il quale tendeva principalmente a spostare i termini della questione sul fatto che la quantificazione dei danni del consulente delle parti civili non sarebbe stata rispondente alla nuova edizione aggiornata del manuale

di riferimento, salvo, poi, evidenziare che “il dato rilevante , come già esplicitato nel DSM IV e ribadito nella versione attuale in uso” era rappresentato dal disturbo del funzionamento socio-lavorativo legato alla presenza dei sintomi, disturbo che doveva essere clinicamente significativo; che a ciò andava aggiunto che lo stesso Ciallella - durante il suo esame - aveva evidenziato come il ricorso ai manuali non era sufficiente per la diagnosi di PTSD, assumendo soprattutto rilevanza l’osservazione del periziato ed il vissuto riportato dallo stesso nei colloqui, riferendosi ai quali Ciallella aveva parlato di “empatia”, proprio quella che era stata omessa dal CT di Costa Crociere e che aveva consentito al CTP di parte civile di elaborare il contenuto della relazione in atti, “pervenendo ad una attendibile e condivisibile rilevazione della misura del danno”.

L’appellante al riguardo affermava che si era trattato di un lavoro che, attraverso la somministrazione dei questionari CAPS, prendeva le mosse proprio dal racconto della personale esperienza a bordo da parte del soggetto esaminato e delle influenze che tale vicenda aveva lasciato sul soggetto nella vita di tutti i giorni. Tale modus operandi aveva consentito di avvalersi della menzionata “empatia” e di meglio conoscere, valutare e diagnosticare le cause della malattia e delle sue ripercussioni ma, prima ancora, di soppesare la genuinità del vissuto riferito, al fine di determinare l’entità del danno e la sua quantificazione che, dunque, nel caso di specie, non poteva essere in alcun modo demolita o contrastata da teorie o ipotesi, del tutto generiche e non espressamente e/o univocamente riconducibili alle parti civili rappresentate. In sostanza, il difensore appellante assumeva che nel caso di specie il valore probatorio della consulenza medica di parte era stato illegittimamente ed immotivatamente “trascurato” dal Tribunale, per cui in questa sede ne ribadiva “la valenza necessaria e sufficiente come unico e legittimo metro di liquidazione integrale dei danni in favore delle odierne parti appellanti, non potendosi ritenere tale valenza contrastata in alcun serio modo se non in base ad una contestazione di forma e del tutto generica, oltremodo non espressamente e/o univocamente riconducibili alle singole parti civili, dovendosi pertanto censurare e ritenere ingiusto sul punto il modus operandi del Tribunale”. Il difensore appellante,

dopo aver riassunto in un'ampia "parte generale" il panorama dottrinale e giurisprudenziale circa il danno patrimoniale e non patrimoniale, passava ad indicare le varie voci di danno non patrimoniale che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili Rosa Anna Abbinante e Luigi D'Eliso.

In primo luogo trattava del danno biologico da invalidità permanente - disturbo post traumatico da stress (DPTS).

L'appellante assumeva che il Collegio di primo grado, contrariamente a quanto affermato in ordine all'impossibilità di una liquidazione dei danni da DPTS, era perfettamente in grado di procedere alla liquidazione del danno, quantomeno nella forma di una provvisoria in misura assai più estesa di quanto avvenuto in sentenza. Al riguardo sosteneva che, mentre il CT di parte civile dott. Moramarco, specialista in medicina legale, risultava avere visitato personalmente le parti lese sottoponendo alle stesse i test CAPS "(unica modalità riconosciuta dall'intera comunità scientifica mondiale quale strumento diagnostico per riscontrare lo stress post traumatico ed il grado di invalidità derivatone)", il CT di Costa Crociere, "...un medico legale peraltro non specializzato nella valutazione dello stress post traumatico (...) rivelava non solo di non avere mai incontrato e nemmeno sottoposto ad un qualche colloquio gli odierni appellanti, ma candidamente ammetteva di aver parlato con 2 o tre passeggeri (!!), sul totale di 4.400 persone a bordo e che nessuno degli stessi soggetti da egli presi a riferimento, si era costituito come parte civile nel processo penale!..."; che, pertanto, era di tutta evidenza quanto la contestazione del danno effettuata dal consulente della responsabile civile, in forma assolutamente generica e non supportata da alcun serio riscontro individuale e specifico, non potesse "elidere la qualificazione e quantificazione del danno dimostrata in dibattimento attraverso la documentazione medica, la consulenza e l'esame del consulente della parte danneggiata"; che, all'udienza del 4.11.2014, il consulente medico di parte Franco Moramarco aveva illustrato i risultati del proprio lavoro e confermato la presenza e sussistenza dei sintomi di *post traumatic stress disorder* (PTSD o DPTS), quantificando in termini percentuali il danno biologico e proponendo i parametri di liquidazione economica secondo i criteri di danno

tabellare comunemente utilizzati per il risarcimento dei danni alla persona; che Costa Crociere s.p.a., nella lettera inviata a tutte le vittime italiane del naufragio, firmata da Andrea Tavella (direttore commerciale e marketing Italia, copia allegata alla memoria ex art. 121 c.p.p. agli atti del dibattimento), datata 8.2.2012, scriveva: "...siamo consapevoli che per Lei potrebbe essere difficile tornare alla normalità della vita quotidiana cancellando il ricordo dei momenti legati all'incidente vissutoproponendole.... un adeguato servizio di supporto da un punto di vista psicologico"; che il CT della responsabile civile, Costantino Ciallella, non aveva potuto negare che persone esposte ad un evento traumatico grave avessero un rischio molto elevato di soffrire di un DPTS e, su domanda del difensore di una parte civile, era "costretto a rispondere" che - su una scala da 1 a 10 - il naufragio di una grande nave da crociera rappresentava un evento stressante gravissimo, pari a 10, il massimo previsto dai CAPS; che, altro elemento fondamentale apportato alla conoscenza processuale del Collegio attraverso l'esame del consulente De Girolamo, era l'illustrazione dei criteri diagnostici per la individuazione e classificazione del PTSD, attraverso la somministrazione di una sorta di questionario-intervista, denominato CAPS, essendo qualsiasi altra tipologia o forma di valutazione diagnostica non accreditata e, dunque, non affidabile né utilizzabile.

Il difensore deduceva che il CTP Moramarco, nel suo elaborato medico legale, concludeva che il 13.1.2012, Rosa Anna Abbinante e Luigi D'Eliso, in seguito al naufragio della nave Costa Concordia avevano riportato gli esiti di un trauma da disturbo post-traumatico da stress; che la malattia aveva avuto la durata di 90 giorni, per ciò che concerne l'evento traumatico organico, attendendo alle ordinarie occupazioni; che erano residuati postumi permanenti valutabili nella misura del 15%, considerando ancora in corso la patologia post-traumatica di natura psicologica (PTSD). Danno biologico che, sulla base della liquidazione offerta dalle tabelle in uso presso il Tribunale di Milano, per Rosa Anna Abbinante dava diritto, in base alla età al momento del fatto (49 anni), ad ottenere a titolo risarcitorio l'importo di € 40.219,00. Importo che, alla luce dei criteri orientativi per la

liquidazione del danno non patrimoniale dettati dal Tribunale di Milano e, in particolare, della c.d. "personalizzazione del danno" per particolari condizioni soggettive, doveva poi essere aumentato di una percentuale ponderata del 44% in relazione alle specificità ed alle criticità della situazione in cui il danno aveva trovato origine e delle condizioni di terrore che la vittima aveva vissuto e patito e, così portando il danno biologico psichico indennizzabile in favore della predetta ad € 57.915,00. Danno biologico che, sulla base della liquidazione offerta dalle tabelle in uso presso il Tribunale di Milano, per Luigi D'Eliso, dava diritto, in base alla età al momento del fatto (56 anni), ad ottenere a titolo risarcitorio l'importo di € 38.366,00. Importo che, alla luce dei criteri orientativi per la liquidazione del danno non patrimoniale dettati dal Tribunale di Milano e, in particolare, della c.d. "personalizzazione del danno" per particolari condizioni soggettive, doveva poi essere aumentato di una percentuale ponderata del 44% in relazione alle specificità ed alle criticità della situazione in cui il danno aveva trovato origine e delle condizioni di terrore che la vittima aveva vissuto e patito e, così portando il danno biologico psichico indennizzabile in favore della predetta ad € 55.247,00. Il difensore deduceva che era altresì da risarcire ad entrambe le parti civili rappresentate l'inabilità temporanea per un prolungato periodo, di almeno 90 giorni ciascuno, da liquidare in € 8.640,00. L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe dovuto provvedere alla liquidazione integrale del danno morale, quale autonoma voce di danno, utilizzando quale parametro liquidatorio quello "abituale in uso" della misura massima di $\frac{1}{2}$ del danno biologico e del danno da inabilità temporanea e, quindi, per Abbinante in € 20.109,50 + € 4.320,00 e per D'Eliso in € 19.183,00 + € 4.320,00. Circa il danno esistenziale l'appellante assumeva che il Tribunale si era trincerato dietro alla asserita necessità di scongiurare rischi di "duplicazioni risarcitorie", così palesando la totale inadeguatezza della motivazione sul punto e, ancor prima, manifestato la incomprendimento della dimensione di tale profilo di danno, da ritenere provato e non contestato dalla responsabile civile, come si evinceva dal passo della lettera inviata ai passeggeri da Costa Crociere, innanzi ricordata, avendo ammesso anche il CT di

detta parte, Costantino Ciallella, il fatto che le vittime di DPTS potessero soffrire di gravi menomazioni nel loro funzionamento psico-sociale, ossia che il disturbo aveva potuto produrre effetti molto gravi sulla vita di tutti i giorni, sui rapporti interpersonali, sulla capacità lavorativa, etc.

L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe, quindi, dovuto provvedere alla liquidazione integrale anche del danno esistenziale, quale autonoma voce di danno, utilizzando quale parametro liquidatorio quello della misura non inferiore ad $\frac{1}{2}$ della somma del danno biologico e del danno morale e, quindi, per Abbinante di € 59.121,75 e per D'Eliso € 56.375,50.

Circa il danno da vacanza rovinata l'appellante assumeva che era risarcibile autonomamente, in virtù del combinato disposto dell'art. 2059 c.c. e dell'art. 32 Cost., in quanto consistente nel pregiudizio conseguente alla lesione dell'interesse del turista di godere pienamente del viaggio organizzato, come occasione di piacere e di riposo, danno tanto più grave ove si trattasse di circostanze particolari, come un viaggio di nozze e di altre occasioni irripetibili. L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe dovuto, pertanto, provvedere alla liquidazione integrale anche del danno da vacanza rovinata, quale autonoma voce di danno, quantificato nella misura di € 10.000,00, con metro equitativo ex art. 1226 c.c. Con riguardo al danno patrimoniale l'appellante assumeva che il Tribunale sul punto non argomentava alcunché neppure in termini di esclusioni, di fatto omettendo di motivare sulla richiesta risarcitoria, documentata e non contestata. Assumeva che sotto questo profilo era senz'altro da risarcire il danno emergente rappresentato dalla perdita dei beni materiali, effetti personali, vestiario, oggetti preziosi e denaro contante che le parti rappresentate avevano indicato di avere con sé durante la crociera, come da dettagliato elenco in calce alle lettere dalle stesse depositato, per un valore, relativamente ad Abbinante, di € 262,17 per spese mediche, € 1.807,23 “per mancato guadagno chiusura attività” ed € 20.000,00 [“ per spese varie, perdita del bagaglio ed effetti personali (oggetti in oro) con somme custodite in cassa”]; relativamente a D'Eliso di € 248,00 per spese mediche ed € 20.000,00 [“per spese



varie, perdita del bagaglio ed effetti personali (oggetti in oro) con somme custodite in cassa”].

Circa le provvisionali l'appellante assumeva che, in via subordinata rispetto alle richieste di liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni subiti, venisse aumentato l'importo delle provvisionali concesse, in corrispondenza ai profili risarcitori emersi, per un ammontare pari a non meno di € 259.141,00 cadauno, considerata la rilevantissima differenza tra la cifra di cui si chiedeva la liquidazione integrale e l'importo delle provvisionali concessi dal Tribunale, palesemente penalizzanti per le parti civili e, comunque, considerando le peculiarità eccezionali dell'evento e delle conseguenze potenzialmente esiziali di esso.

L'appellante, dopo aver indicato le varie voci di danno che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili Rosa Anna Abbinante e Luigi D'Eliso, sempre nell'ambito del primo motivo di impugnazione, del mancato riconoscimento della rivalutazione e degli interessi compensativi per il ritardato pagamento. L'appellante lamentava, inoltre, la mancata attribuzione del risarcimento del c.d. danno punitivo, da porre a carico della responsabile civile, non solo in funzione della sua responsabilità solidale ma, anche e soprattutto, per il suo concorso nella causazione degli eventi, quale responsabilità aggravata dalla condotta e del proprio comportamento omissivo; non solo, quindi, una condanna al risarcimento dei danni causati alla parte civile ma altresì una condanna al risarcimento ricomprendente un danno ulteriore, di natura non strettamente riparatoria e compensativa ma, bensì, con funzione ulteriore e sanzionatoria. Al riguardo, proseguiva l'appellante, il Tribunale di Grosseto, da un lato non aveva ritenuto riconoscibile il danno punitivo e, dall'altro, aveva affermato che la responsabile civile non poteva rispondere per un titolo diverso da quello riconducibile alla responsabilità dell'imputato. L'appellante svolgeva in merito un' ampia ed articolata illustrazione della dottrina, del “formante legale” e della giurisprudenza nonché del rilievo da attribuire alla “gravità dell'offesa arrecata dalla condotta dell'imputato” e dei criteri di calcolo del danno aggravato, onde sostenere e ribadire la tesi a favore del riconoscimento di tale danno punitivo che quantificava in € 49.067,00 per Abbinante e in € 46.806,50 per

D'Eliso. In conclusione del primo motivo di gravame l'appellante ribadiva la richiesta di riforma della sentenza impugnata nei termini innanzi esposti e riepilogava le richieste risarcitorie principali e subordinate, chiedendo la concessione della provvisoria esecuzione delle statuizioni civili ex art. 540 c.p.p.

In via gradata chiedeva la maggiorazione degli importi delle provvisionali nella misura anzidetta.

5.6.3. Con il secondo motivo l'appellante lamentava l'erronea ed incongrua liquidazione delle somme riconosciute per spese processuali (salvo che per le spese vive, la cui liquidazione non impugnava), in quanto il Tribunale, pur applicando il previsto aumento percentuale in base alla concreta attività processuale svolta dai vari difensori delle parti civili con il massimo dell'aumento percentuale per l'odierna parte appellante - ma solo per la fase dibattimentale, avendo per la fase G.i.p.-Gup operato un aumento del 30% in favore di tutti i difensori - aveva tuttavia commesso l'ingiustizia di prendere come riferimento base per gli aumenti, gli importi medi previsti dal D.M. 55/2014 e non quelli massimi, nonostante che le liquidazioni richieste, in base alla eccezionalità del peso dibattimentale e della documentazione, si dovessero allineare senza dubbio ai massimi importi previsti dallo stesso D.M. Inoltre il Tribunale non sembrava aver praticato l'aumento del 20% per la difesa di due parti nella medesima posizione processuale per la fase dibattimentale e per quella G.i.p.-Gup. In tal senso avanzava, per il primo grado, tre alternative proposte di liquidazione applicando, rispettivamente: 1. un calcolo base: applicazione stretta dei parametri ex D.M. 55/2014, al massimo delle maggiorazioni ivi previste. 2. un calcolo intermedio: moltiplicando per sei volte gli importi previsti per ciascuna fase, considerando l'impegno profuso, secondo quanto sopra indicato, pari ad almeno sei processi di media importanza (quindi senza aumento 80%). 3. un calcolo massimo: moltiplicando il numero di fasi per ogni attività svolta, considerando l'impegno per ogni udienza/attività, pari all'impegno mediamente profuso in una normale fase processuale prevista dal D.M. 55/2014 (sette ore di udienza e un faldone di carte processuali). Orbene, proseguiva l'appellante, pur limitando la sola illustrazione al calcolo base, senza rinunciare all'auspicabile

liquidazione secondo le ulteriori prospettazioni, il prospetto finale era il seguente: per l'udienza preliminare: € 16.452,78; per la fase dibattimentale € 16.191,80, ferma restando la liquidazione delle spese vive, che non impugnava.

L'appellante aggiungeva che il Tribunale avrebbe dovuto concedere la provvisoria esecutività della statuizione relativa alla condanna delle spese di lite e l'attribuzione al Procuratore antistatario.

5.7. L'appello della parte civile Tania Novella.

L'avvocato Annamaria Romeo proponeva appello nell'interesse della parte civile Tania Novella.

5.7.1. Il Tribunale, con riguardo alla predetta parte civile, condannava l'imputato Francesco Schettino, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a, a risarcire ogni danno subito dalla stessa, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisionale, la somma di € 30.000,00, oltre alla rifusione delle spese di lite, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 5.805,00 per la fase dibattimentale, € 2.118,53 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.7.2. Il difensore appellante, con il primo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come rispettivamente richiesti e l'omessa motivazione in relazione alle specifica posizione della parte civile rappresentata.

Rappresentava che, prima di procedere alla illustrazione dei motivi, era necessario ripercorrere la vicenda personale di Tania Novella, a sostegno dell'impugnazione, con i riferimenti alle deposizioni assunte in sede dibattimentale.

L'appellante esponeva, quindi, che Tania Novella era a bordo della Costa Concordia in viaggio di nozze, dopo aver contratto matrimonio civile con Fabio Fraconti in Pontinia (LT), in data 22.12.2012; che i "novelli sposi" avevano optato per una "partenza ritardata", tenuto conto della date prefissate dalla compagnia Costa per la crociera nel Mar Mediterraneo, individuando quindi la data del 13.1.2012 per la

partenza da Civitavecchia; che per il viaggio era stata pagata la somma complessiva di € 1.254,00; che Tania Novella aveva grandi aspettative per quel viaggio "agognato e desiderato"; che, dopo l'imbarco e la sistemazione in camera, per la cena le era stato assegnato il ristorante "Milano" sul ponte 3; che nella sala ristorante si era recata con il coniuge e, ad un certo momento, prima del termine del pasto, sentiva un scossone e per alcuni secondi i sobbalzi della nave che poi avvertiva inclinarsi sul lato sinistro; che tutto cominciava a cadere dai tavoli e dagli scaffali vicini, piatti e suppellettili di ogni genere. Tania Novella riferiva di essere caduta dalla sedia e di aver urtato violentemente con la testa per terra; di essersi rialzata e, tenendosi per mano con il marito, per non perdersi fra la gente che urlava impaurita, aveva cercato di farsi coraggio aiutando anche una ragazza indiana che a sua volta era caduta; quindi, sempre con il coniuge, seguiva alcune persone che dicevano di andare al ponte 4, dove vi erano delle scialuppe di salvataggio; ricordava che l'unica spiegazione avuta era che si trattava solo di un blackout e che in pochi minuti tutto sarebbe stato risolto; riferiva che, insieme al marito, rientrava all'interno, dopo aver sentito dai megafoni che potevano tornare tutti dentro nelle sale della nave o nelle camere; che cercava di tornare in camera per prendere i giubbotti salvagente, incontrando lungo il percorso persone disperate; che la nave, dopo essersi momentaneamente raddrizzata, aveva iniziato a piegarsi verso l'altro lato, questa volta molto velocemente, tanto che, a quel punto, non si camminava più sul pavimento, ma sulle pareti; sempre più spaventata Tania Novella arrivava di nuovo al ponte 4, dove vedeva persone terrorizzate ed accalate all'esterno del ponte; in quel frangente aveva un'animata discussione con una donna dell'equipaggio per la mancanza di informazioni e perché, davanti a bambini che piangevano e gente che pregava ad alta voce, sosteneva che non era successo niente, mostrando che lei non aveva neppure il giubbotto salvagente; che rimaneva con il marito sul ponte per circa un'altra ora, perché le scialuppe non si vedevano e dei membri dell'equipaggio si notavano solo gli addetti alle cucine; che riusciva a vedere le luci della vicina costa, ma faceva freddissimo, i piedi erano doloranti e, ad un certo punto - passate le 23,30 - essendo stanca di aspettare inutilmente

indicazioni, riferiva che insieme con il marito ed altri passeggeri saliva, con difficoltà su una scialuppa, che però subito si riempiva oltre misura e, poi, restava incastrata nella discesa, sganciandosi quindi di colpo, ma da una parte sola, per cui solo dopo un'energica serie di colpi sul gancio, dati da un coraggioso passeggero con un tubo rinvenuto fortunatamente, finalmente si sganciava piombando nell'acqua con un colpo secco. Tania Novella dichiarava che si era diretta con il marito verso il porto dell'Isola del Giglio, cadendo nell'acqua gelata, nella ressa dello sbarco; che entrambi restavano seduti sbigottiti e senza forze sulla banchina del porto, con gli abiti da sera, patendo il freddo, avendo sotto i loro occhi l'orrore di quel naufragio, vedendo persone che si tuffavano dalla nave, perché non tutti erano riusciti a salire sulle scialuppe; che verso le 7,00 della mattina di sabato 14.1.2012 veniva condotta con il marito a Porto Santo Stefano, dove veniva accolta dall'esercito che forniva coperte e bevande calde; quindi, con un autobus veniva condotta con il marito in una scuola e, infine, a Civitavecchia, dove i familiari, avvisati, li attendevano per il ritorno. La parte appellante ricordava che con il marito venivano accompagnati al P.S. dell'ospedale civile S. Maria Goretti, dove entrambi venivano sottoposti agli accertamenti medici del caso; che le veniva diagnosticato un trauma cranico, con cervicalgia e cefalea e veniva sottoposta a TC capo e RX colonna cervicale e visita generale, rifiutando il ricovero, con prognosi iniziale di gg. 10 s.c. e prescrizione di visita ortopedica e neurologica; che da quel momento aveva vissuto in uno stato di ansia con continui attacchi di panico, insonnia ed astenia e il 20.1.2012, per il persistere della sintomatologia depressiva, era tornata in ospedale, dove veniva accertato il nesso causale fra la sintomatologia riferita e l'evento; che venivano prescritti farmaci da assumere per alleviare lo stato d'ansia e gli attacchi di panico e una terapia ambulatoriale di sostegno psicologico presso il CSM di Latina. Tania Novella riferiva che mentre il coniuge era riuscito a superare il trauma, lo stesso non era accaduto a lei che, dopo essere stata seguita dal centro di salute mentale dell'ospedale di Latina, a seguito del suo personale trasferimento in Brianza, aveva iniziato un percorso di cura e supporto presso l'unità di psichiatria della Asl di Desio e Vimercate, intraprendendo anche una pesante terapia

farmacologica per "sindrome ansiosa depressiva". Riferiva che si era separata, che la sua vita era stata stravolta e aveva subito pesantissimi danni.

Proseguendo nel primo motivo l'appellante sosteneva che il Tribunale aveva adottato un'ingiusta equiparazione generalizzata nella liquidazione dei danni, effettuandola in modo indiscriminato e non personalizzato, nonostante avesse tutti gli elementi per distinguere tra i vari soggetti e le varie singole fattispecie di danno subite dai passeggeri. Evidenziava che i primi giudici ritenevano di liquidare, in via equitativa, la somma di € 30.000,00 a titolo di danno non patrimoniale per lo stato di stress psico-emotivo (con ripercussioni sulla dignità personale) subito dai naufraghi, con la sola distinzione di una decina di persone che si erano trovate più a lungo sul lato sinistro della nave ed erano, quindi, discese dalla stessa più tardi degli altri, commettendo l'errore di utilizzare il medesimo parametro sia per liquidare il risarcimento definitivo nei confronti delle parti civili che avevano chiesto la liquidazione del solo danno non patrimoniale -senza danno biologico -, sia per liquidare le provvisionali in favore della parti civili che - come quelle rappresentate - avevano chiesto di vedersi riconosciuto sia il danno non patrimoniale - anche sotto il profilo del danno biologico - che quello patrimoniale, assurgendo - secondo l'appellante - la somma di € 30.00,00 ad una sorta "di gettone presenza sulla nave in occasione del naufragio".

L'appellante assumeva che l'incongruità di una tale valutazione era evidente, soprattutto se parametrata alle singole emergenze processuali, perché non tutte le parti civili avevano scelto di espletare un'istruttoria dibattimentale approfondita come la parte rappresentata e, comunque, non tutte le parti civili avevano vissuto il naufragio con identiche modalità.

Sotto diverso profilo l'appellante affermava che il Collegio giudicante si era pronunciato in ordine al danno patrimoniale, ma soltanto per riconoscerne e liquidarne l'ammontare in favore di alcune parti civili, omettendo, per contro, di darne contezza - anche solo in termini di esclusione - con riferimento alle altre parti civili, come la odierna rappresentata, che pure in dibattimento avevano allegato e

provato quanto richiesto sotto questo ulteriore profilo di danno. L'appellante lamentava, inoltre, che il Tribunale aveva rigettato le richieste avanzate per danno punitivo, danno da vacanza rovinata e danno esistenziale, anche qui con argomentazioni non sufficientemente incisive e meno che mai calzanti al caso specifico. Il difensore sosteneva che nel corso dell'istruttoria dibattimentale, per ciascuno dei profili di danno di cui chiedeva la liquidazione, era stata fornita ampia ed esauriente prova, sia attraverso la produzione documentale sia attraverso l'esame di testi e della stessa parte civile, nonché - e soprattutto - attraverso l'esame della consulente di parte Rinaldi ed il deposito degli elaborati peritali della stessa e dall'altra CTP Della Marianna, nei quali si dava conto della gravità del danno biologico e dell'incidenza dello stesso nella vita della parte civile rappresentata; che, dal canto loro, né la difesa dell'imputato né la difesa del responsabile civile avevano avuto la forza di contrastare le prove sul punto portate, assumendo un atteggiamento di tacita acquiescenza, di talché tutti i danni richiesti non potevano che ritenersi provati per come quantificati; che neppure l'esame del consulente tecnico di parte della responsabile civile, Costantino Ciallella, escusso all'udienza del 1.12.2014, poteva ritenersi "incisivo e dirimente in termini critici e/o demolitivi del danno biologico così come documentato dalle parti civili, finanche nelle ripercussioni sulla personalità dei soggetti, nella loro quotidianità come anche nel loro lavoro, nella vita di relazione, negli affetti familiari, nei rapporti di amicizia o nelle occasioni di svago"; che l'elaborato del consulente di parte Ciallella era per sua stessa definizione un generico ed indifferenziato "parere in tema di accertamento e quantificazione della reazione psichica al naufragio", con il quale tendeva principalmente a spostare i termini della questione sul fatto che la quantificazione dei danni del consulente delle parti civili non sarebbe stata rispondente alla nuova edizione aggiornata del manuale di riferimento, salvo, poi, evidenziare che "il dato rilevante, come già esplicitato nel DSM IV e ribadito nella versione attuale in uso" era rappresentato dal disturbo del funzionamento socio-lavorativo legato alla presenza dei sintomi, disturbo che doveva essere clinicamente significativo; che a ciò andava aggiunto che lo stesso Ciallella - durante il suo esame - aveva

evidenziato come il ricorso ai manuali non era sufficiente per la diagnosi di PTSD, assumendo soprattutto rilevanza l'osservazione del periziato ed il vissuto riportato dallo stesso nei colloqui, riferendosi ai quali Ciallella aveva parlato di "empatia", proprio quella che era stata omessa dal CT di Costa Crociere e che aveva consentito al CT di parte civile di elaborare il contenuto della relazione in atti, "pervenendo ad una attendibile e condivisibile rilevazione della misura del danno".

L'appellante deduceva che Tania Novella veniva sottoposta a visita medico legale anche dallo stesso dott. Ciallella ma, nonostante ciò, né la responsabile civile Costa Crociere s.p.a. né lo stesso consulente dott. Ciallella, pur replicando all'esito delle deposizioni del CTP - avevano controdedotto gli assunti diversi e contrari - in punto di quantificazione, di talché - coincidendo invece la diagnosi - non si poteva legittimamente dubitare della bontà della quantificazione fatta dalle CTP Rinaldi e Della Marianna.

Le consulenti di parte in maniera precisa e puntuale avevano saputo rappresentare ed illustrare la gravità del quadro clinico e patologico, sia nell'elaborato peritale, sia durante la deposizione in aula all'udienza del 20.10.2014, illustrando anche le ragioni della distanza fra la loro quantificazione e quella del dott. Ciallella, che sul punto non aveva svolto osservazione contraria alcuna, né nel parere scritto né durante la sua deposizione, né per esso in sede di controesame la difesa del responsabile civile e/o dell'imputato Schettino.

In sostanza, il difensore appellante assumeva che nel caso di specie il valore probatorio della consulenza medica di parte era stato illegittimamente ed immotivatamente "trascurato" dal Tribunale, per cui in questa sede ne ribadiva "la valenza necessaria e sufficiente come unico e legittimo metro di liquidazione integrale dei danni in favore delle odierne parti appellanti, non potendosi ritenere tale valenza contrastata in alcun serio modo se non in base ad una contestazione di forma e del tutto generica, oltremodo non espressamente e/o univocamente riconducibili alle singole parti civili, dovendosi pertanto censurare e ritenere ingiusto sul punto il "modus operandi" del Tribunale.

Il difensore appellante, dopo aver riassunto il panorama dottrinale e giurisprudenziale, passava ad indicare le varie voci di danno non patrimoniale che riteneva dovessero essere riconosciute alla parte rappresentata. In primo luogo trattava del danno biologico da invalidità permanente - disturbo post traumatico da stress (DPTS). L'appellante assumeva che il Collegio di primo grado, contrariamente a quanto affermato in ordine alla impossibilità di una liquidazione dei danni da DPTS, era perfettamente in grado di procedere alla liquidazione del danno, quantomeno nella forma di una provvisionale, in modo e misura assai più estesi di quanto avvenuto in sentenza. Al riguardo sosteneva che il danno biologico era stato valutato dalla CTP Rinaldi e Della Marianna, con il loro elaborato peritale depositato all'udienza del 20.10.2014, nella misura non inferiore al 25%, in quanto Tania Novella risultava affetta da disturbo post traumatico da stress (DPTS) in forma grave in conseguenza del naufragio della Costa Concordia. Pertanto, considerate le tabelle del danno biologico pubblicate dal Tribunale di Milano, il danno biologico era pari a € 112.080,00 da incrementare del 34% per ulteriori € 38.107,20 e, così, per 25% di IP, tenuto conto dell'età (29 anni all'epoca dell'evento) e dell'aumento come da tabelle di Milano, in complessivi € 150.187,00 oltre rivalutazione ed interessi dal dì del fatto fino all'effettivo soddisfo. Il difensore deduceva che era altresì da risarcire il danno da inabilità temporanea, con punto base ITT pari ad € 145,00/die, considerando un primo prolungato periodo di almeno 8 mesi (240 giorni), come accertato dall'elaborato peritale richiamato, nella misura pari almeno all'80%, da liquidare in € 27.840,00 nonché ulteriori giorni 120 al 50%, da liquidare in € 8.700,00 ed ulteriori giorni 535 (almeno fino alla certificazione struttura pubblica Seregno del 29.09.2014, a firma dott.ssa Crespi), da liquidare in € 19.393,75 e così, complessivamente, la somma di € 55.933,75 per danno biologico temporaneo, oltre rivalutazione ed interessi dal dì del fatto fino all'effettivo soddisfo.

L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe dovuto provvedere alla liquidazione integrale del danno morale, quale autonoma voce di danno, utilizzando quale

parametro liquidatorio quello della misura massima di $\frac{1}{2}$ del danno biologico complessivo e, quindi, in € 103.060,37.

Circa il danno esistenziale l'appellante assumeva che il Tribunale si era "trincerato" dietro alla asserita necessità di scongiurare rischi di "duplicazioni risarcitorie", così palesando la totale inadeguatezza della motivazione sul punto e, ancor prima, manifestando incomprendimento della dimensione di tale profilo di danno, da ritenere provato dalla testimonianze e dalla relazione dei CTP. L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe, quindi, dovuto provvedere alla liquidazione integrale anche del danno esistenziale, quale autonoma voce di danno, utilizzando quale parametro liquidatorio quello della misura non inferiore ad $\frac{1}{2}$ della somma del danno biologico e del danno morale e, quindi, non inferiore a € 154.590,56. Circa il danno da vacanza rovinata l'appellante assumeva che era risarcibile autonomamente, in virtù del combinato disposto dell'art. 2059 c.c. e dell'art. 32 Cost., in quanto consistente nel pregiudizio conseguente alla lesione dell'interesse del turista di godere pienamente del viaggio organizzato, come occasione di piacere e di riposo, danno tanto più grave ove si trattasse di circostanze particolari, come un viaggio di nozze e di altre occasioni irripetibili.

L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe, quindi, dovuto provvedere alla liquidazione integrale anche del danno da vacanza rovinata, quale autonoma voce di danno, nella misura di € 25.765,09 (data dalla "percentuale del 25% in aumento sulla semisomma di € 103.060,37 riferibile al solo danno morale") o, subordinatamente, di € 11.000,00, con metro equitativo ex art. 1226 c.c., al pari al risarcimento del danno proposto in maniera indistinta dalla responsabile civile ai crocieristi.

Con riguardo al danno patrimoniale l'appellante assumeva che il Tribunale sul punto non argomentava alcunché neppure in termini di esclusioni, di fatto omettendo di motivare sulla richiesta risarcitoria, documentata e non contestata. Assumeva che sotto questo profilo era senz'altro da risarcire il danno emergente rappresentato dalla perdita dei beni materiali, effetti personali, che aveva indicato di



avere con sé durante la crociera, come da dettagliato elenco depositato all'udienza del 13.5.2014, per un valore totale pari ad € 30.000,00.

Circa la provvisoria l'appellante assumeva che, in via subordinata rispetto alle richieste di liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni subiti, venisse aumentato l'importo della provvisoria concessa, in corrispondenza ai profili risarcitori emersi, per un ammontare pari a non meno di € 206.120,75, ovvero, in ulteriore subordine, di € 100.000,00 essendo quella concessa palesemente penalizzante per le parti civili e, comunque, considerando le peculiarità della fattispecie.

L'appellante, dopo aver indicato le varie voci di danno che riteneva dovessero essere riconosciute, sempre nell'ambito del primo motivo di impugnazione, lamentava il mancato riconoscimento della rivalutazione e degli interessi compensativi per il ritardato pagamento. L'appellante lamentava, inoltre, la mancata attribuzione del risarcimento del c.d. danno punitivo, da porre a carico della responsabile civile, non solo in funzione della sua responsabilità solidale ma, anche e soprattutto, per il suo concorso nella causazione degli eventi, quale responsabilità aggravata dalla condotta e del proprio comportamento omissivo; non solo, quindi, una condanna al risarcimento dei danni causati alla parte civile ma altresì una condanna al risarcimento ricomprensivo un danno ulteriore, di natura non strettamente riparatoria e compensativa ma, bensì, con funzione ulteriore e sanzionatoria. Al riguardo, proseguiva l'appellante, il Tribunale di Grosseto, da un lato non aveva ritenuto riconoscibile il danno punitivo e, dall'altro, aveva affermato che la responsabile civile non poteva rispondere per un titolo diverso da quello riconducibile alla responsabilità dell'imputato. L'appellante svolgeva in merito un'ampia ed articolata illustrazione della dottrina, del "formante legale" e della giurisprudenza nonché del rilievo da attribuire alla "gravità dell'offesa arrecata dalla condotta dell'imputato" e dei criteri di calcolo del danno aggravato, onde sostenere e ribadire la tesi a favore del riconoscimento di tale danno punitivo, che quantificava nella moltiplicazione per 5 del danno biologico tabellare, per un totale di € 750.935,00. In conclusione del primo motivo di gravame l'appellante ribadiva



la richiesta di riforma della sentenza impugnata, nei termini innanzi esposti, e riepilogava le richieste risarcitorie principali e subordinate, chiedendo la concessione della provvisoria esecuzione delle statuizioni civili ex art. 540 c.p.p.

In via gradata chiedeva la maggiorazione dell'importo della provvisionale.

5.7.3. Con il secondo motivo l'appellante lamentava l'erronea ed incongrua liquidazione delle somme riconosciute per spese processuali (salvo che per le spese vive, la cui liquidazione non impugnava), in quanto il Tribunale, pur applicando il previsto aumento percentuale in base alla concreta attività processuale svolta dai vari difensori delle parti civili con il massimo dell'aumento percentuale per l'odierna parte appellante - ma solo per la fase dibattimentale, avendo per la fase G.i.p.-Gup operato un aumento del 30% in favore di tutti i difensori - aveva tuttavia commesso l'ingiustizia di prendere come riferimento base per gli aumenti, gli importi medi previsti dal D.M. 55/2014 e non quelli massimi, nonostante che le liquidazioni richieste, in base alla eccezionalità del peso dibattimentale e della documentazione, si dovessero allineare senza dubbio ai massimi importi previsti dallo stesso D.M. Ferma restando la liquidazione delle spese vive, che non impugnava. L'appellante aggiungeva che il Tribunale avrebbe dovuto concedere - così come fatto per la condanna al risarcimento del danno - la provvisoria esecutività della statuizione relativa alla condanna delle spese di lite e l'attribuzione al Procuratore antistatario.

5.8. L'appello delle parti civili Carlo Ugolini e Ilaria Giampieri.

L'avvocato Edoardo Mensitieri proponeva appello nell'interesse delle parti civili Carlo Ugolini e Ilaria Giampieri.

5.8.1. Il Tribunale, con riguardo alle predette parti civili, condannava l'imputato Francesco Schettino, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., a risarcire ogni danno subito dalle stesse, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisionale, la somma di € 30.000,00 per ciascuna, oltre alla rifusione delle spese di lite in favore delle predette parti assistite dall'avvocato Edoardo Mensitieri, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 5.805,00 per la fase

dibattimentale, € 3.959,55 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.8.2. Il difensore appellante, con il primo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come rispettivamente richiesti e l'omessa motivazione in relazione alle specifiche posizioni delle parti civili rappresentate.

Sosteneva al riguardo che il Tribunale aveva tutti gli elementi per distinguere tra i vari soggetti e le varie singole fattispecie di danno subite dai passeggeri e liquidarle integralmente.

L'appellante affermava che, inoltre, era da risarcire il danno patrimoniale emergente, rappresentato dalle spese mediche sostenute da Ugolini e Giampieri, rispettivamente pari ad € 2.504,85 e ad € 1.609,34 - come documentato in sede dibattimentale, mediante la produzione contestuale alle rispettive costituzioni di parte civile - nonché dalla perdita dei beni materiali - effetti personali, vestiario, oggetti preziosi e denaro contante - che avevano con sé durante la crociera, di cui all'elenco sub. doc. n. 1 della produzione dibattimentale sopra citata, predisposto e confermato dalle stesse parti civili all'udienza del 27.5.2014, nonché dalla testimone Dorian Sorcinelli all'udienza del 20.10.2014. Tali beni avevano un valore di € 8.322,00 per la parte di Iliaria Giampieri e di € 7.690,00 per la parte di Carlo Ugolini. L'appellante lamentava, inoltre, che il Tribunale aveva rigettato le richieste avanzate per danno punitivo, danno da vacanza rovinata e danno esistenziale.

Il difensore di Iliaria Giampieri e Carlo Ugolini sosteneva che nel corso dell'istruttoria dibattimentale, per ciascuno dei profili di danno di cui chiedeva la liquidazione, era stata fornita ampia ed esauriente prova, sia attraverso la produzione documentale sia attraverso l'esame di testi delle stesse parti civili, nonché - e soprattutto - attraverso l'esame del consulente di parte Giovanni De Girolamo ed il deposito dei relativi elaborati peritali, nei quali si dava conto della gravità del danno biologico e dell'incidenza dello stesso nella vita delle parti civili rappresentate; che,

dal canto loro, né la difesa dell'imputato né la difesa del responsabile civile avevano avuto la forza di contrastare le prove sul punto portate dalle parti civili appellanti, assumendo un atteggiamento di tacita acquiescenza, di talché tutti i danni richiesti non potevano che ritenersi provati per come quantificati.

L'appellante al riguardo affermava che la CTP, attraverso la somministrazione dei questionari CAPS, prendeva le mosse proprio dal racconto della personale esperienza a bordo da parte del soggetto esaminato e delle influenze che tale vicenda aveva lasciato sul soggetto nella vita di tutti i giorni. Tale "modus operandi" aveva consentito di meglio conoscere, valutare e diagnosticare le cause della malattia e delle sue ripercussioni, al fine di determinare l'entità del danno e la sua quantificazione che, dunque, nel caso di specie non poteva essere in alcun modo demolita o contrastata da teorie o ipotesi, del tutto generiche e non espressamente e/o univocamente riconducibili alle parti civili rappresentate.

In sostanza, il difensore assumeva che nel caso di specie il valore probatorio della consulenza medica di parte era stato illegittimamente ed immotivatamente "trascurato" dal Tribunale, per cui in questa sede ne ribadiva la valenza necessaria e sufficiente come unico e legittimo metro di liquidazione integrale dei danni in favore delle parti appellanti, non potendosi ritenere tale valenza contrastata in alcun serio modo se non in base ad una contestazione di forma e del tutto generica, oltremodo non espressamente e/o univocamente riconducibili alle singole parti civili, dovendosi pertanto censurare e ritenere ingiusto sul punto il modus operandi del Tribunale.

L'appellante, dopo aver riassunto il panorama dottrinale e giurisprudenziale circa il danno patrimoniale e non patrimoniale, passava ad indicare le varie voci di danno non patrimoniale che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili Carlo Ugolini ed Ilaria Giampieri.

In primo luogo trattava del danno biologico da invalidità permanente - disturbo post traumatico da stress (DPTS).

L'appellante assumeva che il Collegio di primo grado, contrariamente a quanto affermato in ordine alla impossibilità di una liquidazione dei danni da DPTS, era perfettamente in grado di procedere alla liquidazione del danno, quantomeno nella forma di una provvisoria, in modo e misura assai più estesi di quanto avvenuto in sentenza.

Al riguardo sosteneva che, mentre il CT di parte civile Giovanni De Girolamo, specialista in stress post traumatico, risultava avere visitato personalmente le parti lese sottoponendo agli stessi i test CAPS “(unica modalità riconosciuta dall’intera comunità scientifica mondiale quale strumento diagnostico per riscontrare lo stress post traumatico ed il grado di invalidità derivatone)”; che il CT di Costa Crociere, “un medico legale non specializzato nella valutazione dello stress post traumatico (...)” non solo non aveva mai incontrato e nemmeno sottoposto ad un qualche colloquio le parti civili appellanti; che, all’udienza del 20.10.2014, il consulente medico di parte Giovanni De Girolamo aveva illustrato i risultati del proprio lavoro e confermato la presenza e sussistenza dei sintomi di *post traumatic stress disorder* (PTSD o DPTS), quantificando in termini percentuali il danno biologico e proponendo i parametri di liquidazione economica secondo i criteri di danno tabellare comunemente utilizzati per il risarcimento dei danni alla persona; che Costa Crociere s.p.a., nella lettera inviata a tutte le vittime italiane del naufragio, firmata da Andrea Tavella (direttore commerciale e marketing Italia, copia allegata alla memoria ex art. 121 c.p.p. agli atti del dibattimento), datata 8.2.2012, scriveva: “...siamo consapevoli che per Lei potrebbe essere difficile tornare alla normalità della vita quotidiana cancellando il ricordo dei momenti legati all’incidente vissutoproponendole.... un adeguato servizio di supporto da un punto di vista psicologico”; che il CT della responsabile civile, Costantino Ciallella, non aveva potuto negare che persone esposte ad un evento traumatico grave avessero un rischio molto elevato di soffrire di un DPTS e, su domanda del difensore di una parte civile, era “costretto a rispondere” che - su una scala da 1 a 10 - il naufragio di una grande nave da crociera rappresentava un evento stressante gravissimo, pari a 10, il massimo previsto dai CAPS; che, altro elemento fondamentale apportato alla

conoscenza processuale del Collegio attraverso l'esame del consulente De Girolamo, era l'illustrazione dei criteri diagnostici per la individuazione e classificazione del PTSD, attraverso la somministrazione di una sorta di questionario-intervista, denominato CAPS, essendo qualsiasi altra tipologia o forma di valutazione diagnostica non accreditata e, dunque, non affidabile né utilizzabile. Il difensore deduceva che il CT De Girolamo aveva riscontrato a carico di entrambe le parti rappresentate - coinvolte in prima persona nel naufragio della nave e che avevano temuto non solo per la propria vita, non sapendo neppure nuotare, ma anche per quella del congiunto con cui erano imbarcati - la presenza di 5 sintomi di "rievocazione" (Cluster B), 6 sintomi di "Evitamento e di ottundimento" (Cluster C), 5 sintomi di "Iperarousal" (Cluster D), una durata del disturbo superiore ad un mese, un livello moderato-grave di sofferenza soggettiva e di compromissione delle funzioni sociali e lavorative, condizioni tali da qualificare pienamente una diagnosi di DPTS cronico, con un punteggio complessivo pari a 77, "corrispondente a un DPTS cronico grave", a sua volta corrispondente ad un danno biologico tabellare pari al 26-30%. Danno biologico che, sulla base della liquidazione offerta dalle tabelle in uso presso il Tribunale di Milano dava diritto, per Carlo Ugolini, in base alla età al momento del fatto (32 anni), ad ottenere a titolo risarcitorio l'importo di € 155.403,00. Importo che, alla luce dei criteri orientativi per la liquidazione del danno non patrimoniale dettati dal Tribunale di Milano e, in particolare, della c.d. "personalizzazione del danno" per particolari condizioni soggettive, doveva poi essere aumentato di una percentuale ponderata del 29% in relazione alle specificità ed alle criticità della situazione in cui il danno aveva trovato origine e delle condizioni di terrore che la vittima aveva vissuto e patito e, dunque, in € 45.066,87, così portando il danno biologico psichico indennizzabile in favore di Carlo Ugolini ad un totale di € 200.469,87. Per Ilaria Giampieri il danno biologico, sulla base della liquidazione offerta dalle tabelle in uso presso il Tribunale di Milano, dava diritto, in base alla età al momento del fatto (33 anni), ad ottenere a titolo risarcitorio l'importo di € 154.483,00. Importo che, alla luce dei criteri orientativi per la liquidazione del danno non patrimoniale dettati dal Tribunale di Milano e, in

particolare, della c.d. “personalizzazione del danno” per particolari condizioni soggettive, doveva poi essere aumentato di una percentuale ponderata del 29% in relazione alle specificità ed alle criticità della situazione in cui il danno aveva trovato origine e delle condizioni di terrore che la vittima aveva vissuto e patito e, dunque, in € 44.800,07, così portando il danno biologico psichico indennizzabile in favore di Ilaria Giampieri ad un totale di € 199.283,07. Il difensore deduceva che era altresì da risarcire alle parti civili rappresentate l’inabilità temporanea parziale, per Carlo Ugolini - come documentato e accertato dall’elaborato peritale della dott.ssa Cattò - nella misura pari ad almeno 30 giorni di inabilità temporanea assoluta, indennizzabile secondo i parametri tabellari in € 4.350,00 (€ 145,00 per 30 giorni), e ad almeno 150 giorni a titolo di inabilità temporanea parziale al 50% per un risarcimento a tale titolo di € 10.875,00 (€ 72,50 per 150 giorni), per un totale di € 15.225,00; per Ilaria Giampieri come documentato e accertato dall’elaborato peritale della dott.ssa Cattò - nella misura pari ad almeno 30 giorni di inabilità temporanea assoluta, indennizzabile secondo i parametri tabellari in € 4.350,00 (€ 145,00 per 30 giorni), e ad almeno 90 giorni a titolo di inabilità temporanea parziale al 50% per un risarcimento a tale titolo di € 6.525,00 (€ 72,50 per 90 giorni), per un totale di € 10.875,00. L’appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe dovuto provvedere alla liquidazione integrale del danno morale, quale autonoma voce di danno, nonché del danno da vacanza rovinata, che pure l’appellante assumeva essere risarcibile, in virtù del combinato disposto dell’art. 2059 c.c. e dell’art. 32 Cost., in quanto consistente nel pregiudizio conseguente alla lesione dell’interesse del turista di godere pienamente del viaggio organizzato come occasione di piacere e di riposo. L’appellante sosteneva che, in definitiva, il Tribunale avrebbe quindi dovuto provvedere alla liquidazione integrale anche del danno morale “comprensivo del danno morale da vacanza rovinata”, “in misura di almeno ½ del complessivo danno biologico, da invalidità permanente e da invalidità temporanea” e, quindi, in € 107.847,43 per Ugolini e in € 105.079,03 per Giampieri. Circa il danno esistenziale l’appellante assumeva che anch’esso era provato. In proposito richiamava le dichiarazioni rese in dibattimento sia dalle parti civili sia dai testi escussi, in

particolare Doriana Sorcinelli (madre di Ilaria Giampieri), la quale riferiva “di aver notato nella figlia un cambiamento notevole”, in quanto ora la stessa era più taciturna, pensierosa, schiva, meno cordiale, evitava il mare e le gite in barca (udienza 20.10.2014). Allo stesso modo Claudio Ugolini aveva riferito di aver notato nel fratello Carlo un sostanziale mutamento in quanto ora lo stesso appariva molto più chiuso e taciturno, spesso assente e distratto e che usciva “con meno frequenza”, evitava gli ambienti chiusi e non prendeva più mezzi d'imbarcazione (udienza 20.10.2014).

Il danno non era contestato dalla responsabile civile, dovendosi evidenziare di nuovo che alla lettura (sotto forma di domanda) del passo della lettera inviata ai passeggeri da Costa Crociere, appena più sopra ricordata, il CT di Costa Crociere Ciallella, non aveva potuto che condividere quelle considerazioni, riconoscendo, conseguentemente, il fatto che le vittime di DPTS tra i passeggeri potessero soffrire di gravi menomazioni nel loro funzionamento psicosociale, ovvero che il disturbo potesse produrre effetti molto gravi sulla vita di tutti i giorni, sui rapporti interpersonali, sulla capacità lavorativa.

L'appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe, quindi, dovuto provvedere alla liquidazione integrale anche del danno esistenziale, quale autonoma voce di danno, utilizzando come parametro liquidatorio quello della misura non inferiore ad $\frac{1}{2}$ della somma del danno biologico e del danno morale e, quindi, non inferiore per Carlo Ugolini a € 107.847,43 e per Ilaria Giampieri a € 99.641,85.

Con riguardo al danno patrimoniale l'appellante assumeva era senz'altro da risarcire nei termini innanzi indicati.

Circa le provvisionali l'appellante chiedeva che, in via subordinata rispetto alle richieste di liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni subiti, venissero aumentati gli importi concessi in almeno € 225.932,72 per Carlo Ugolini ed € 220.132,41 per Ilaria Giampieri, considerata la relevantissima differenza tra le cifre di cui chiedevano la liquidazione integrale e gli importi delle provvisionali concesse dal Tribunale, palesemente penalizzanti per le parti civili e, comunque,

considerando le peculiarità eccezionali dell'evento e delle conseguenze potenzialmente esiziali di esso.

In estremo subordine, considerato che il Tribunale aveva riconosciuto ad alcuni passeggeri una provvisoria di importo pari ad € 50.000,00, chiedeva la liquidazione del medesimo importo anche per le due parti civili rappresentate.

L'appellante, dopo aver indicato le varie voci di danno che riteneva dovessero essere riconosciute, si doleva - sempre nell'ambito del primo motivo di impugnazione - del mancato riconoscimento della rivalutazione e degli interessi compensativi per il ritardato pagamento. L'appellante lamentava, inoltre, la mancata attribuzione del risarcimento del c.d. danno punitivo, da porre a carico della responsabile civile, non solo in funzione della sua responsabilità solidale ma, anche e soprattutto, per il suo concorso nella causazione degli eventi, quale responsabilità aggravata dalla condotta e del proprio comportamento omissivo; non solo, quindi, una condanna al risarcimento dei danni causati alla parte civile ma altresì una condanna al risarcimento ricomprendente un danno ulteriore, di natura non strettamente riparatoria e compensativa ma, bensì, con funzione ulteriore e sanzionatoria. Al riguardo, proseguiva l'appellante, il Tribunale di Grosseto, da un lato non aveva ritenuto riconoscibile il danno punitivo e, dall'altro, aveva affermato che la responsabile civile non poteva rispondere per un titolo diverso da quello riconducibile alla responsabilità dell'imputato. L'appellante svolgeva in merito un'ampia ed articolata illustrazione della dottrina, del "formante legale" e della giurisprudenza nonché del rilievo da attribuire alla "gravità dell'offesa arrecata dalla condotta dell'imputato" e dei criteri di calcolo del danno aggravato, onde sostenere la tesi a favore del riconoscimento di tale danno punitivo, che quantificava nel raddoppio del danno complessivamente richiesto ($€ 423.776,37 \times 2 = € 847.552,74$ per Ugolini ed $€ 414.878,95 \times 2 = € 829.757,90$ per Giampieri).

In conclusione del primo motivo di gravame l'appellante ribadiva la richiesta di riforma della sentenza impugnata nei termini innanzi esposti e riepilogava le

richieste risarcitorie principali e subordinate, chiedendo la concessione della provvisoria esecuzione delle statuizioni civili ex art. 540 c.p.p.

In via gradata chiedeva la maggiorazione degli importi delle provvisionali.

5.8.3. Con il secondo motivo l'appellante lamentava l'erronea ed incongrua liquidazione delle somme riconosciute per spese processuali (salvo che per le spese vive, la cui liquidazione non impugnava), in quanto il Tribunale, pur applicando il previsto aumento percentuale in base alla concreta attività processuale svolta dai vari difensori delle parti civili con il massimo dell'aumento percentuale per l'odierna parte appellante - ma solo per la fase dibattimentale, avendo per la fase G.i.p.-Gup operato un aumento del 30% in favore di tutti i difensori - aveva tuttavia commesso l'ingiustizia di prendere come riferimento base per gli aumenti, gli importi medi previsti dal D.M. 55/2014 e non quelli massimi, nonostante che le liquidazioni richieste, in base alla eccezionalità del peso dibattimentale e della documentazione, si dovessero allineare senza dubbio ai massimi importi previsti dallo stesso D.M. L'appellante aggiungeva che il Tribunale avrebbe dovuto concedere - così come fatto per la condanna al risarcimento del danno - la provvisoria esecutività della statuizione relativa alla condanna delle spese di lite. Chiedeva, inoltre, l'attribuzione al Procuratore antistatario, limitatamente al secondo grado.

5.9. L'appello della parte civile Chiara Castello.

L'avvocato Alessandra Guarini proponeva appello nell'interesse della parte civile Chiara Castello.

5.9.1. Il Tribunale, con riguardo alla predetta parte civile, condannava l'imputato Francesco Schettino, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., a risarcire ogni danno subito dalla stessa, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisoria, la somma di € 30.000,00 oltre alla rifusione delle spese di lite, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 6.966,00 per la fase dibattimentale, € 19.960,25 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.



5.9.2. L'appellante, con il primo motivo, esponeva una serie di argomenti ritenuti giustificativi della liquidazione di un "danno ultratabellare", in considerazione della condotta dell'imputato che aveva "aggravato le conseguenze del reato".

In primo luogo il difensore sosteneva che Schettino non voleva "omaggiare" il comandante Palombo, quanto piuttosto dimostrargli le sue capacità e fargli vedere che poteva passare con una manovra ancora più ardita di quella eseguita pochi mesi prima da un altro comandante della Costa Concordia, Massimo Garbarino, per la festa di Ferragosto dell'Isola del Giglio, quando transitava (secondo la versione dell'appellante), ad una distanza addirittura più ravvicinata di quella tenuta da Schettino. Da tale assunto il difensore traeva la conclusione che la vicenda altro non era: "che l'epilogo tragico di una gara tra comandanti!".

In secondo luogo assumeva che Palombo, nella sua deposizione testimoniale, "lasciava filtrare con orgoglio la bellezza di questi passaggi ravvicinati, frutto della tradizione marinaresca", avendo lo stesso, nel suo libro "La mia vita da uomo di mare", raccontato "in alcuni capitoli i suoi passaggi proprio davanti all'Isola del Giglio", e parlato della grande emozione che si provava "a sfiorare gli scogli", desumendosi, quindi, sosteneva l'appellante, che i passaggi ravvicinati erano considerati una vera e propria arte marinaresca.

In terzo luogo il difensore asseriva che Palombo aveva dato un giudizio "severo e negativo" su Schettino e che le note caratteristiche di quest'ultimo erano conosciute da Costa Crociere, "che tuttavia lo aveva promosso e lasciato al comando della più importante e prestigiosa nave della flotta"; che, inoltre, dalla testimonianza in aula del presidente Foschi della società armatrice, all'udienza del 10.03.2014, emergeva che Schettino era stato selezionato da "un comitato interno presieduto da Gianni Onorato, direttore Generale!", cosa che, secondo l'appellante, costituiva "il solito meccanismo" che, alla fine, non consentiva "di individuare un diretto responsabile", per cui, a suo dire, era "provata la responsabilità del datore di lavoro per l'incauto affidamento della Concordia al Comandante Schettino!".



In quarto luogo l'appellante assumeva di citare le parole del manager tedesco di Costa Crociere s.p.a., Thamm, per il quale: "La vicenda Concordia è(ra) nata in una cultura che è(ra) da estirpare".

Per cui, proseguiva il difensore, il dramma della Concordia era stato "reso possibile da un ventre molle interno all'azienda", essendovi sullo sfondo "la superficialità di chi quella manovra dell'inchino ben conosceva e tollerava per interessi biecamente economici", non potendo essere trascurato, anche in un'ottica di valutazione del danno, come l'azione di Schettino era stata "favorita da un clima aziendale" che non aveva impedito l'iniziativa. In quinto luogo il difensore appellante sosteneva che erano molte le testimonianze che avevano lasciato "la sensazione di avere davanti qualcuno che non appariva libero di parlare", che taluno era "addirittura salito sul pretorio a raccontare bugie su bugie e a gettare schizzi di fango sull'unico imputato, in ciò favorito da una gabbia accusatoria costruita attorno al solo Schettino"; che vi era un dato processuale (le quietanze) da cui risultava che gli ufficiali presenti a bordo quella notte, compresi i "c.d. patteggiati", erano stati "risarciti tra i primi in assoluto e pure profumatamente" e che, "nella quasi totalità dei casi" non solo non erano stati "sanzionati in sede disciplinare dal datore di lavoro", ma erano stati "promossi!"; menzionava al riguardo "le deposizioni in aula di Porcelli, Onorato Ciro, Onorato Giovanni, Foschi, Parodi, Ferro, gli ingegneri del Rina (gli ospiti dell'unità di crisi la sera del naufragio...), Mattesi, Campagnoli e per molti un corredo di intercettazioni telefoniche e ambientali" da non "sottovalutare", che - sempre a dire dell'appellante - disvelavano "un sistema disfunzionale fatto di inopportune relazioni tra soggetti controllati e soggetti controllori", la cui prova era "nella deposizione di Enrico Scerni, il Presidente del Rina, 'sollecitato' a dare le dimissioni per aver dichiarato pubblicamente all'indomani della tragedia che 'Costa Crociere non poteva non sapere' e di "non essere a conoscenza della presenza presso l'Unità di Crisi di due Ispettori Rina la sera del naufragio". Il difensore assumeva, ancora, che "per rimanere in tema di Unità di crisi pare non inopportuno richiamare ancora una volta la deposizione di Foschi", al quale veniva domandato come fosse stato selezionato il capo dell'Unità di crisi, Manfred Ursprunger e dalla

cui risposta, proseguiva l'appellante, si desumeva che "non solo Ursprunger non aveva titoli a certificazione delle competenze occorrenti per il ruolo ricoperto ma l'ultima esercitazione dell'Unità di crisi era stata fatta nel 2010 e dunque Ursprugher, assunto poco dopo, non aveva partecipato ad alcuna simulazione di intervento"; che l'Unità di crisi, era organizzata, "per bocca del Presidente Foschi", in tal modo: "All'epoca c'era il signor Ferrarini che era responsabile dell'unità di crisi, che riportava al suo capo diretto che si chiamava Manfred Ursprunger, che era il vicepresidente esecutivo con varie mansioni, il quale riportava al direttore generale, il quale riportava a me, quindi in una situazione di crisi, di livello 3 come è stata purtroppo quella oggetto di questo processo, c'era questa catena di riporto e quindi a livello apicale sicuramente anch'io potevo essere sentito". Insomma, assumeva il difensore, "una catena umana o, passatemi l'espressione, una specie di telefono senza fili!" In sesto luogo, aggiungeva l'appellante, vi era l'eroismo dei passeggeri abbandonati da un equipaggio impreparato, fra i quali la parte civile rappresentata, Chiara Castello, che quella sera lottava per salvare la sua bambina di tre anni da una fine orrenda e che aiutava molti passeggeri, forte dell'esperienza maturata come animatrice su navi da crociera per un'altra compagnia.

Il difensore riportava la testimonianza della parte civile sulle modalità di gestione delle informazioni ai passeggeri, sulle procedure di emergenza, sulle anomalie dalla stessa notate "nella organizzazione delle procedure di evacuazione" di Costa Concordia, "diverse da quelle che aveva appreso lavorando come animatrice su una nave da crociera di un'altra compagnia"; sulla mancanza di assistenza da parte del personale di Costa Crociere s.p.a., anche dopo l'arrivo al Giglio. In settimo luogo l'appellante assumeva che il tema dei "danni punitivi" era prima di tutto ancorata alla colpa aggravata dell'imputato e degli altri imputati già "patteggiati", aggiungendo che la richiesta di condanna giudiziaria ad una somma progressiva a titolo risarcitorio, parametrata alla gravità del comportamento che aveva provocato il danno, non era del tutto estranea nel nostro ordinamento, essendo "noto" come allo strumento del risarcimento del danno, cui restava affidato il fine primario di riparare il pregiudizio patito dal danneggiato, venivano ricondotti altri fini, con

questo eterogenei, “quali la deterrenza o prevenzione generale dei fatti illeciti”, specialmente a fronte di un “animus nocendi” per delitti dolosi, oltre che di delitti commessi con colpa cosciente o con previsione.

5.9.3. Il difensore, con il secondo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come richiesti e l’omessa motivazione in relazione alla specifica posizione della parte civile rappresentata.

Sosteneva al riguardo che il Tribunale aveva adottato un ingiusto livellamento nella liquidazione dei danni, effettuandola in modo non personalizzato, nonostante avesse tutti gli elementi per distinguere tra i vari soggetti e le varie singole fattispecie di danno subite dai passeggeri. Evidenziava che i primi giudici ritenevano di liquidare, in via equitativa, la somma di € 30.000,00 a titolo di danno non patrimoniale per lo stato di stress psico-emotivo (con ripercussioni sulla dignità personale) subito dai naufraghi, con la sola distinzione di una decina di persone che si erano trovate più a lungo sul lato sinistro della nave ed erano, quindi, discese dalla stessa più tardi degli altri, commettendo l’errore di utilizzare il medesimo parametro sia per liquidare il risarcimento definitivo nei confronti delle parti civili che avevano chiesto la liquidazione del solo danno non patrimoniale -senza danno biologico -, sia per liquidare le provvisionali in favore della parti civili che - come quella rappresentata - avevano chiesto di vedersi riconosciuto sia il danno non patrimoniale - anche sotto il profilo del danno biologico - che quello patrimoniale, assurgendo - secondo l’appellante - la somma di € 30.000,00 ad una sorta “di gettone presenza sulla nave in occasione del naufragio”.

L’appellante assumeva che l’incongruità di una tale valutazione era evidente, soprattutto se parametrata alle singole emergenze processuali, perché non tutte le parti civili avevano scelto di espletare un’istruttoria dibattimentale approfondita come la parte in questione e, comunque, non tutte le parti civili avevano vissuto il naufragio con identiche modalità. Sotto diverso profilo l’appellante affermava che il Collegio giudicante si pronunciava in ordine al danno patrimoniale, ma soltanto per riconoscerne e liquidarne l’ammontare in favore di alcune parti civili, omettendo,

per contro, di darne contezza - anche solo in termini di esclusione - con riferimento ad altre parti civili, come quella rappresentata, che pure in dibattimento avevano allegato e provato quanto richiesto sotto questo ulteriore profilo di danno. Il difensore di Chiara Castello sosteneva che nel corso dell'istruttoria dibattimentale, per ciascuno dei profili di danno di cui chiedeva la liquidazione, era stata fornita ampia ed esauriente prova, sia attraverso la produzione documentale sia attraverso l'esame di testi e della stessa parte civile, nonché - e soprattutto - attraverso l'esame del consulente di parte De Girolamo ed il deposito del relativo elaborato peritale, nel quale si dava conto della gravità del danno biologico e dell'incidenza dello stesso nella vita della parte rappresentata; che, dal canto loro, né la difesa dell'imputato né la difesa del responsabile civile avevano avuto la forza di contrastare le prove sul punto portate, assumendo un atteggiamento di tacita acquiescenza, di talché tutti i danni richiesti non potevano che ritenersi provati per come quantificati; che neppure l'esame del consulente tecnico di parte della responsabile civile, Costantino Ciallella, escusso all'udienza del 1.12.2014, poteva ritenersi "incisivo e dirimente in termini critici e/o demolitivi del danno biologico così come documentato dalle parti civili, finanche nelle ripercussioni sulla personalità dei soggetti, nella loro quotidianità come anche nel loro lavoro, nella vita di relazione, negli affetti familiari, nei rapporti di amicizia o nelle occasioni di svago"; che l'elaborato del consulente di parte Ciallella era per sua stessa definizione un generico ed indifferenziato "parere in tema di accertamento e quantificazione della reazione psichica al naufragio", con il quale tendeva principalmente a spostare i termini della questione sul fatto che la quantificazione dei danni del consulente delle parti civili non sarebbe stata rispondente alla nuova edizione aggiornata del manuale di riferimento, salvo, poi, evidenziare che "il dato rilevante, come già esplicitato nel DSM IV e ribadito nella versione attuale in uso" era rappresentato dal disturbo del funzionamento socio-lavorativo legato alla presenza dei sintomi, disturbo che doveva essere clinicamente significativo; che a ciò andava aggiunto che lo stesso Ciallella - durante il suo esame - aveva evidenziato come il ricorso ai manuali non era sufficiente per la diagnosi di PTSD, assumendo soprattutto rilevanza



L'osservazione del periziato ed il vissuto riportato dallo stesso nei colloqui, riferendosi ai quali Ciallella aveva parlato di "empatia", proprio quella che era stata omessa dal CT di Costa Crociere e che aveva consentito al CT di parte civile di elaborare il contenuto della relazione in atti, "pervenendo ad una attendibile e condivisibile rilevazione della misura del danno".

L'appellante al riguardo affermava che si era trattato di un lavoro che, attraverso la somministrazione dei questionari CAPS, prendeva le mosse proprio dal racconto della personale esperienza a bordo da parte del soggetto esaminato e delle influenze che tale vicenda aveva lasciato sul soggetto nella vita di tutti i giorni. Tale "modus operandi" aveva consentito di avvalersi della menzionata "empatia" e di meglio conoscere, valutare e diagnosticare le cause della malattia e delle sue ripercussioni ma, prima ancora, di soppesare la genuinità del vissuto riferito, al fine di determinare l'entità del danno e la sua quantificazione che, dunque, nel caso di specie, non poteva essere in alcun modo demolita o contrastata da teorie o ipotesi, del tutto generiche e non espressamente e/o univocamente riconducibili alla parte civile rappresentata. In sostanza, il difensore appellante assumeva che nel caso di specie il valore probatorio della consulenza medica di parte era stato illegittimamente ed immotivatamente "trascurato" dal Tribunale, per cui in questa sede ne ribadiva "la valenza necessaria e sufficiente come unico e legittimo metro di liquidazione integrale dei danni in favore delle odierne parti appellanti, non potendosi ritenere tale valenza contrastata in alcun serio modo se non in base ad una contestazione di forma e del tutto generica, oltremodo non espressamente e/o univocamente riconducibili alle singole parti civili, dovendosi pertanto censurare e ritenere ingiusto sul punto il modus operandi del Tribunale. Il difensore appellante, dopo aver riassunto in un'ampia "parte generale" il panorama dottrinale e giurisprudenziale circa il danno patrimoniale e non patrimoniale, passava ad indicare le varie voci di danno non patrimoniale che riteneva dovessero essere riconosciute alla parte civile Chiara Castello. In primo luogo trattava del danno biologico da invalidità permanente - disturbo post traumatico da stress (DPTS).



L'appellante assumeva che il Collegio di primo grado, contrariamente a quanto affermato in ordine all'impossibilità di una liquidazione dei danni da DPTS, era perfettamente in grado di procedere alla liquidazione del danno, quantomeno nella forma di una provvisoria in misura assai più estesa di quanto avvenuto in sentenza. Al riguardo sosteneva che, mentre il consulente tecnico della parte civile De Girolamo, specialista in stress post traumatico, risultava avere visitato personalmente le parti lese, sottoponendo alle stesse i test CAPS "(unica modalità riconosciuta dall'intera comunità scientifica mondiale quale strumento diagnostico per riscontrare lo stress post traumatico ed il grado di invalidità derivatone)", il CT di Costa Crociere, "...un medico legale peraltro non specializzato nella valutazione dello stress post traumatico (...) rivelava non solo di non avere mai incontrato e nemmeno sottoposto ad un qualche colloquio gli odierni appellanti, ma candidamente ammetteva di aver parlato con 2 o tre passeggeri (!!), sul totale di 4.400 persone a bordo e che nessuno degli stessi soggetti da egli presi a riferimento, si era costituito come parte civile nel processo penale!..."; che, pertanto, era di tutta evidenza quanto la contestazione del danno effettuata dal consulente della responsabile civile, in forma assolutamente generica e non supportata da alcun serio riscontro individuale e specifico, non potesse "elidere la qualificazione e quantificazione del danno dimostrata in dibattimento attraverso la documentazione medica, la consulenza e l'esame del consulente della parte danneggiata"; che, all'udienza del 20.10.2014, il consulente medico De Girolamo aveva illustrato i risultati del proprio lavoro e confermato la presenza e sussistenza dei sintomi di *post traumatic stress disorder* (PTSD o DPTS), quantificando in termini percentuali il danno biologico e proponendo i parametri di liquidazione economica secondo i criteri di danno tabellare comunemente utilizzati per il risarcimento dei danni alla persona; che Costa Crociere s.p.a., nella lettera inviata a tutte le vittime italiane del naufragio, firmata da Andrea Tavella (direttore commerciale e marketing Italia, copia allegata alla memoria ex art. 121 c.p.p. agli atti del dibattimento), datata 8.2.2012, scriveva:"...siamo consapevoli che per Lei potrebbe essere difficile tornare alla normalità della vita quotidiana cancellando il ricordo dei momenti legati

all'incidente vissutoproponendole.... un adeguato servizio di supporto da un punto di vista psicologico”; che il CT della responsabile civile, Costantino Ciallella, non aveva potuto negare che persone esposte ad un evento traumatico grave avessero un rischio molto elevato di soffrire di un DPTS e, su domanda del difensore di una parte civile, era “costretto a rispondere” che - su una scala da 1 a 10 - il naufragio di una grande nave da crociera rappresentava un evento stressante gravissimo, pari a 10, il massimo previsto dai CAPS; che, altro elemento fondamentale apportato alla conoscenza processuale del Collegio attraverso l'esame del consulente De Girolamo, era l'illustrazione dei criteri diagnostici per la individuazione e classificazione del PTSD, attraverso la somministrazione di una sorta di questionario-intervista, denominato CAPS, essendo qualsiasi altra tipologia o forma di valutazione diagnostica non accreditata e, dunque, non affidabile né utilizzabile.

Il difensore deduceva che a carico di Chiara Castello il CT De Girolamo aveva riscontrato la presenza di 5 sintomi di “rievoazione” (Cluster B), 7 sintomi di “Evitamento e di ottundimento” (Cluster C), 4 sintomi di “Iperarousal” (Cluster D), una durata del disturbo superiore ad un mese, un livello grave di sofferenza soggettiva e di compromissione delle funzioni sociali e lavorative, condizioni tali da qualificare pienamente una diagnosi di DPTS cronico, con un punteggio complessivo pari a 82, “corrispondente a un DPTS Cronico grave”, anche per aver temuto per la vita della figlia di soli tre anni, a sua volta corrispondente ad un danno biologico tabellare pari al 26-30%. Danno biologico che, sulla base della liquidazione offerta dalle tabelle in uso presso il Tribunale di Milano, in base alla età al momento del fatto (28 anni), dava diritto ad ottenere a titolo risarcitorio l'importo di € 159.080,00. Importo che, alla luce dei criteri orientativi per la liquidazione del danno non patrimoniale dettati dal Tribunale di Milano e, in particolare, della c.d. “personalizzazione del danno” per particolari condizioni soggettive, doveva poi essere aumentato di una percentuale ponderata del 29%, in relazione alle specificità ed alle criticità della situazione in cui il danno aveva trovato origine e delle condizioni di terrore che la vittima aveva vissuto e patito e,

dunque, in € 46.133,20 e, quindi, ulteriormente aumentato di € 79.540,00 per danno morale, pari a $\frac{1}{2}$ del danno biologico, così portando il “danno non patrimoniale permanente risarcibile” ad un totale di € 284.753,20. Il difensore deduceva che era altresì da risarcire l’inabilità temporanea parziale per il prolungato periodo di malattia, totale per giorni 4 e, rispettivamente, al 75% ed al 50% di parziale per ulteriori giorni 454+279, per un importo complessivo pari a € 58.322,00, con ulteriore aumento per “danno morale da invalidità temporanea” di € 29.161,00.

Circa il danno esistenziale l’appellante assumeva che il Tribunale si era “trincerato” dietro alla asserita necessità di scongiurare rischi di “duplicazioni risarcitorie”, così palesando la totale inadeguatezza della motivazione sul punto e, ancor prima, manifestando incomprendimento della dimensione di tale profilo di danno, da ritenere invece provato e non contestato dalla responsabile civile, come si poteva evincere - a dire della difesa - dal passo della lettera inviata ai passeggeri da Costa Crociere s.p.a., innanzi ricordata, avendo ammesso anche il CT di detta parte, Costantino Ciallella, il fatto che le vittime di DPTS potessero soffrire di gravi menomazioni nel loro funzionamento psico-sociale, ossia che il disturbo aveva potuto produrre effetti molto gravi sulla vita di tutti i giorni, sui rapporti interpersonali, sulla capacità lavorativa, etc.

L’appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe quindi dovuto provvedere alla liquidazione integrale anche del danno esistenziale, quale autonoma voce di danno, utilizzando quale parametro liquidatorio quello della misura non inferiore ad $\frac{1}{2}$ della somma del danno biologico e del danno morale e, quindi, non inferiore a € 142.376,60.

Circa il danno da vacanza rovinata l’appellante assumeva che era risarcibile autonomamente, in virtù del combinato disposto dell’art. 2059 c.c. e dell’art. 32 Cost., in quanto consistente nel pregiudizio conseguente alla lesione dell’interesse del turista di godere pienamente del viaggio organizzato come occasione di piacere e di riposo. L’appellante sosteneva che il Tribunale avrebbe quindi dovuto provvedere alla liquidazione integrale anche del danno da vacanza rovinata, quale autonoma

voce di danno, nella misura di € 11.000,00, con metro equitativo ex art. 1226 c.c., pari al risarcimento del danno proposto in maniera indistinta dalla responsabile civile ai crocieristi, ovvero, alternativamente, maggiorando proporzionalmente il danno morale.

Con riguardo al danno patrimoniale l'appellante assumeva che il Tribunale sul punto non argomentava alcunché neppure in termini di esclusioni, di fatto omettendo di motivare sulla richiesta risarcitoria, documentata e non contestata. Assumeva che sotto questo profilo era senz'altro da risarcire il danno emergente rappresentato dalla perdita dei beni materiali, effetti personali, vestiario, oggetti preziosi e denaro contante che la parte civile rappresentata aveva indicato di avere con sé durante la crociera, come da elenco depositato, per un valore totale pari ad € 4.100,00 per spese mediche, € 4.174,74 per "spese varie", € 10.000,00 per la perdita del bagaglio.

Circa la provvisoria l'appellante assumeva che, in via subordinata rispetto alle richieste di liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni subiti, venisse aumentato l'importo della provvisoria concessa in corrispondenza dei profili risarcitori emersi, per un ammontare pari a non meno di € 300.000,00, considerata la relevantissima differenza tra la cifra di cui chiedeva la liquidazione integrale e l'importo della provvisoria concessa dal Tribunale, palesemente penalizzante e, comunque, considerando le peculiarità eccezionali dell'evento e delle conseguenze potenzialmente esiziali di esso. L'appellante, dopo aver indicato le varie voci di danno che riteneva dovessero essere riconosciute alle parti civili rappresentate si doleva - sempre nell'ambito del primo motivo di impugnazione - del mancato riconoscimento della rivalutazione e degli interessi compensativi per il ritardato pagamento.

Ritornava quindi, più diffusamente, sulla mancata attribuzione del risarcimento del c.d. danno punitivo, a carico della responsabile civile non solo in funzione della sua responsabilità solidale ma, anche e soprattutto, per il suo concorso nella causazione degli eventi, quale responsabilità aggravata dalla condotta e del proprio



comportamento omissivo; non solo, quindi, una condanna al risarcimento dei danni causati alla parte civile ma altresì una condanna al risarcimento ricomprensivo un danno ulteriore, di natura non strettamente riparatoria e compensativa ma, bensì, con funzione ulteriore e sanzionatoria. Al riguardo, proseguiva l'appellante, il Tribunale di Grosseto, da un lato non aveva ritenuto riconoscibile il danno punitivo e, dall'altro, aveva affermato che la responsabile civile non poteva rispondere per un titolo diverso da quello riconducibile alla responsabilità dell'imputato. L'appellante svolgeva in merito un' ampia ed articolata illustrazione della dottrina, del "formante legale" e della giurisprudenza nonché del rilievo da attribuire alla "gravità dell'offesa arrecata dalla condotta dell'imputato" e dei criteri di calcolo del danno aggravato, onde sostenere e ribadire la tesi a favore del riconoscimento di tale danno punitivo, mediante la moltiplicazione x 5 del danno innanzi calcolato (a pag. 89 dell'appello) e quantificava in misura di € 102.606,60 [a pag. 91 dell'appello (1/2 del danno da ITP)], così portando il totale complessivo a € 646.467,14 oltre rivalutazione e interessi compensativi dalla data dell'evento al saldo. Il tutto con clausola di provvisoria esecutività.

5.9.4 Con il terzo motivo lamentava l'erronea ed incongrua liquidazione delle somme riconosciute per spese processuali (salvo che per le spese vive, la cui liquidazione non impugnava), in quanto il Tribunale, pur applicando il previsto aumento percentuale in base alla concreta attività processuale svolta dai vari difensori delle parti civili con il massimo dell'aumento percentuale per l'odierna parte appellante - ma solo per la fase dibattimentale, avendo per la fase G.i.p.-Gup operato un aumento del 30% in favore di tutti i difensori - aveva tuttavia commesso l'ingiustizia di prendere come riferimento base per gli aumenti, gli importi medi previsti dal D.M. 55/2014 e non quelli massimi, nonostante che le liquidazioni richieste, in base alla eccezionalità del peso dibattimentale e della documentazione, si dovessero allineare senza dubbio ai massimi importi previsti dallo stesso D.M. In tal senso avanzava la proposta di moltiplicare il valore di fase e perveniva al seguente prospetto finale, per l'udienza preliminare: € 27.054,00; per la fase dibattimentale € 167.508,00 oltre accessori. L'appellante aggiungeva che il



Tribunale avrebbe dovuto concedere - così come fatto per la condanna al risarcimento del danno - la provvisoria esecutività della statuizione relativa alla condanna delle spese di lite e l'attribuzione al Procuratore antistatario.

5.10. L'appello delle parti civili Carlo Sibona ed Edoardo Marin.

L'avvocato Giuseppe Gallenca proponeva appello nell'interesse delle parti civili Carlo Sibona ed Edoardo Marin, quest'ultimo rappresentato dai genitori esercenti la potestà, Massimo Marin ed Emanuela Sibona, in quanto minorene.

5.10.1. Il Tribunale, con riguardo alle predette parti civili, condannava l'imputato Francesco Schettino, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., a risarcire ogni danno subito dalle stesse, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisionale, la somma di € 30.000,00 per ciascuna, oltre alla rifusione delle spese di lite in favore delle predette parti assistite dall'avvocato Giuseppe Gallenca, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 4.837,50 per la fase dibattimentale, € 1.992,70 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.10.2. L'appellante, con il primo motivo, chiedeva la riqualificazione dei fatti ascritti all'imputato, ai fini di una corretta quantificazione dei danni e della provvisionale e, occorrendo, la rimessione degli atti al P.M. Al riguardo premetteva che il diritto al risarcimento dei danni subiti dalle parti civili sarebbe stato pregiudicato ove non fossero state individuate in modo completo ed esaustivo le conseguenze di carattere penalistico derivate dalla vicenda, in particolare sotto il profilo della esistenza di reati "diversi, concorrenti e/o ulteriori rispetto a quelli contestati e ritenuti sussistenti", in relazione ai quali il rappresentava di avere già "espressamente sollecitato il Tribunale all'uso dei poteri di cui agli artt. 516 segg. (in particolare, occorrendo, art. 521) cod. proc. pen.". L'ammissibilità di tale istanza della parte civile, assumeva l'appellante, trovava supporto nella necessità di "ridare un contenuto all'art. 185 c.p.", in modo da escludere la mera sovrapposibilità con l'art. 2059 c.c. e l'assimilabilità del risarcimento dei danni derivanti da reato a quelli da mero inadempimento. Aggiungeva che, nella

considerazione dei danni, occorre anche tenere conto, ai fini delle sanzioni civili, di quelle situazioni nelle quali il comportamento tenuto dall'imputato non aveva potuto essere "contestato sotto diverso, più grave, titolo di reato per la mancanza - per esempio - dell'elemento soggettivo richiesto per la integrazione di quest'ultimo". Il riferimento dell'appellante era al reato di strage, che non poteva essere contestato per la prevista necessità che il comportamento addebitato fosse "sorretto da un dolo intenzionale (o specifico) volto - dopo lo schianto - allo specifico fine di uccidere...".

L'appellante assumeva che la responsabilità per strage poteva "essere sostenuta in relazione al comportamento dello Schettino", che aveva "sempre cercato di ostacolare i soccorsi", non potendo comunque trascurarsi che i passeggeri della Concordia si erano trovati nella stessa situazione e avevano patito "le stesse conseguenze nelle quali si sarebbero trovati nella ipotesi che il comportamento di Schettino dopo l'impatto fosse (stato) rivolto ad uccidere una o più persone, determinate o indeterminate: un indiscutibile, palese e terrificante rischio di morire direttamente collegato alla scelta dello Schettino".

Il difensore delle parti civili Carlo Sibona ed Edoardo Marin proseguiva assumendo che, "a maggior ragione non poteva non essere doloso un comportamento positivo di ostacolo ai soccorsi quale emerso nell'occorso", in quanto "la situazione soggettiva in cui agiva lo Schettino dopo l'impatto con il basso fondale era quella del dolo diretto" e "lo stesso si muoveva in palese situazione di illecito". Ne conseguiva, sosteneva l'appellante, la configurabilità di "un tentato omicidio nei confronti dei sopravvissuti", e il fatto che Schettino avesse posto in essere atti idonei a provocare la morte delle persone a lui affidate come passeggeri o membri dell'equipaggio era "drammaticamente dimostrato dalle trentadue morti verificatesi nell'occorso", potendosi un omicidio commettere e, quindi, tentare, anche con un comportamento omissivo, tanto più rilevante quando lo speculare comportamento commissivo sarebbe stato dovuto senza possibilità per l'obbligato di esimersene.

Nella vicenda Schettino era “giunto ad impedire ed ostacolare le operazioni di soccorso, dando notizie che sapeva essere false e dissuadendo in tal modo gli organi competenti da più rapidi interventi salvifici”, comportamento positivo volto ad impedire che altri prestassero il soccorso cui egli stesso sarebbe stato tenuto, quindi, “univocamente diretti ad impedire il salvataggio” dei suoi passeggeri e del suo equipaggio.

L'appellante aggiungeva che il reato di tentato omicidio era di competenza del Tribunale e che, “conseguentemente il Collegio avrebbe potuto e dovuto valutare se i fatti, quali ricostruiti dal pubblico ministero nella propria requisitoria all'esito della lunga istruttoria dibattimentale compiuta, potessero consentire l'applicazione dell'art. 521, primo comma, c.p.p. e pronunciare conseguente condanna”. Schettino era stato infatti “posto nella possibilità di difendersi quanto all'episodio della vita rappresentato dal naufragio della Concordia e dai comportamenti successivamente da lui tenuti od omessi”, per cui il Collegio di primo grado ben poteva, sulla base delle acquisizioni probatorie a disposizione, pronunciare sentenza con la quale ritenere Schettino “colpevole di tentato omicidio nei confronti dei passeggeri sopravvissuti”.

In ogni caso di ciò - assumeva l'appellante - non poteva non tenersi conto in sede di liquidazione dei danni subiti dalle parti civili costituite, salva la trasmissione degli atti al P.M. presso il Tribunale di Grosseto per “procedere per il reato di tentato omicidio in relazione ai fatti accertati a carico di Schettino”.

5.10.3. L'avvocato Giuseppe Gallenca, con successivo atto, proponeva nuovi motivi d'appello nell'interesse delle parti civili Carlo Sibona ed Edoardo Marin, quest'ultimo rappresentato dai genitori esercenti la potestà Massimo Marin ed Emanuela Sibona, in quanto minorenni.

5.10.4. Il difensore appellante, con l'unico motivo aggiunto, deduceva che nel caso in questione si era di fronte ad una procedimento penale di incredibile complessità, anche per le implicazioni di carattere tecnico-scientifico, che avevano coinvolto i legali di parte civile non solo e non tanto nella determinazione dei danni (nel caso



delle parti civili impugnanti determinabili solo in proiezione futura) ma, altresì, nella ricostruzione dei fatti e nella loro rilevanza ai fini della conseguente incidenza sulla quantificazione del danno stesso. In tale situazione, deduceva l'appellante, la liquidazione degli onorari nei termini effettuati dal Tribunale appariva "mortificante già solo della professionalità portata in causa, oltre che irrispettosa dei parametri", anche solo sotto il profilo del tempo impegnato per partecipare al processo in adempimento del mandato ricevuto. Assumeva che vi era necessità di una applicazione delle tariffe professionali che tenesse conto della natura "extra ordinem" del processo affrontato in primo grado dai difensori di parte civile e che adeguasse i compensi in misura coerente ai principi desumibili dalla normativa costituzionale e primaria ricorrendo - ove necessario - alla disapplicazione dei decreti ministeriali determinativi delle tariffe, se imponenti limiti invalicabili tali da non consentire la liquidazione della somma richiesta a titolo di compenso nella nota spese depositata in primo grado, anche per evitare palesi disparità di trattamento con "cause di molto minor impegno spazio-temporale e professionale".

5.11. L'appello della parte civile Ivana Codoni.

L'avvocato Andrea Di Blasio proponeva appello nell'interesse della parte civile Ivana Codoni.

5.11.1. Il Tribunale, con riguardo alla predetta parte civile, condannava l'imputato Francesco Schettino, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., a risarcire ogni danno subito dalla stessa, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisionale, la somma di € 30.000,00, oltre alla rifusione delle spese di lite.

5.11.2. Il difensore appellante, con il primo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come richiesti. In particolare sosteneva che la parte civile Ivana Codoni aveva dimostrato il danno fisico/psichico subito, attraverso la produzione di una consulenza medico legale alla quale allegava corposa documentazione medica, sulla quale Costa Crociere s.p.a., posta in contraddittorio ed affiancata da un proprio consulente, nulla eccepiva; che



l'acquiescenza non poteva che rappresentare un intrinseco riconoscimento di responsabilità, se letta unitamente alle comunicazioni ufficiali, con le quali la società armatrice si affiancava al dolore dei naufraghi ed offriva loro assistenza psicologica.

Per quanto atteneva agli ulteriori danni, in particolare a quelli materiali, l'appellante assumeva che aveva prodotto un elenco analitico dei beni dispersi nel naufragio, tra cui moltissimi oggetti di pregio, da utilizzare per le "serate di gala". Chiedeva, inoltre, che venisse riconosciuto il "danno da vacanza rovinata", che il Tribunale aveva ritenuto insussistente, oltre al "danno punitivo", quale unico mezzo idoneo ad indurre la Costa Crociere s.p.a. ad innalzare, nel futuro, i livelli di sicurezza. Il difensore passava, quindi, ad indicare le varie voci di danno che riteneva dovessero essere riconosciute alla parte rappresentata.

Per il danno biologico tabellare, pari al 30%, in base alla età al momento del fatto (62 anni), indicava l'importo di € 120.299,00. Importo da aumentare per la c.d. "personalizzazione del danno" del 29%, pari a € 34.886,71 e del danno morale, quale autonoma voce di danno, utilizzando quale parametro liquidatorio quello della misura di $\frac{1}{2}$ del danno biologico complessivo, nella misura di € 60.149,50, così portando il danno a € 215.335,21.

Il difensore deduceva che era altresì da risarcire il danno da inabilità temporanea totale, considerando un periodo di 30 giorni, nonché parziale, per ulteriori giorni 600 al 75% e 478 al 50% e, così, complessivamente la somma di € 33.383,17 - cui aggiungere il danno morale da invalidità permanente in € 16.691,58, per totali € 50.074,75.

Circa il danno esistenziale l'appellante ne chiedeva la liquidazione nella misura di $\frac{1}{2}$ della somma del danno biologico permanente e del danno morale e, quindi, in € 116.864,75.

Circa il danno da vacanza rovinata l'appellante assumeva che era risarcibile nella misura di € 10.000,00.

Sempre specificamente nell'ambito del "danno non patrimoniale", l'appellante inseriva anche la voce "da perdita di fatturato" (non meglio precisata) in € 40.000,00.

Con riguardo al danno patrimoniale l'appellante chiedeva € 30.000,00 per la perdita del bagaglio ed € 500,00 per la "perizia medico legale".

Per il danno punitivo chiedeva un importo pari a ½ del danno da ITP in € 77.592,85. Il danno complessivamente richiesto era dunque pari a € 540.367,56 oltre rivalutazione ed interessi compensativi della data dell'evento al saldo, con sentenza provvisoriamente esecutiva ex art. 540 c.p.p.

5.11.3. Il difensore, con il secondo motivo, assumeva che in via subordinata rispetto alle richieste di liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni subiti, venisse aumentato l'importo della provvisionale concessa, in corrispondenza ai profili risarcitori emersi, per un ammontare pari a non meno di € 269.933,78 (metà delle somme richieste in via definitiva).

5.12. L'appello della parte civile Claudia Poliani.

L'avvocato Maura Giannelli Savastano proponeva appello nell'interesse della parte civile Claudia Poliani.

5.12.1. Il Tribunale, con riguardo alla predetta parte civile, condannava l'imputato, in solido con la responsabile civile, a risarcire ogni danno subito dalla stessa, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisionale, la somma di € 30.000,00 oltre alla rifusione delle spese di lite, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 4.837,50 per la fase dibattimentale, € 249,25 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.12.2. L'appellante, con il primo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come richiesti.

In particolare sosteneva che la parte civile Claudia Poliani aveva dimostrato il danno fisico/psichico subito, attraverso la produzione di una consulenza medico legale alla quale veniva allegata corposa documentazione medica, sulla quale Costa Crociere

s.p.a., posta in contraddittorio ed affiancata da un proprio consulente, nulla eccepiva; che l'acquiescenza sul punto non poteva che rappresentare un intrinseco riconoscimento di responsabilità, se letta unitamente alle comunicazioni ufficiali con le quali la società armatrice si affiancava al dolore dei naufraghi ed offriva loro assistenza psicologica.

Per quanto atteneva agli ulteriori danni, in particolare a quelli materiali, l'appellante assumeva che aveva prodotto un elenco analitico dei beni dispersi nel naufragio, tra cui, moltissimo materiale professionale, essendosi la Poliani imbarcata per partecipare al reality show "Professione Lookmaker la sfida".

Alla stessa, peraltro, oltre al danno da vacanza rovinata (che il Tribunale aveva ritenuto di non poter riconoscere, ma che di fatto sussisteva, doveva essere riconosciuto il diritto al risarcimento del danno per la "perdita di chance", per una somma pari all'importo (di € 100.000,00) che Claudia Poliani avrebbe potuto ottenere in caso di vittoria della trasmissione televisiva. Chiedeva, inoltre, che venisse riconosciuto il "danno punitivo", quale unico mezzo idoneo ad indurre la Costa Crociere s.p.a. ad innalzare, nel futuro, i livelli di sicurezza.

Il difensore passava, quindi, ad indicare le varie voci di danno che riteneva dovessero essere liquidate alla parte rappresentata.

Per il danno biologico tabellare, pari al 30%, in base alla età al momento del fatto (56 anni), indicava l'importo di € 113.441,53. Importo da aumentare, per la c.d. "personalizzazione del danno", del 29%, per € 34.032,46 e del danno morale, quale autonoma voce di danno, utilizzando quale parametro liquidatorio quello della misura di $\frac{1}{2}$ del danno biologico complessivo, in € 56.720,76, così portando la somma a € 204.194,75. Il difensore deduceva che era altresì da risarcire il danno da inabilità temporanea totale, considerando un periodo di 30 giorni, nonché parziale per ulteriori giorni 750 al 75% e 328 al 50% e, così, complessivamente per un importo di € 35.124,30 cui aggiungere il danno morale da invalidità permanente in € 17.562,15 per totali € 52.686,45. Circa il danno esistenziale l'appellante chiedeva la

liquidazione nella misura di $\frac{1}{2}$ della somma del danno biologico permanente e del danno morale e, quindi, in € 119.334,00.

Circa il danno da vacanza rovinata l'appellante assumeva che era risarcibile nella misura di € 10.000,00.

Sempre nell'ambito del danno non patrimoniale l'appellante inseriva la voce "da perdita di fatturato" (non meglio precisata), in € 120.000,00 ed il già menzionato danno da "perdita di chance" quantificato in € 100.000,00. Con riguardo al danno patrimoniale l'appellante chiedeva € 89.610,00 per la perdita del bagaglio, € 500,00 per la "perizia medico legale" ed € 3.378,32 per spese di viaggio e reality show "Professione look maker - la sfida".

Per il danno punitivo chiedeva un importo pari a $\frac{1}{2}$ del danno da ITP in € 73.736,99. Il danno complessivamente richiesto veniva quindi determinato in € 773.440,51 oltre rivalutazione ed interessi compensativi della data dell'evento al saldo, con sentenza provvisoriamente esecutiva ex art. 540 c.p.p.

5.12.3. Il difensore, con il secondo motivo, assumeva che, in via subordinata rispetto alle richieste di liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni subiti, venisse aumentato l'importo della provvisionale concessa, in corrispondenza ai profili risarcitori emersi, per un ammontare pari a non meno di € 386.720,25 (metà delle somme richieste in via definitiva).

5.13. L'appello delle parti civili Costantino Ferro e Loredana Ferrari.

L'avvocato Luciano Miotti proponeva appello nell'interesse delle parti civili Costantino Ferro e Loredana Ferrari.

5.13.1. Il Tribunale, con riguardo alle predette parti civili, condannava l'imputato, in solido con la responsabile civile, a risarcire ogni danno subito dalle stesse, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisionale, la somma di € 30.000,00 ciascuna, oltre alla rifusione delle spese di lite, liquidate in € 4.644,00 per la fase dibattimentale.

5.13.2. L'appellante, con unico motivo, chiedeva la condanna dell'imputato e della responsabile civile al risarcimento di tutti i danni patrimoniali, biologici e morali subiti dalle parti civili rappresentate, attribuendo loro quelle diverse somme (per l'intero o a titolo di provvisoriale) determinate nella misura massima ritenuta di giustizia, "più attenta agli argomenti addotti ed alle prove prodotte dalle parti nella costituzione di parte civile".

Aggiungeva che l'impugnazione era volta, pertanto, ad ottenere il risarcimento di tutti i danni subiti da Costantino Ferro, quantificati complessivamente in € 168.691,00, e da Loredana Ferrari, quantificati complessivamente in € 263.381,00.

Ciò mediante apposita attività istruttoria in corso di processo, ovvero, "stante la complessità e lungaggine del mezzo istruttorio e la necessità di speditezza del processo penale, il riconoscimento di una maggiore somma risarcitoria a titolo di provvisoriale, superiore a quella riconosciuta in primo grado, in considerazione della specificità dei danni patiti dalle parti civili appellanti, ben più gravi di altre posizioni apparentemente simili". Il tutto con vittoria delle spese legali del grado. Dall'allegato atto di costituzione di parte civile si evinceva che lo stress, la paura e poi il terrore di quella notte avevano influito sulla psiche degli esponenti, che avevano riportato un disturbo ossessivo-compulsivo, come accertato dal CTP Antonio D'Aloisa, specialista in medicina legale e delle assicurazioni, dalle relazioni del quale emergeva che il grave evento aveva causato la comparsa di un forte disagio psichico, con valutazione dei postumi invalidanti nella misura del 15% per Ferro e del 25% per Ferrari.

Il danno non patrimoniale veniva quantificato per Costantino Ferro, secondo le tabelle in uso al Tribunale di Milano, nella misura di € 53.801,00 mentre il danno patrimoniale per la perdita degli effetti personali in € 9.940,00, il tutto per la complessiva somma di € 64.241,00 oltre al risarcimento del danno morale per la gravissima e colpevole condotta del personale della Costa Concordia, da valutare in via equitativa ed in maniera punitiva ed esemplare, nella misura prudenziale di € 100.000,00.



Il danno non patrimoniale veniva quantificato per Loredana Ferrari, secondo le tabelle in uso al Tribunale di Milano, nella misura di € 125.901,00 a cui andava aggiunto il danno patrimoniale per la perdita degli effetti personali in € 23.830,00 il tutto per la complessiva somma di € 150.231,00 oltre al risarcimento del danno morale per la gravissima e colpevole condotta del personale della Costa Concordia, da valutare in via equitativa ed in maniera punitiva ed esemplare, nella misura prudenziale di € 100.000,00.

La parte civile Ferrari deduceva che, custoditi nella cassaforte, vi erano i seguenti beni: fede oro con diamanti € 3.750,00; collana perle con fermaglio € 5.750,00; orologio Omega oro € 2.750,00; bigiotteria varia (collane, orecchini, bracciali) € 900,00; che, inoltre, aveva perso i seguenti effetti personali: occhiali da vista Ralph Lauren; occhiali da vista con lenti solari Gucci; occhiali da lettura Prada; abito da sera velluto nero con perle Armani; abito da sera seta blu perline Le Copains; abito da sera blu con bottoni gioiello Valentino; gonna di seta nera Valentino; gonna marrone ricamata + body Le Copains; abito grigio Prada; camicetta sera paillettes Armani; camicetta da sera voile ricami + perline; tuta pantalone seta+ cintura+ stola; coprispalle, sciarpe, cinture da sera; borsa sera velluto/ perline; borsa sera Hermes; stivali Geox; stivali Frau camoscio; scarpe stoffa blu; sandali seta/strass; scarpe camoscio nere; scarpe ginnastica Geox; giaccone imbottito; giubbino antivento; mantella scozzese marrone/beige; completo cachemire lavanda +sciärpa; 2 maglioncini d.v. cachemire; golf pesante Colombo; golfino cachemire; 4 pantaloni; giubbino + maglia pile; 3 sciarpe cachemire/seta; 2 sciarpe di seta; abito marrone; maglia mantella; maglia lunga beige; tuta ginnastica + 3 magliette; 2 cinture; cintura placche metallo; 3 costumi da bagno Perla; accappatoio ciabatte; biancheria intima, cam., vestaglia; beauty case pelle marrone; prodotti toeletta, profumi, creme, medicinali; zainetto Prada; guanti, berretta, ombrelli, K Way; placca dentale per bruxismo (byte); diario dei viaggi, per un totale complessivo di € 36.980,00.

La parte civile Ferro deduceva che, custoditi nella cassaforte, vi erano i seguenti beni: orologio Omega oro; gemelli oro; 16 banconote da € 50; che, inoltre, aveva perso i seguenti effetti personali: occhiali da vista Armani; occhiali da lettura,

occhiali da sole Ray Ban; abito scuro Zegna; giacca beige; polacchina Geox; scarpa inglese Fabi; scarpa ginnastica MTB; cintura Hermes; n. 2 cinture; pantalone lana; 4 pantaloni; camicia sera Canali; 5 camicie; 3 cravatte; 4 maglioni cachemire; maglione pesante; smanicato imbottito Barbera; giubbotto Adidas; giacca pile; tuta ginnastica + 3 magliette; 2 costumi da bagno + ciabatte; accappatoio; biancheria intima, pigiama; profumi, oggetti da toeletta, beauty case; macchina fotografica; 3 caricabatterie; 2 valigie grandi; 2 trolley; zaino, guanti, berretta per un totale complessivo di €14.390,00.

5.14. Gli appelli delle parti civili Milena Capitani, Loris Violi, Reginaldo Garonni, Maria Vitali, Ariondo Corsellini, Assunta Naressi e Maria Violi.

L'avvocato Michelina Suriano, con separati atti, sostanzialmente svolgenti le medesime censure, con gli elementi differenziali appresso indicati, proponeva appello nell'interesse delle parti civili Milena Capitani, Loris Violi, Reginaldo Garonni, Maria Vitali, Ariondo Corsellini, Assunta Naressi e Maria Violi.

5.14.1. Il Tribunale, con riguardo alle predette parti civili, condannava l'imputato Francesco Schettino, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., a risarcire ogni danno subito dalle stesse, con contestuale obbligo di corrispondere a titolo di provvisoria la somma di € 30.000,00 per ciascuna, oltre alla rifusione delle spese di lite in favore di tutte le menzionate parti assistite dall'avvocato Michelina Suriano, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 15.325,20 per la fase dibattimentale, € 14.730,17 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.14.2. In punto di fatto Milena Capitani esponeva di avere testimoniato in aula quanto accaduto a lei ed al marito Loris Violi (il cui racconto era speculare, poiché i due erano rimasti sempre insieme) la sera del naufragio, quella stessa notte e l'indomani (testimonianza resa all'udienza del 26.5.2014).

La Capitani rappresentava di aver patito grandi sofferenze dal momento dell'impatto, in cui si trovava insieme al marito ed agli amici a teatro, situato al ponte 3, alle fasi successive, in cui aveva dovuto raggiungere la propria cabina



situata al ponte 7, vedendo la nave inclinarsi sempre di più, in assenza di notizie su quanto stesse accadendo e su cosa sarebbe stato meglio fare; al terrore avvertito quando uno degli amici del gruppo, Reginaldo Garonni, aveva sentito il fruscio dell'acqua provenire dal vano ascensori; alla paura di trovarsi in mare aperto - nessuno avendo detto loro che la nave si trovava "vicino" alla costa -; alle scene struggenti vissute nel percorrere le scale, dove incontrava persone che correvano, urlavano, piangevano, cadevano, come capitato anche a lei stessa; all'angoscia nel vedersi rifiutare (insieme al marito) per diverse volte l'imbarco sulle scialuppe, seppur queste potessero ospitare ancora persone. Milena Capitani raccontava, poi, del senso di impotenza patito nel veder salire, sull'ultima scialuppa disponibile dal lato sinistro della nave, giovane personale dell'equipaggio, che aveva riconosciuto come facente parte dell'animazione, a discapito di bambini e anziani in attesa di guadagnarsi un posto per la salvezza e, inoltre, della paura di morire per il timore che, una volta nella scialuppa, questa si potesse sganciare a causa della forte inclinazione della nave e finire in acqua; dell'incertezza per la sorte dei propri amici/compagni di viaggio, dopo che averli persi di vista nel "caos infernale" creatosi per le scale, nello scendere dal ponte 7 al ponte 4, dove si trovavano le scialuppe.

Reginaldo Garonni esponeva di avere testimoniato in aula (il 26.5.2014) quanto accaduto a lui ed alla moglie Maria Vitali (che non deponeva in dibattimento, avendo avvertito un malessere per il forte stress, ma che aveva vissuto quella tragica esperienza di fianco al coniuge). Garonni ricordava il momento dell'impatto, quando si trovava con la moglie e gli amici al ponte 3, all'interno del teatro; la corsa nel corridoio illuminato dalla sola luce di emergenza; le difficoltà per raggiungere il ponte 7 dove erano ubicate le loro cabine; le traversie per poter prendere i "giubbotti salva vita"; l'attesa che venissero date indicazioni su cosa fosse successo; le informazioni sul blackout "di pronta soluzione", alle quali, come del resto tutti gli altri, non aveva creduto, anche perché la nave aveva iniziato immediatamente ad inclinarsi; l'aver lasciato per un attimo il gruppo, perché udiva dei rumori inusuali provenire dagli ascensori, come se stesse venendo giù dell'acqua; della discesa per



scale, dove c'era il "finimondo"; dall'aver perso di vista gli amici Loris Violi e Milena Capitani, a causa di quel trambusto. Proseguendo nel racconto, Garonni riferiva delle circostanze delle difficoltà di sbraccio e conseguente ammaino della scialuppa che aveva individuato al ponte 4 e sulla quale era salito con la moglie e gli amici; che, in particolare, il personale non riusciva a sganciare la scialuppa, per cui egli stesso e l'amico Ariondo Corsellini avevano cercato di aiutarli con i remi che erano in dotazione all'imbarcazione, senza però riuscirci; ricordava che, a quel punto, il personale presente sulla scialuppa decideva di far scendere nuovamente tutti sul ponte, sperando che, senza il peso delle persone, potesse riuscire l'operazione di sganciare la lancia; riferiva della paura di non riuscire più a risalire, considerata la pendenza della nave, anche perché il pavimento era scivoloso e tutti i passeggeri, ammassati, spingevano, con il serio rischio di finire in acqua. Reginaldo Garonni raccontava di essere riuscito, insieme alla moglie e agli amici predetti, a risalire, e di aver visto sganciare la scialuppa che, per il contraccolpo, con un tonfo si bloccava nuovamente, per poi cadere in acqua, in momenti terrificanti, anche per la moglie, terrorizzata; di aver visto in quei frangenti "l'acqua che faceva una montagna" e di essersi accorto, solo in quel momento, che erano vicini alla terraferma, perché era buio e in precedenza nessuno li aveva mai informati su dove si trovassero esattamente; raccontava dei patimenti subiti appena giunti all'Isola del Giglio, lasciati senza assistenza; del successivo trasbordo l'indomani mattina, con un traghetto diretto a Porto Santo Stefano, da dove, poi, con il gruppo di amici veniva accompagnato a Savona e, successivamente, con mezzi noleggiati autonomamente, a casa.

Assunta Naressi esponeva di avere testimoniato in aula (il 22.9.2014) quanto accaduto a lei ed al marito Ariondo Corsellini (che non deponeva in dibattimento, ma che aveva vissuto quella tragica esperienza di fianco al coniuge). La Naressi ricordava il momento dell'impatto, mentre si trovava con il marito e gli amici si trovava al ponte 3, all'interno del teatro; di avere aspettato e, quindi, di avere visto la gente scappare; di essersi recata nella cabina al ponte 7, dove non c'era luce all'interno, ma solo nel corridoio; di aver preso i giubbotti di salvataggio; di non

ricordare di avere sentito particolari annunci dati ai passeggeri, ma solo di una informazione sul fatto che la nave aveva avuto un guasto elettrico che sarebbe stato riparato al più presto. Assunta Naressi riferiva di essere rimasta nel corridoio in attesa di comunicazioni ed istruzioni sul da farsi, insieme al marito ed agli amici; di essersi poi recata con loro al ponte 4, dove c'era molta gente impaurita e piangente, fra urla e spintoni, quando la nave era già inclinata e si faceva fatica a stare in piedi; di avere raggiunto una scialuppa che dopo un po' li aveva imbarcati; che il personale non riusciva tuttavia a sganciala, nonostante il marito avesse tentato di fare qualcosa, senza riuscirvi; di essere discesa dalla scialuppa, con le altre persone; di aver perso di vista la coppia Violi - Capitani, durante la discesa per le scale verso il ponte 4, per poi tutti insieme ritrovarsi solo sull'Isola del Giglio; della paura vissuta anche nella fase successiva della risalita sulla scialuppa e dello sbraccio della stessa, quando con un tonfo l'imbarcazione finiva in acqua; delle difficoltà patite sull'Isola del Giglio, dove trascorrevano la notte in chiesa insieme ad altri del gruppo, ricordando l'aiuto ricevuto dal parroco, che aveva loro dato delle coperte e delle tovaglie per coprirsi, perché faceva freddo; di non avere mai saputo dove effettivamente si trovasse la nave e di essere arrivata sull'isola intorno a mezzanotte e mezza; rammentava quindi le fasi del trasbordo a Porto Santo Stefano, del successivo trasferimento a Savona e, infine, del ritorno a casa con un veicolo a noleggio.

Analogo racconto veniva fatto nella sua testimonianza anche da Maria Violi, la quale riferiva di essere rimasta unita al gruppo di amici, composto dai coniugi Garonni-Vitali e Naressi-Corsellini, con i quali aveva vissuto le vicende di quel tragico evento, ritrovandosi dalla parte destra della nave alla ricerca di una scialuppa su cui salire; la Violi ripeteva più volte della paura di morire e dell'angoscia per non avere avuto più notizie del fratello Loris e della cognata, con i quali si ricongiungeva sull'Isola del Giglio solo dopo le 00.30.

5.14.3. Il difensore articolava, come detto, analoghe doglianze per tutte le parti rappresentate, lamentando, con il primo motivo, il mancato riconoscimento e/o la mancata liquidazione integrale e definitiva delle singole voci di danno, così come



richieste nelle domande risarcitorie formulate nei rispettivi atti di costituzione, ribadite nelle successive difese e memorie.

In particolare, sul danno morale subiettivo, deduceva che il Tribunale aveva richiamato solo qualche frammento delle testimonianze di alcuni passeggeri, rispetto a tutte le parti che avevano avuto il coraggio di testimoniare nel processo di sofferenze, patimenti, debolezze e angosce vissute quella tragica sera; che, dunque, pur avendo i giudici di primo grado riconosciuto che tutte le persone che si trovavano a bordo della Concordia avevano subito un perturbamento psicologico e una lesione alla propria dignità personale, ciò che destava disappunto era che avevano “liquidato (latu sensu) in sole due paginette, molti mesi di istruttoria dibattimentale, caratterizzata da udienze fiume dedicate al racconto dei passeggeri...”.

L'appellante assumeva che, in relazione a quanto effettivamente vissuto da ogni singola parte civile rappresentata, il Tribunale aveva avuto ampia prova per quantificare e liquidare in via definitiva tale voce di danno, in misura certamente maggiore.

Circa il danno da vacanza rovinata l'appellante assumeva che era risarcibile autonomamente, quale danno di natura contrattuale, comprendente il pregiudizio per il mancato godimento dell'intero soggiorno, oltre ad aspetti di più difficile quantificazione, dovendosi valutare la delusione e lo stress subiti per il mancato godimento della vacanza; che il Tribunale erroneamente aveva negato tale voce di danno con argomentazioni illogiche, laddove avrebbe dovuto provvedere alla sua liquidazione integrale nella misura di € 10.000,00 per ciascuna parte civile rappresentata.

In ordine al danno esistenziale l'appellante sosteneva che l'erroneo metodo di valutazione generalizzante effettuata dal Tribunale induceva a ritenere illogica anche quella parte della sentenza in cui, dopo aver affermato che i danni non patrimoniali risarcibili erano quelli facenti parte della “teoria tripartita (danno morale, danno biologico e danno esistenziale)”, poi, con riferimento proprio al

danno esistenziale, asseriva che non poteva essere riconosciuto quale “appesantimento” del danno non patrimoniale, disconoscendo, in sostanza, tale autonoma voce risarcitoria, ovvero ritenendo la mancanza di prova al riguardo che, invece, le parti civili rappresentate avevano fornito con la testimonianza e, per Milena Capitani, Loris Violi, Reginaldo Garonni, Maria Vitali e Maria Violi, con la deposizione del consulente di parte specialista in neurologia, dott.ssa Elena Cristina, all’udienza del 22.09.2014 nonché con la copiosa documentazione medica prodotta.

L’appellante deduceva che il danno c.d. dinamico-relazionale aveva fortemente turbato le vite delle parti civili rappresentate.

Per Milena Capitani (nata il 12-6-1949), stante la diagnosi di “trauma contusivo dell’emicostato destro e del sacro coccige” (verbale di pronto soccorso del 15.1.2012 - depositato agli atti del processo in data 14.5.2013) e di “severa sindrome da stress post traumatico con cefalea persistente di intensità moderato-lieve-complicato...”, era da ritenere compromessa la sua stabilità emotiva e relazionale, anche nei rapporti con i propri familiari e, soprattutto, “nei confronti del nipotino”, ingenerando un cambiamento totale nella sua vita.

Per Loris Violi (nato il 17-10-1936), la prova era raggiunta stante la diagnosi di “sindrome parkinsoniana a prevalente espressione ipocinetica slatentizzata”, tale incidere nel complesso della liquidazione, essendo note le manifestazioni di tale patologia, che portavano a modificare radicalmente il proprio stile di vita, confermato dalla deposizione della predetta parte civile circa il fatto di non riuscire più a frequentare luoghi affollati e di “sentir rievocare, al rumore dell’acqua che scende nella doccia, lo scroscio dell’acqua sentito quella sera”.

Per Reginaldo Garonni (nato il 21-9-1936), la prova era raggiunta, stante la diagnosi di “riferita insonnia con incubi come esito di evento stressogeno esterno avvenuto il 13.01.2012” (verbale di pronto soccorso del 19.1.2012 - depositato agli atti del processo in data 14.5.2013), con successivo peggioramento delle condizioni, tanto da richiedere approfondimenti specialistici in ambienti neurologico e cardiologico, a causa dell’aggravamento delle condizioni di vita e di salute, documentato anche da

più accessi in P.S. presso l'ospedale di Porretta Terme (produzione documentale alle udienze del 14.5.2013 e 21.1.2015) e, con evidenza, anche nella relazione medico legale della dott.ssa Eva Montanari nonché nella testimonianza resa dalla stessa consulente all'udienza del 22.9.2014 e dalla parte di persona, la quale riferiva, fra l'altro, che in conseguenza del naufragio, la sua vita era radicalmente cambiata e peggiorata, tanto da compromettere le relazioni interpersonali e familiari.

Per Maria Vitali (nata il 29-1-1937), la prova era raggiunta, stante la diagnosi "bpcoriacutizzata s.ansiosa reattiva" (verbale di pronto soccorso del 19.1.2012 attestante una prognosi di giorni 10 - depositato agli atti del processo in data 14.5.2013), strettamente correlata al disagio fobico scaturito a seguito dell'evento ed alla modifica delle condizioni di vita, anche nell'ambito dei rapporti familiari. Fatti sui quali testimoniava il marito Reginaldo Garonni all'udienza del 26.5.2014. Il tutto con successivo peggioramento della bronchite cronica asmatica sofferta, tanto da dover intensificare le visite mediche e le cure farmacologiche, di cui ai diversi certificati medici in atti attestanti l'evoluzione della malattia, con evidenza anche nella relazione medico-legale della dott.ssa Eva Montanari nonché nella testimonianza resa dalla stessa all'udienza del 22.9.2014.

Per Maria Violi (nata 8-9-1937) la prova era raggiunta, stante la diagnosi "sindrome da stress post-traumatico. Dolore spalla destra" (verbale di pronto soccorso del 16.1.2012 - depositato agli atti del processo in data 14.5.2013), con successivo peggioramento delle condizioni di salute, tanto da richiedere approfondimenti specifici in ambito neuropsicologico e di riflesso encefalico, che la inducevano a sottoporsi a test neuropsicologici che evidenziavano, in data 8.5.2013, la diagnosi: "esame compatibile con importante deficit mnesico inquadrabile sia nell'ambito di un MCI mnesico o nel disturbo post traumatico da stress", circostanze di cui alla produzione documentale alle udienze del 14.5.2013 e del 21.1.2015, con evidenza anche nella relazione medico legale della dott.ssa Eva Montanari nonché nella testimonianza resa dalla stessa all'udienza del 22.9.2014 e dalla medesima parte civile personalmente, circa il cambiamento radicale della sua vita, tale da

compromettere la sua stabilità emotiva e relazionale e da isolarla dai contesti che la circondavano.

Per Assunta Naressi (nata il 16-8-1935) e Ariondo Corsellini (nato il 7-8-1934), la prova era raggiunta, nonostante la mancanza di qualsiasi diagnosi, perché, a dire dell'appellante, "...proprio le peculiarità di tale fattispecie di danno, c.d. dinamico-relazionale" avevano "indotto la parte civile Naressi Assunta, come anche il marito Corsellini, a non rivolgersi a strutture mediche"; che, tuttavia, il danno doveva ritenersi dimostrato sulla base della risposta della dott.ssa Elena Cristina all'udienza del 22.9.2014 ("*.. mah, intanto potrebbe essere una negazione dell'evento, un non riconoscere di avere dei problemi e di cercare di risolverli spontaneamente da soli... probabilmente è una negazione del problema ..*"), eloquente e confermata dall'autorevole "Guida alla valutazione psichiatrica e medico legale del danno biologico di natura psichica", di Buzzi e Vannini - pag. 124 - secondo la quale "... i pazienti con DPTS sono noti per avere una tendenza a evitare le cure, a volte in presenza di sintomi gravi e particolarmente fastidiosi. Ciò può essere compreso se si considera la tendenza all'evitamento del trauma che condiziona la paura a riesporre a situazioni anche non pericolose che lo evocano.. " .

In ordine al danno biologico e, più in generale, sulla mancata liquidazione dei danni, l'appellante sosteneva che il Tribunale aveva erroneamente ritenuto di non poterli liquidare in via integrale e definitiva, a fronte delle prove portate dalle parti civili rappresentate, registrandosi nella sentenza impugnata non poche discordanze.

Ed infatti, per Milena Capitani, il difensore assumeva che: a) "in primis", secondo la versione del Tribunale, avrebbe allegato l'esistenza di un danno biologico discendente da stress post-traumatico, cosa corrispondente "parzialmente al vero", in quanto era in atti il verbale di pronto soccorso del nosocomio di Porretta Terme, ove la stessa richiedeva cure in data 15.1.2015 per forti dolori alla schiena dovuti alla caduta per le scale, la sera del naufragio, e le veniva indicata la diagnosi "trauma contusivo dell'emicostato destro e del sacro coccige", con prognosi clinica di giorni 20, essendosi solo successivamente aggiunta la diagnosi dello specialista

di “sd da stress post traumatico con cefalea quotidiana, dist. del sonno e labilità emotivo-affettiva” (cert. medico dott.ssa Elena Cristina del 13.12.2012, facente parte della produzione documentale dell'udienza del 14.5.2013); entrambe le diagnosi non erano state “adeguatamente confutate dalle parti processuali avverse, né dall'imputato né dal responsabile civile”; b) “in secondi”, non pretendeva di vedersi riconosciuto uno specifico danno sulla sola relazione medica di parte, avendo dimostrato la patologia scaturita a seguito dell'evento con altre valide prove, ovvero certificazione medica (depositata anche all'udienza del 21.1.2015) e testimonianze dirette dei medici (specialista e medico-legale); c) “in terzis” (nuovamente), che non risultava dall'istruttoria dibattimentale una valida “critica” alle risultanze probatorie da parte dei consulenti della responsabile civile, tali da inficiare la prova raggiunta, avendo anzi il consulente della responsabile civile confuso la posizione clinica di Milena Capitani con la diagnosi certificata ad altra passeggera, non necessitando, quindi, la nomina di un perito ai fini della corretta valutazione del “quantum”. Aggiungeva che la Capitani, fin dal giugno 2012 (qualche mese dopo l'evento, essendosi recata prima da uno specialista svolgente libera professione nel privato) si era sottoposta alle cure della dott.ssa Elena Cristina presso il poliambulatorio CTR della Azienda USL di Bologna e, successivamente, ad aprile 2013, come la stessa aveva riferito personalmente in udienza, ancora necessitava di proseguire le cure suggerite dallo specialista.

Per Loris Violi il difensore assumeva che: a) “in primis”, secondo la versione del Tribunale, Loris Violi avrebbe allegato l'esistenza di un danno biologico discendente da stress post-traumatico, cosa non corrispondente al vero, in quanto era in atti la diagnosi formulata dalla specialista, dott.ssa Elena Cristina, di “sindrome parkinsoniana a prevalente espressione ipocinetica slatentizzata”, diagnosi non compiutamente ed adeguatamente confutata “dalle parti processuali avverse”; b) “in secundis”, non pretendeva di vedersi riconosciuto uno specifico danno sulla base della sola relazione medica di parte, avendo dimostrato la patologia scaturita a seguito dell'evento con altre valide prove, ovvero certificazione medica (depositata anche all'udienza del 21.1.2015) e testimonianze dirette; c) “in terzis”

(nuovamente), che non risultava dall'istruttoria dibattimentale una valida "critica" alle risultanze probatorie da parte dei consulenti della responsabile civile, tali da inficiare la prova raggiunta, non necessitando, quindi, la nomina di un perito ai fini della corretta valutazione del "quantum". Aggiungeva che Loris Violi Loris, fin dal giugno 2012 (qualche mese dopo l'evento, essendosi recato prima da uno specialista svolgente libera professione nel privato), si era sottoposto alle cure della dott.ssa Elena Cristina presso il poliambulatorio CTR della Azienda USL di Bologna.

Per Reginaldo Garonni il difensore assumeva che: a) "in primis", secondo la versione del Tribunale, avrebbe allegato l'esistenza di un danno biologico discendente da stress post-traumatico, cosa corrispondente "parzialmente al vero", in quanto era in atti il verbale di pronto soccorso del nosocomio di Porretta Terme, ove la parte si recava in data 19.1.2012 e dove veniva diagnosticato: "riferita insonnia con incubi come esito di evento stressogeno avvenuto il 13.01.2012", con prognosi clinica di giorni due (produzione documentale all'udienza preliminare del 14.5.2013), certificato medico preceduto da una visita del medico curante 16.1.2012 e da successivi certificati medici sia del pronto soccorso che di natura specialistica neurologica e cardiologica. La diagnosi della specialista neurologa, dott.ssa Elena Cristina, era stata la seguente: "sindrome ossessiva cronicizzata", non compiutamente ed adeguatamente confutata "dalle parti processuali avverse"; b) "in secundis", non pretendeva di vedersi riconosciuto uno specifico danno sulla base della sola relazione medica di parte, avendo dimostrato la patologia scaturita a seguito dell'evento con altre valide prove, ovvero certificazione medica (depositata alle udienze del 14.5.2013 e del 21.1.2015) e testimonianze dirette dei medici (specialista e medico-legale); c) "in terzis" (nuovamente), che non risultava dall'istruttoria dibattimentale una valida "critica" alle risultanze probatorie da parte dei consulenti della responsabile civile, tali da inficiare la prova raggiunta, non necessitando, quindi, la nomina di un perito ai fini della corretta valutazione del "quantum". Aggiungeva che fin dal giugno 2012 (qualche mese dopo l'evento, essendosi recato prima ad uno specialista svolgente libera professione nel privato), si era recato più volte in pronto soccorso ed aveva eseguito le cure che gli erano



state consigliate, anche quelle della dott.ssa Elena Cristina. Per Maria Vitali il difensore assumeva che: a) “in primis”, secondo la versione del Tribunale avrebbe allegato l’esistenza di un danno biologico discendente da stress post-traumatico, cosa corrispondente “parzialmente al vero”, in quanto era in atti il verbale di pronto soccorso del nosocomio di Porretta Terme, ove la parte si recava in data 19.1.2012 e le veniva diagnosticato: “bpcr riacutizzata s.ansiosa reattiva”, con una prognosi di giorni dieci (produzione documentale all’udienza preliminare del 14.5.2013); accesso ospedaliero preceduto da due visite dal medico curante il 16.1.2012 ed il 17.1.2012, da successivi certificati medici di natura specialistica neurologica, cardiologica, pneumologica. La diagnosi della specialista neurologa, dott.ssa Elena Cristina, era la seguente: “sindrome post traumatica da stress severa, in parziale controllo farmacologico, inveterata”, diagnosi non compiutamente ed adeguatamente confutata “dalle parti processuali avverse”; b) “in secundis”, non pretendeva di vedersi riconosciuto uno specifico danno sulla base della sola relazione medica di parte, avendo dimostrato la patologia scaturita a seguito dell’evento con altre valide prove, ovvero certificazione medica (depositata all’udienza del 14.5.2013) e testimonianze dirette dei medici (specialista e medico-legale); c) “in terzis” (nuovamente), che non risultava dall’istruttoria dibattimentale una valida “critica” alle risultanze probatorie da parte dei consulenti della responsabile civile, tali da inficiare la prova raggiunta, non necessitando, quindi, la nomina di un perito ai fini della corretta valutazione del “quantum”. Aggiungeva che fin dal giugno 2012 (qualche mese dopo l’evento, essendo stata visitata prima da uno specialista svolgente libera professione nel privato), si era recata più volte dalla dott.ssa Elena Cristina ed aveva seguito tutte le cure che le erano state consigliate.

Per Maria Violi il difensore assumeva che: a) “in primis”, secondo la versione del Tribunale, avrebbe allegato l’esistenza di un danno biologico discendente da stress post-traumatico, cosa corrispondente “parzialmente al vero”, in quanto era in atti il verbale di pronto soccorso del nosocomio di Porretta Terme, ove richiedeva cure in data 16.1.2015 per forti dolori alla spalla, in conseguenza di un trauma subito

all'interno della scialuppa, come la stessa testimoniava di aver subito la sera del naufragio. Il certificato medico conteneva la diagnosi: "sindrome da stress post traumatico. Dolore spalla destra da trauma", con prognosi clinica di giorni dieci (produzione documentale all'udienza preliminare del 14.5.2013), diagnosi non compiutamente ed adeguatamente confutata "dalle parti processuali avverse"; b) "in secundis", non pretendeva di vedersi riconosciuto uno specifico danno sulla base della sola relazione medica di parte, avendo dimostrato la patologia scaturita a seguito dell'evento con altre valide prove, ovvero certificazione medica (depositata alle udienze del 14.5.2013 e del 21.1.2015) e testimonianze dirette dei medici (specialista e medico-legale); c) "in terzis" (nuovamente), che non risultava dall'istruttoria dibattimentale una valida "critica" alle risultanze probatorie da parte dei consulenti della responsabile civile, tali da inficiare la prova raggiunta, avendo addirittura il consulente della responsabile civile confuso il disturbo cognitivo/DPTS diagnosticato alla Violi con la posizione della Capitani, non necessitando, quindi, la nomina di un perito ai fini della corretta valutazione del "quantum".

Aggiungeva che fin dal giugno 2012 (qualche mese dopo l'evento, essendo prima stata visitata da uno specialista svolgente libera professione nel privato), si era recata più volte dalla dott.ssa Elena Cristina ed aveva eseguito tutte le cure che le erano state consigliate.

Per Assunta Naressi ed Ariondo Corsellini il difensore assumeva che: a) "in primis" non aveva allegato l'esistenza di danni biologici discendenti da stress post-traumatico in relazione ai predetti soggetti; b) "in secundis", non pretendeva di vedersi riconoscere uno specifico danno, per tali parti civili rappresentate, sulla base di una relazione medica, che per Naressi e Corsellini non era stata neppure redatta; c) "in terzis", che non risultava dall'istruttoria dibattimentale alcuna "critica" alle "risultanze probatorie" da parte dei consulenti della responsabile civile, tali da inficiare le prove raggiunte, non necessitando, quindi, la nomina di un perito ai fini della corretta valutazione del "quantum".

In ogni caso, proseguiva l'appellante, per Naressi e Corsellini era stata fornita la prova del diritto alla liquidazione del danno morale, del danno esistenziale, del danno da vacanza rovinata (scaturito dalla natura del danno) e del danno patrimoniale.

Per tutte le parti civili rappresentate l'appellante sosteneva, poi, che la circostanza addotta dal Collegio di primo grado, relativamente alle specifiche critiche che il consulente della responsabile civile Costantino Ciallella avrebbe mosso, era inidonea a confutare quanto allegato e dimostrato dalle parti civili stesse, trattandosi di "rocambolesche affermazioni ictu oculi prive di pregio logico-medico-scientifico", anche considerando che ognuno dei componenti del Collegio "...anche per esperienza pregressa nel settore, era in grado di valutare correttamente e procedere alla quantificazione del danno e alla sua liquidazione in via definitiva", avendo, peraltro, la difesa delle parti civili "invocato apertamente, e più volte, l'applicazione di quella regola d'arte giuridica, (un'illusione nella sentenza impugnata), secondo cui il Giudice è peritus peritorum".

L'appellante ribadiva che il Collegio aveva "inspiegabilmente, avuto una certa incuria nell'omettere di affrontare, caso per caso, le prove offerte ed il relativo grado di prova raggiunto da ogni singola parte civile ai fini dell'accertamento del quantum", potendo procedere in via definitiva alla liquidazione del danno per tutte le parti civili rappresentate.

5.14.4. Con il secondo motivo l'appellante lamentava l'incongrua liquidazione delle somme riconosciute a titolo di provvisoria in relazione ai danni subiti dalle parti civili rappresentate, avendo i primi giudici, con criterio generalizzato, attribuito a ciascuno la somma di € 30.000,00 senza tenere conto dell'onere probatorio effettivamente fornito. Richiamava al riguardo per ciascuna parte la narrazione dei fatti ed il contenuto delle osservazioni in precedenza svolte, sostenendo la manifesta insufficienza della liquidazione come formulata in via provvisoria della somma di € 30.000,00 in considerazione dei danni subiti e della "impossibilità" per il consulente tecnico della responsabile civile di validamente contestare le prove



allegate. Chiedeva, pertanto, per Assunta Naressi ed Ariondo Corsellini il riconoscimento di una provvisoria provvisoriamente esecutiva di € 100.000,00; per Milena Capitani, Reginaldo Garonni e Maria Vitali il riconoscimento di una provvisoria provvisoriamente esecutiva di € 150.000,00; per Loris Violi e Maria Violi il riconoscimento di una provvisoria provvisoriamente esecutiva di € 200.000,00.

5.14.5. Con il terzo motivo l'appellante lamentava la mancata liquidazione del danno patrimoniale.

Assumeva al riguardo che il Tribunale non aveva riconosciuto la liquidazione del danno patrimoniale, laddove le parti civili rappresentate avevano provato, attraverso un dettagliato elenco depositato nel corso delle rispettive escussioni dibattimentali, i beni persi ed avevano documentato le spese mediche e di trasporto sostenute. Il difensore deduceva che alcune parti civili di nazionalità straniera avevano visto liquidato il danno patrimoniale che non era stato riconosciuto alle attuali parti appellanti e ad altre, mentre il "criterio, più logico, corretto e congruo" che il Collegio di primo grado avrebbe dovuto utilizzare era quello della "ragionevolezza della tipologia dei beni elencati ad esempio, in ragione dell'età del passeggero e/o della sua attività lavorativa", così "da individuare più facilmente i beni che verosimilmente un passeggero poteva avere avuto con sé" e liquidare il relativo danno.

In particolare l'appellante evidenziava che Milena Capitani aveva indicato nel proprio elenco, redatto con il coniuge, depositato all'udienza del 26.5.2014, tra l'altro: gioielli (valore stimato € 750, due anelli e una parure di perle acquistate in una escursione dei giorni precedenti); scarpe correttive (valore di € 200); vestiti (che insieme a quelli del marito venivano valutati € 3.500), due valigie (valore stimato € 200) etc.; che Loris Violi aveva indicato nel proprio elenco, depositato all'udienza del 26.5.2014, tra l'altro: occhiali progressivi da vista (valore stimato € 850); una macchina fotografica (valore € 1.000 ed affettivo non "commisurabile allo stimato valore economico"); vestiti (che insieme a quelli della moglie venivano valutati €

3.500) etc.; che Reginaldo Garonni aveva indicato nel proprio elenco, redatto con il coniuge, depositato all'udienza del 26.5.2014, tra l'altro: occhiali da vista (valore stimato € 400, 2 paia); abbigliamento (valore stimato € 3.500), due valigie (valore stimato € 200) etc.; che Maria Vitali aveva indicato nel proprio elenco, redatto con il coniuge, depositato all'udienza del 26.5.2014, tra l'altro: scarpe (valore stimato € 900), gioielli (valore stimato € 300), macchina fotografica (valore stimato € 400), accessori personali (valore stimato € 900) etc.; che Assunta Naressi aveva indicato nel proprio elenco, redatto con il coniuge, depositato all'udienza del 22.9.2014, tra l'altro: gioielli (valore stimato € 700); somma contante (€ 750), abbigliamento (valore stimato € 3.000, per entrambi), due valigie (valore stimato € 200) e scarpe ortopediche (valore stimato € 450); che Ariondo Corsellini aveva indicato nel proprio elenco, redatto con il coniuge, depositato all'udienza del 22.9.2014, tra l'altro: gioielli (valore stimato € 700); somma contante (€ 750), abbigliamento (valore stimato € 3.000, per entrambi), due valigie (valore stimato € 200) e scarpe ortopediche (valore stimato € 450); che Maria Violi aveva indicato nel proprio elenco, depositato all'udienza del 26.5.2014, tra l'altro: occhiali da vista (valore stimato € 1500, per tre paia); abbigliamento (valore stimato € 950), due valigie (valore stimato € 180) etc. L'appellante sosteneva che tali somme il Tribunale avrebbe dovuto senz'altro liquidare, non potendosi "...non ritenere che un passeggero, seppur italiano, non possedesse in crociera tali beni, stante la sua età, stante il luogo in cui si trovava, stante la durata della vacanza (una settimana)..", e che il Collegio di primo grado "....con testimonianza alla mano avrebbe dovuto saggiare l'attendibilità di ogni passeggero e, nazionalità a parte, avrebbe dovuto accertare se l'appartenenza di tali beni fosse plausibile ed il valore dichiarato propriamente quantificato, dopodiché procedere alla liquidazione".

5.14.6. Con il quarto motivo l'appellante lamentava l'erronea ed incongrua liquidazione delle spese di lite riconosciute per compensi professionali.

Il difensore assumeva che il Tribunale aveva omesso di pronunciarsi sulla richiesta di liquidazione per la fase delle indagini preliminari, che era dovuta in favore della

“persona offesa parte e partecipe del procedimento”, non avendo l'imputato definito la sua posizione processuale all'udienza preliminare.

Ancora, sempre con riferimento al compenso per l'attività dinanzi al giudice dell'udienza preliminare l'appellante sosteneva che i primi giudici avevano ritenuto congruo l'aumento del 30% dei valori medi stabiliti e non dell'80%, nonostante la ponderosità del processo, ed avevano omesso il riconoscimento dell'aumento ex art. 12, comma 2°, D.M. 55/14 ovvero del 20% per l'assistenza di più parti processuali (in totale sette parti civili) e, ancora, dell'aumento fino al 100% della sola fase istruttoria, diversamente da quanto stabilito dall'art. 4, comma 1°, del citato D.M.

L'appellante sosteneva, poi, che il Tribunale, nell'effettuare la liquidazione dei compensi per il dibattimento, ometteva l'aumento per la fase istruttoria, previsto nella misura tra il 70% ed il 100% ex art. 4, comma 1°, del D.M. 55/2014, giustificato dai presupposti richiesti dalla norma stessa, ovvero “caratteristiche, urgenza e pregio dell'attività prestata, importanza, natura e difficoltà dell'affare, condizioni soggettive del cliente, risultati conseguiti, numero e complessità delle questioni giuridiche e di fatto trattate ecc.”, aumento non accordato senza motivazione sul mancato riconoscimento. In ragione di quanto sopra, secondo l'appellante, il Tribunale avrebbe dovuto seguire le indicazioni riportate nella nota spese depositata al momento delle conclusioni di primo grado, così come ribadite all'udienza del 27.1.2015, mentre riteneva di liquidare un importo inferiore.

5.14.7. L'appellante, nel merito, concludeva chiedendo: in via preliminare di confermare la sentenza emessa dal Tribunale di Grosseto in ordine alla responsabilità penale dell'imputato e, per l'effetto, in ordine la responsabilità civile dello stesso, in solido con la Costa Crociere s.p.a., condannando entrambi al risarcimento di tutti i danni, patrimoniali e non patrimoniali, in favore delle parti civili, così come richiesti, complessivamente quantificati in € 700.000,00 ciascuno per Loris Violi e Maria Violi, in € 600.000,00 ciascuno per Milena Capitani, Reginaldo Garonni e Maria Vitali, in € 500.000,00 ciascuno per Assunta Naressi e Ariondo Corsellini, per tutti oltre spese mediche ed interessi da liquidare al tasso

legale dalla data dell'evento fino all'effettivo soddisfo; chiedeva di rideterminare le provvisionali da liquidare in favore di ciascuna parte civile appellante, con formula provvisoriamente esecutiva, nella misura di € 200.000,00 ciascuno per Loris Violi e Maria Violi, in € 150.000,00 ciascuno per Milena Capitani, Reginaldo Garonni e Maria Vitali, in € 100.000,00 ciascuno per Assunta Naressi e Ariondo Corsellini; di rideterminare, inoltre, le spese processuali liquidate nel primo grado, così come da nota spese depositata in primo grado all'udienza del 27.1.2015 e di liquidare onorari e spese del presente grado di giudizio; in subordine, chiedeva di rinnovare l'istruttoria dibattimentale disponendo apposita perizia per ciascuna rappresentata parte civile, al fine di accertare in via definitiva tutti i danni rispettivamente subiti.

5.15. L'appello della parte civile Luca Selleri.

L'avvocato Antonio De Rensis proponeva appello nell'interesse della parte civile Luca Selleri.

5.15.1. Il Tribunale, con riguardo alla predetta parte civile, condannava l'imputato, in solido con la responsabile civile, a risarcire ogni danno subito dalla stessa, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisoria, la somma di € 30.000,00 oltre alla rifusione delle spese di lite in favore, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 4.837,50 per la fase dibattimentale, € 1.500,00 per spese di trasferta, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

5.15.2. L'appellante, con il primo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come richiesti e, in particolare, del danno biologico.

Il difensore sosteneva che nel corso dell'istruttoria dibattimentale era stata fornita prova, attraverso la produzione documentale (perizia prof. Ariatti) della gravità del danno biologico, valutato nella misura del 12%, con giorni 60 di invalidità temporanea, aggiungendo che la parte civile rappresentata era stata visitata anche dal medico legale della società che assicurava la Costa Crociere s.p.a.

5.15.3. L' appellante, con il secondo motivo, lamentava la mancata liquidazione integrale e definitiva del danno patrimoniale.

Il difensore sosteneva che nel corso dell'istruttoria dibattimentale era stata fornita prova del danno patrimoniale, con il deposito di documentazione attestante i beni personali che Selleri portava con sé (per un valore totale di € 25.000 circa).

Aggiungeva che Selleri era sulla nave per partecipare ad un percorso formativo per parrucchieri, al termine del quale trenta dei partecipanti avrebbero potuto accedere ad un reality e che, pertanto, era comprensibile che avesse portato con sé un vestiario sicuramente "adeguato all'evento" cui avrebbe partecipato. Inoltre, la parte rappresentata aveva dovuto subire ulteriori spese per l'acquisto di un i-phone e di un i-pad nuovi, a causa della perdita dei quelli che aveva con sé sulla nave, spese quantificate in € 1.264,00; che, sempre a causa del naufragio, aveva subito la frattura coronale dell'elemento 48 dell'arcata dentaria inferiore, per la quale aveva dovuto sostenere un costo pari ad € 1.420,00; che aveva dovuto intraprendere un percorso terapeutico con un costo pari ad € 1.637,00; che aveva speso per il prezzo del viaggio (comprensivo del corso formativo *Boat Academy*) un importo quantificato in € 2.000,00 + IVA.

L'appellante chiedeva, pertanto, un risarcimento del danno patrimoniale non inferiore all'importo onnicomprensivo di € 30.000,00.

5.15.4. Il difensore di Luca Selleri, con il terzo motivo, lamentava la inesatta determinazione del danno morale, anche ai fini della provvisionale.

L'appellante sosteneva che, tenuto conto dei racconti effettuati da tutti i passeggeri e, nel caso di specie da Selleri, come riportato dalla psicoterapeuta Rosaura Congedo, il risarcimento del danno non patrimoniale, dovuto sia per il perturbamento psicologico sia per la lesione della dignità personale, non poteva essere contenuto nella misura di € 30.000,00 riconosciuta dal Tribunale. Insisteva, pertanto, per la liquidazione di una somma non inferiore a € 100.000,00 o a quella diversa maggiore/minore somma ritenuta equa.

5.15.5. L'appellante, con il quarto motivo, lamentava la mancata liquidazione del danno esistenziale.

Al riguardo assumeva che nella fattispecie si era di fronte a un danno esistenziale conclamato, come risultava dal percorso terapeutico che la parte civile rappresentata aveva dovuto sostenere e riportato dalla psicoterapeuta Rosaura Congedo, che aveva raccolto i racconti di Selleri, attestando che a carico dello stesso permaneva “uno stato d'ansia con difficoltà ad addormentarsi ed incubi nei giorni immediatamente precedenti ad una partenza ..”, nonché stato di malessere.

5.15.6. L'appellante, con il quinto motivo, lamentava la mancata liquidazione del danno da perdita di chance.

Il difensore deduceva che Selleri si trovava sulla nave da crociera per svolgere un percorso formativo per parrucchieri e *hair stylist*, al termine del quale trenta dei partecipanti avrebbero dovuto accedere ad un reality di alcune puntate per la premiazione del “Lookmaker 2012”, con un premio di € 100.000,00 da utilizzare per la ristrutturazione dell'azienda; che, a causa del naufragio, Selleri aveva visto sfumare l'opportunità di partecipare ad un reality, che avrebbe potuto portarlo a vincere € 100.000,00 o che, comunque, gli avrebbe portato “grande visibilità essendo trasmesso su una rete televisiva”; che il danno da perdita di chance doveva essere riconosciuto in quanto tale, cioè anche soltanto per la mera possibilità di conseguire un guadagno.

5.16. L'esame degli appelli delle parti civili (passeggeri della Costa Concordia): Cavaliere Denisia, Procida Stefano, Napoli Tommaso e Lo Presti Giuseppe; Saatsoglou Gavril, Saatsoglou Maria ed Eredità giacente di Grube Gabriele; Gabrielli Gianluca e Avallone Laura; Gabrielli Giorgia e Gabrielli Giulia, minori e legalmente rappresentate dai genitori Gabrielli Gianluca e Avallone Laura; Rodford John William e Rodford Mandy Jane; Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi; Novella Tania; Ugolini Carlo e Giampieri Ilaria; Selleri Luca; Castello Chiara; Violi Loris, Corsellini Ariondo, Naressi Assunta, Capitani Milena, Garonni Reginaldo, Vitali Maria e Violi Maria; Codoni Ivana; Poliani

Claudia; Ferro Costantino e Ferrari Loredana Ferrari; Sibona Carlo e Marin Edoardo, quest'ultimo minore e legalmente rappresentato dai genitori Marin Massimo e Sibona Emanuela.

In ordine agli appelli dei difensori delle parti civili (passeggeri della Costa Concordia), ritiene il Collegio che, per chiarezza espositiva e al fine di evitare superflue ripetizioni, l'esame dei motivi vada condotto raggrupandoli per tematiche omogenee, in quanto le doglianze, al di là della pur necessaria rievocazione delle singole vicende personali, risultano svolte attraverso argomentazioni giuridiche ampiamente sovrapponibili tra loro.

Va in particolare rilevato che le predette parti civili appellanti rientrano nel gruppo di persone che hanno chiesto il risarcimento del danno, sia patrimoniale che non patrimoniale (con la ulteriore specificazione delle voci biologico, morale, esistenziale etc.), nei cui confronti i primi giudici hanno ritenuto di non poter effettuare una liquidazione integrale e definitiva dei danni lamentati, stante la necessità di ulteriori approfondimenti istruttori che avrebbero comportato un eccessivo allungamento dei tempi del processo, in contrasto con il principio della sua ragionevole durata, essendo in particolare emersa la necessità di svolgere quanto meno perizie medico legali e/o specialistiche individuali, volte ad accertare la entità degli stati di invalidità da ciascuno dedotti.

Per Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli, Giuseppe Lo Presti, Gavril Saatsoglou, Maria Saatsoglou, Rosa Anna Abbinante, Luigi D'Eliso, Tania Novella, Carlo Ugolini, Ilaria Giampieri, Luca Selleri, Chiara Castello, Loris Violi, Ariondo Corsellini, Assunta Naressi, Milena Capitani, Reginaldo Garonni, Maria Vitali, Maria Violi, Ivana Codoni, Claudia Poliani, Costantino Ferro, Loredana Ferrari, Carlo Sibona ed Edoardo Marin il Tribunale ha ritenuto di poter accogliere soltanto le richiesta di concessione di provvisori, quantificandone l'importo in € 30.000,00 per ciascuna parte, in considerazione di quanto osservato (paragrafo 6.4.5. della sentenza di primo grado) circa il danno morale soggettivo certamente subito da

ogni naufrago, rimettendo alla valutazione del giudice civile la liquidazione di eventuali ulteriori somme.

Per Gianluca Gabrielli, Laura Avallone, Giorgia Gabrielli, Giulia Gabrielli, John William Rodford e Mandy Jane Rodford il Collegio di primo grado ha ritenuto, nell'ambito delle medesime valutazioni innanzi richiamate, di liquidare provvisoriamente di importo maggiore, in ragione della peculiarità delle loro situazioni.

E' poi appellante l'avvocato Giuseppe Gallenca per le parti civili Carlo Sibona ed Edoardo Marin, la cui posizione richiede l'esame autonomo di una parte delle tematiche proposte, in quanto non assimilabili a quelle comuni.

E' infine appellante la parte civile "Eredità giacente di Grube Gabriele", in relazione alla quale il Tribunale pure ha pronunciato la condanna generica dell'imputato e della responsabile civile al risarcimento dei danni, con assegnazione di una provvisoria di € 60.000,00, la cui posizione implica l'esame autonomo di una parte delle tematiche proposte, laddove non assimilabili a quelle predette.

5.16.1. E' opportuno procedere innanzitutto all'esame delle doglianze proposte dalla parte civile Eredità giacente di Grube Gabriele, nella parte in cui non sono assimilabili a quelle comuni. Il Tribunale ha liquidato in favore dell'Eredità giacente la somma (provvisoria) di € 60.000,00 a titolo di "danno catastrofale", inteso come danno morale riconoscibile alla persona che assiste consapevolmente allo spegnimento della propria vita (c.d. lucida agonia) e, quindi, trasmissibile *jure hereditatis*.

In particolare i primi giudici sono partiti dal rilievo che la parte civile allegava 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 sopraggiungere della morte.

Il Collegio di prime cure esponeva di non condividere tale affermazione ritenendo il c.d. danno catastrofale non coincidente con il danno tanatologico, ma con il danno morale subiettivo, riguardante il turbamento provato dalla vittima nei momenti antecedenti al suo decesso, per il fatto di rendersi conto di star morendo, laddove il c.d. danno tanatologico, secondo i primi giudici, avrebbe fatto esclusivamente riferimento al “*danno biologico terminale connesso alla perdita della vita come massima espressione del bene salute*”, non risarcibile in caso di morte immediata o intervenuta a breve distanza dall’evento lesivo, come nella fattispecie.

Il Tribunale aggiungeva altresì di non condividere la sentenza della S.C. n. 1361/2014 che, in difformità dal tradizionale orientamento della Corte di legittimità, aveva considerato risarcibile di per sé e, quindi, trasmissibile *jure hereditatis*, il danno da perdita del bene vita, evidenziando che successivamente alla pronuncia n. 1361/2014 citata, la questione della risarcibilità del danno da perdita della vita era stata rimessa alle sezioni unite e che la relativa decisione non risultava ancora depositata al momento della pronuncia di primo grado.

L’appellante assumeva che le sezioni unite civili, con la sentenza n. 15350/2015 (di segno contrario rispetto alla n. 1361/2014 invocata a sostegno), che veniva pronunciata successivamente alla sentenza di primo grado, erano intervenute con una decisione “sbrigativa di semplice richiamo a precedenti decisioni negazioniste nel caso di morte immediata o che segua entro brevissimo lasso di tempo alle lesioni”, per cui, proseguiva, al di là della condivisibilità o meno di tale interpretazione, nella fattispecie andava in primo luogo riaffermata l’esistenza di un diritto della parte al risarcimento - trasmissibile *jure hereditatis* - per la fase di emergenza vissuta dalla vittima prima del decesso. In secondo luogo, assumeva l’appellante, la morte da annegamento della signora Gabriele Grube non poteva essere considerata morte istantanea, essendo errato il presupposto dato per sottinteso e scontato dal Tribunale. In terzo luogo assumeva che il Tribunale aveva comunque valorizzato “il danno catastrofale” come “puntuale personalizzazione del danno morale”, sicché anche la citata “ultima e discutibile decisione della Cassazione” non poteva “impattare in alcun modo in ordine al riconoscimento operato” dal Tribunale

circa il danno morale subiettivo subito dalla defunta Grube e, dunque, di per sé trasmissibile ai propri eredi, seppure rimanendo a un “troppo prudentiale riconoscimento di provvisionale lasciando ai giudici civili la quantificazione totale del danno morale subiettivo riconosciuto”. Al riguardo l’appellante assumeva il Tribunale di Grosseto avrebbe anzi dovuto liquidare l’intero importo risarcitorio, utilizzando le tabelle del Tribunale di Milano con riferimento al danno permanente all’integrità psico-fisica nella sua massima estensione e, dunque, in un ammontare pari al 100% del danno biologico da invalidità permanente previsto dalle tabelle aggiornate, aumentando il danno morale e liquidando il danno esistenziale, nella misura del 50% della somma data “dal danno morale subiettivo ed obiettivo”.

Circa la provvisionale l’appellante chiedeva che, in via subordinata rispetto alle richieste di liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni subiti, ne venisse aumentato l’importo ad almeno € 300.000,00.

Le doglianze proposte nell’interesse dell’Eredità giacente di Gabriele Grube sono infondate.

Nel caso di specie, come innanzi rilevato, i primi giudici hanno riconosciuto una provvisionale in favore dell’Eredità giacente, con la rimessione della liquidazione definitiva del danno al giudice civile.

Sulla questione, in particolare sotto i profili dell’eventuale rigetto della domanda o della riduzione della provvisionale, non deve tornarsi in questa sede, in quanto la relativa statuizione non è stata impugnata né dall’imputato né dalla responsabile civile.

Neppure vi sono i presupposti per aumentare la provvisionale riconosciuta dal Tribunale né, tantomeno, per procedere alla liquidazione integrale e definitiva del danno in questa sede.

Al riguardo va infatti osservato che, secondo i condivisibili principi espressi dalla Cass. sez. unite civili n. 15350/2015, tendenti a negare la risarcibilità del danno *jure hereditatis* in ipotesi - come quella in questione - di insufficiente dimostrazione

della sopravvivenza della vittima per un apprezzabile lasso di tempo, non si ravvisano i predetti presupposti.

Le argomentazioni del Tribunale, circa la presumibile morte pressoché istantanea della Grube, appaiono ragionevoli e non risultano contrastate da elementi certi contrari.

Circa il decesso di Marie Gabriele Grube i primi giudici hanno infatti rilevato che, sulla base delle dichiarazioni rese da un'amica supersite della stessa, Angelika Blank, è stato possibile ricostruire 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 altre persone 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 veniva ritrovato all'interno della nave il 23.1.2012, dai sommozzatori della guardia costiera, che fornivano la seguente 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”.

Il Tribunale ha osservato che, più precisamente, il corpo della Grube veniva rinvenuto subito sotto le rampe delle scale poste davanti al locale zattere di salvataggio al ponte 3 e che gli esperti del DVI individuavano 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).

I primi giudici ritenevano, quindi, che anche la Grube, così era accaduto per altre vittime, cadeva 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. Conclusione che trovava un ulteriore elemento di indiretto riscontro nel ritrovamento del corpo della Grube vicino a quello di un'altra vittima, Inge Schall, deceduta mentre si spostava dal lato sinistro al lato destro a seguito del repentino sbandamento della nave, come era stato possibile ricostruire grazie al drammatico racconto del suo compagno Waldemar Krieg.

In proposito va osservato che per la giurisprudenza, precedente e successiva alla sentenza n. 1361/2014 (cfr. in particolare Cass. sez. un. civili n. 15350/2015; Cass. civ. n. 5684/2016), alcun risarcimento del danno può essere riconosciuto *jure hereditatis* nel caso di morte immediata o che segua entro brevissimo lasso di tempo alle lesioni.

Circa il “danno morale obiettivo”, inteso come voce di presunta voce di danno distinta ed ulteriore rispetto al “danno morale soggettivo”, parimenti l'assunto dell'appellante è infondato, trattandosi all'evidenza di una mera ripetizione e,

quindi, duplicazione della stessa unica voce di danno, ovvero il danno morale (catastrofale) che il Tribunale ha riconosciuto in via provvisoria in favore dell'Eredità giacente. Riguardo al danno esistenziale vale lo stesso discorso di cui sopra per il danno da perdita del bene vita, ovvero che non è possibile liquidare alcunché per tale titolo *jure hereditatis*.

5.16.2. E'opportuno poi procedere all'esame delle doglianze proposte dall'appellante avvocato Giuseppe Gallenca per le parti civili Carlo Sibona ed Edoardo Marin, la cui posizione pure richiede l'esame autonomo di una parte delle tematiche proposte, in quanto non assimilabili a quelle degli altri.

L'appellante, con il primo motivo, chiedeva la riqualificazione dei fatti ascritti all'imputato, ai fini di una "corretta quantificazione dei danni e della provvisoria" e, occorrendo, la rimessione degli atti al P.M. Al riguardo premetteva che il diritto al risarcimento dei danni subiti dalle parti civili sarebbe stato pregiudicato ove non fossero state individuate in modo completo ed esaustivo le conseguenze di carattere penalistico derivate dalla vicenda, in particolare sotto il profilo della esistenza di reati "diversi, concorrenti e/o ulteriori rispetto a quelli contestati e ritenuti sussistenti", in relazione ai quali il rappresentava di avere già "espressamente sollecitato il Tribunale all'uso dei poteri di cui agli artt. 516 segg. (in particolare, occorrendo, art. 521) cod. proc. pen.". L'ammissibilità di tale istanza della parte civile, assumeva l'appellante, trovava supporto nella necessità di "ridare un contenuto all'art. 185 c.p.", in modo da escludere la mera sovrapposibilità con l'art. 2059 c.c. e l'assimilabilità del risarcimento dei danni derivanti da reato a quelli da mero inadempimento. Aggiungeva che, nella considerazione dei danni, occorreva anche tenere conto, ai fini delle sanzioni civili, di quelle situazioni nelle quali il comportamento tenuto dall'imputato non aveva potuto essere "contestato sotto diverso, più grave, titolo di reato per la mancanza - per esempio - dell'elemento soggettivo richiesto per la integrazione di quest'ultimo". Il riferimento dell'appellante era al reato di strage, che non poteva essere contestato per la prevista necessità che il comportamento addebitato fosse "sorretto da un dolo intenzionale (o specifico) volto - dopo lo schianto - allo specifico fine di uccidere...". L'appellante

assumeva che la responsabilità per strage poteva “essere sostenuta in relazione al comportamento dello Schettino”, che aveva “sempre cercato di ostacolare i soccorsi”, non potendo comunque trascurarsi che i passeggeri della Concordia si erano trovati nella stessa situazione e avevano patito “le stesse conseguenze nelle quali si sarebbero trovati nella ipotesi che il comportamento di Schettino dopo l’impatto fosse (stato) rivolto ad uccidere una o più persone, determinate o indeterminate: un indiscutibile, palese e terrificante rischio di morire direttamente collegato alla scelta dello Schettino”. Il difensore delle parti civili Carlo Sibona ed Edoardo Marin proseguiva assumendo che, “a maggior ragione non poteva non essere doloso un comportamento positivo di ostacolo ai soccorsi quale emerso nell’occorso”, in quanto “la situazione soggettiva in cui agiva lo Schettino dopo l’impatto con il basso fondale era quella del dolo diretto” e “lo stesso si muoveva in palese situazione di illecito”. Ne conseguiva, sosteneva l’appellante, la configurabilità di “un tentato omicidio nei confronti dei sopravvissuti”, e il fatto che Schettino avesse posto in essere atti idonei a provocare la morte delle persone a lui affidate come passeggeri o membri dell’equipaggio era “drammaticamente dimostrato dalle trentadue morti verificatesi nell’occorso”, potendosi un omicidio commettere e, quindi, tentare, anche con un comportamento omissivo, tanto più rilevante quando lo speculare comportamento commissivo sarebbe stato dovuto senza possibilità per l’obbligato di esimersene. Nella vicenda Schettino era “giunto ad impedire ed ostacolare le operazioni di soccorso, dando notizie che sapeva essere false e dissuadendo in tal modo gli organi competenti da più rapidi interventi salvifici”, comportamento positivo volto ad impedire che altri prestassero il soccorso cui egli stesso sarebbe stato tenuto, quindi, “univocamente diretti ad impedire il salvataggio” dei suoi passeggeri e del suo equipaggio. L’appellante aggiungeva che il reato di tentato omicidio era di competenza del Tribunale e che, “conseguentemente il Collegio avrebbe potuto e dovuto valutare se i fatti, quali ricostruiti dal pubblico ministero nella propria requisitoria all’esito della lunga istruttoria dibattimentale compiuta, potessero consentire l’applicazione dell’art. 521, primo comma, c.p.p. e pronunciare conseguente condanna”. Schettino era stato

infatti “posto nella possibilità di difendersi quanto all’episodio della vita rappresentato dal naufragio della Concordia e dai comportamenti successivamente da lui tenuti od omessi”, per cui il Collegio di primo grado ben poteva, sulla base delle acquisizioni probatorie a disposizione, pronunciare sentenza con la quale ritenere Schettino “colpevole di tentato omicidio nei confronti dei passeggeri sopravvissuti”.

In ogni caso di ciò - assumeva ancora l’appellante - non poteva non tenersi conto in sede di liquidazione dei danni subiti dalle parti civili costituite, salva la trasmissione degli atti al P.M. presso il Tribunale di Grosseto per “procedere per il reato di tentato omicidio in relazione ai fatti accertati a carico di Schettino”.

La doglianza è infondata.


Un primo, preliminare profilo, attiene alla sussistenza dell’interesse della parte civile ad impugnare una decisione in ragione dell’attribuzione a fatti materiali non contestati di una qualificazione giuridica più grave rispetto a quella ritenuta corretta. Come è stato osservato (Cass. pen. n. 39898/2012) il dubbio si pone in ragione del fatto che la parte lesa trova titolo al risarcimento del danno nel reato quale “fatto illecito” e non già nel reato quale modello legale e che dalla qualificazione giuridica del fatto illecito possono derivare effetti sulla gravità del danno patrimoniale e morale dei danneggiati, incidenti sull’entità del risarcimento. Nella giurisprudenza della S.C. permangono due orientamenti divergenti. Secondo una prima, più restrittiva interpretazione, deve essere sempre esclusa l’ammissibilità dell’impugnazione della parte civile avverso la sentenza di condanna dell’imputato in punto di definizione giuridica del fatto, perché l’art. 576 c.p.p. non la legittima all’impugnazione delle statuizioni penali, giacché ad essa è consentito di proporre impugnazione “contro i capi della sentenza di condanna che riguardano l’azione civile”.

L’art. 572, 1° comma, c.p.p. dal canto suo confermerebbe la fondatezza dell’assunto, prevedendo che la parte civile può sollecitare l’impugnazione del P.M. (Cass. pen. n. 11222/2010; Cass. pen. n. 13220/2000).



Altro indirizzo propende per la tesi più favorevole alla parte civile. Muovendo dalla lettura dell'art. 591 c.p.p., lett. a), tale orientamento ritiene necessario distinguere il profilo della carenza di legittimazione da quello della carenza d'interesse.

La delibazione della prima implica la verifica che il proponente sia titolare del potere di impugnazione (il quale può non coincidere con il titolare del diritto d'impugnazione) e che il tenore decisorio del provvedimento sia conforme ad un modello prestabilito. Essa deve avere riguardo alle norme procedurali che riconoscono alla parte il diritto d'impugnare il provvedimento o taluni suoi capi (nel caso della parte civile l'art. 576 c.p.p.). L'interesse ad impugnare, per contro, si deve desumere da qualsiasi norma "che significhi lo scopo della decisione richiesta". La relativa verifica ha ad oggetto l'esistenza di una ragione economica della parte proponente di ottenere una nuova decisione onde rimuovere il pregiudizio che a quella ragione arreca il provvedimento impugnato. Detto interesse, quindi, risulta escluso "solo in quanto, a stregua della stessa richiesta della parte legittimata all'impugnazione, la decisione del giudice di gravame non inciderebbe nella sfera sostanziale della parte proponente" (Cass. sez. unite penali. n. 40049/2008; Cass. pen. n. 47675/2011). L'impugnazione, per essere ammissibile, deve tendere all'eliminazione della lesione di un diritto, non essendo prevista la possibilità di proporre un'impugnazione che miri unicamente all'esattezza giuridica della decisione, senza che ne consegua un vantaggio pratico per il ricorrente o, addirittura, ne consegua un danno. Così ricostruite le categorie giuridiche ritenute rilevanti per la soluzione della questione, l'orientamento in questione perviene alla conclusione che il giudizio in ordine all'ammissibilità dell'impugnazione della parte civile, che richieda in appello una diversa definizione giuridica del fatto ai fini della quantificazione dei danni da reato, non è pertinente alla legittimazione ma all'interesse. Osserva, inoltre, che la facoltà prevista dall'art. 572 c.p.p. alla persona offesa è riconosciuta anche quando non si sia costituita parte civile e concerne "proprio e solo il potere punitivo dello Stato in ragione del ristoro morale assicurato dalla sua funzione sostitutiva, ristoro che non ha a nulla a che fare con il



risarcimento per la lesione del suo diritto soggettivo, circa il quale soltanto la parte civile costituita, non la mera persona offesa, ha diritto d'impugnazione".

Pertanto, secondo questo orientamento, è necessario verificare se la diversa qualificazione del fatto implichi una sua valutazione di maggior gravità, nel qual caso il danno subito può ritenersi più grave ed importare un diverso risarcimento.

In tale ipotesi deve ritenersi esistente un interesse della parte civile ad impugnare ai fini civili la sentenza di condanna anche in punto di definizione giuridica (Cass. pen. n. 8577/2001; Cass. pen. n. 54303/2002; Cass. pen. n. 12139/2011).

Preliminarmente, per le ragioni esposte, deve quindi ritenersi l'ammissibilità del gravame in questione.

Ed infatti, con riferimento al più generale problema dell'ammissibilità dell'impugnazione della parte civile contro la sentenza di condanna dell'imputato, avente ad oggetto la definizione giuridica del fatto (al quale il problema rilevante nell'ambito dell'odierno procedimento è senz'altro riconducibile, come *species*), la S.C., come detto, ha già - anche recentemente - riconosciuto che dalla qualificazione giuridica del fatto illecito possono derivare effetti sulla gravità del danno patrimoniale e morale dei danneggiati, incidenti sull'entità del risarcimento. Per verificare, quindi, se la parte civile vanti un concreto interesse all'impugnazione tendente ad ottenere una diversa qualificazione giuridica, *in pejus*, del fatto-reato accertato, è necessario verificare se la diversa qualificazione del fatto implichi una sua valutazione di maggior gravità, nel qual caso il danno subito può ritenersi più grave ed importare un diverso risarcimento. Soltanto in questa ipotesi esiste un interesse della parte civile ad impugnare ai fini civili la sentenza di condanna in punto di definizione giuridica e tale caso ricorre con riferimento all'appello in questione.

Tuttavia, nel merito, l'impugnazione è infondata.

Dalla ricostruzione dei fatti operata dal Tribunale è scaturita l'affermazione di responsabilità dell'imputato in relazione al delitto colposo di naufragio (con

l'aggravante della colpa cosciente ex art. 61 n. 3 c.p.), ai delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali con l'aggravante di cui all'art. 589, comma 2°, c.p. (violazione normativa antinfortunistica ai sensi del d.lgs. n. 271/1999), ai delitti dolosi di cui all'art. 1097 cod. nav. e all'art. 591 c.p. e alle contravvenzioni di cui al capo b), con l'aggravante di cui all'art. 112, comma 1°, n. 3 c.p.

La contestazione del P.M. non contemplava né il delitto di strage né quello di tentato omicidio volontario plurimo.

Appare evidente, ammettendolo lo stesso appellante, che il reato di strage di cui all'art. 422 c.p. non poteva essere contestato per la prevista necessità che il comportamento addebitato fosse sorretto da dolo specifico, in quanto per costante giurisprudenza nel reato di strage il dolo consiste nella coscienza e volontà di porre in essere atti idonei a determinare pericolo per la vita e l'integrità fisica della collettività mediante violenza (evento di pericolo), con la possibilità che dal fatto derivi la morte di una o più persone (evento di danno), al fine (dolo specifico) di cagionare la morte di un numero indeterminato di persone. L'appellante argomentava che la tesi della strage poteva "essere sostenuta in relazione al comportamento dello Schettino", che aveva "sempre cercato di ostacolare i soccorsi" se si fosse ritenuto che ciò costituisse di per sé la prova della esistenza del dolo specifico previsto dall'art. 422 c.p., non potendo comunque trascurarsi che nell'occorso i passeggeri della Concordia si erano trovati nella stessa situazione e avevano patito "le stesse conseguenze nelle quali si sarebbero trovati nella ipotesi che il comportamento di Schettino dopo l'impatto fosse (stato) rivolto ad uccidere una o più persone, determinate o indeterminate: un indiscutibile, palese e terrificante rischio di morire direttamente collegato alla scelta dello Schettino". La labilità di tale tesi appare evidente anche all'appellante che la pone, infatti, nei predetti infondati termini condizionalistici né, ovviamente, può condividersi, nei pretesi sensi di assimilazione della posizione delle parti lese nel caso in esame a quelle delle vittime di un delitto di strage.

Dalla ricostruzione dei fatti, non è emerso esservi un “doloso comportamento positivo di ostacolo ai soccorsi” e neppure che “la situazione soggettiva in cui agiva lo Schettino dopo l’impatto con il basso fondale era quella del dolo diretto”, essendo questa una mera opinione individuale dell’appellante.

Non è, dunque, neppure astrattamente configurabile “un tentato omicidio nei confronti dei sopravvissuti”, nulla risultando in tal senso dalle peculiarità intrinseche dell’azione delittuosa, né dalle fasi antecedenti e susseguenti al reato, non potendo assurgere a pretesa prova “in re ipsa” del dolo, né della idoneità e inequivocità degli atti, le “trentadue morti verificatesi nell’occorso”. Peraltro il dolo eventuale non è configurabile nel caso di delitto tentato, poiché, quando l’evento voluto non sia comunque realizzato e, quindi, manchi la possibilità del collegamento ad un atteggiamento volitivo diverso dall’intenzionalità diretta, la valutazione del dolo deve avere luogo esclusivamente sulla base dell’effettivo volere dell’autore, ossia della volontà univocamente orientata alla consumazione del reato, senza possibilità di fruizione di gradate accettazioni del rischio, consentite soltanto in caso di evento materialmente verificatosi.

Per il motivo di impugnazione relativo alla liquidazione delle spese processuali del primo grado, si fa rinvio al paragrafo 5.16.7., in cui la questione viene trattata con riferimento a tutte le impugnazioni proposte al riguardo.

5.16.3. Possono, quindi, essere esaminate le doglianze comuni a tutte le predette parti civili appellanti (passeggeri di Costa Concordia), già più diffusamente innanzi esposte, con riferimento ai singoli appelli proposti, qui raggruppate per tematiche omogenee.

La prima censura che viene mossa alla sentenza di primo grado dai patroni delle predette parti civili appellanti attiene alla mancata liquidazione integrale e definitiva dei danni, così come rispettivamente richiesti, e all’omessa motivazione in relazione alle specifiche posizioni delle singole parti, ritenendo ciascun appellante di avere fornito prova idonea a giustificare la liquidazione definitiva sia del danno patrimoniale che di quello non patrimoniale, sotto gli aspetti delle voci di danno

biologico, esistenziale, morale e da vacanza rovinata, in base al materiale istruttorio offerto.

Gli appellanti hanno assunto l'incongruità della diversa valutazione del Tribunale, soprattutto se parametrata alle singole emergenze processuali, perché non tutte le parti civili hanno scelto di espletare un'istruttoria dibattimentale e, comunque, non tutte le persone hanno vissuto il naufragio con identiche modalità. In ordine al danno non patrimoniale sub specie danno biologico, gli appellanti hanno sostenuto che, nel corso dell'istruttoria dibattimentale, da ciascuno è stata fornita ampia ed esauriente prova per la liquidazione definitiva di tale voce di danno, attraverso le produzioni documentali, le deposizioni dei testi nonché l'esame dei consulenti tecnici di parte ed il deposito dei relativi elaborati, nei quali si è dato conto della gravità del danno biologico e dell'incidenza dello stesso nella vita delle singole parti civili rappresentate.

Gli appellanti hanno soggiunto che, dal canto loro, né la difesa dell'imputato né la difesa della responsabile civile hanno contestato le prove sul punto portate dalle parti civili; che, in particolare, il consulente tecnico di parte della responsabile civile, Costantino Ciallella, escusso all'udienza del 1.12.2014, non è stato in alcun modo "incisivo e dirimente in termini critici e/o demolitivi del danno biologico così come documentato dalle parti civili, finanche nelle ripercussioni sulla personalità dei soggetti, nella loro quotidianità come anche nel loro lavoro, nella vita di relazione, negli affetti familiari, nei rapporti di amicizia o nelle occasioni di svago"; che con il suo elaborato il consulente di parte Ciallella è stato per sua stessa definizione autore di un generico ed indifferenziato "parere in tema di accertamento e quantificazione della reazione psichica al naufragio", con il quale ha inteso principalmente spostare i termini della questione sul fatto che la quantificazione dei danni operata dai consulenti tecnici delle parti civili non è stata corrispondente alla edizione aggiornata del manuale di riferimento, salvo, poi, di fatto evidenziare che "il dato rilevante, come già esplicitato nel DSM IV e ribadito nella versione attuale in uso", è rappresentato dal disturbo del funzionamento socio-lavorativo legato alla presenza dei sintomi, disturbo che deve essere clinicamente significativo; che a ciò,

secondo gli appellanti, va aggiunto che lo stesso Ciallella - durante il suo esame - ha evidenziato come il ricorso ai manuali non è sufficiente, assumendo soprattutto rilevanza l'osservazione del singolo soggetto leso ed il vissuto riportato dallo stesso nei colloqui, riferendosi ai quali Ciallella ha parlato di "empatia", proprio quella che, secondo le argomentazioni degli appellanti, è mancata per il consulente tecnico di Costa Crociere s.p.a. che ha visitato pochissime persone tra i passeggeri della nave Concordia.

Gli appellanti hanno evidenziato che la società armatrice, nella lettera inviata a tutte le vittime italiane del naufragio, firmata da Andrea Tavella (direttore commerciale e marketing Italia), datata 8.2.2012, ha scritto: "*...siamo consapevoli che per Lei potrebbe essere difficile tornare alla normalità della vita quotidiana cancellando il ricordo dei momenti legati all'incidente vissutoproponendole... un adeguato servizio di supporto da un punto di vista psicologico*", sostanzialmente riconoscendo il danno arrecato.

In sostanza, gli appellanti patroni delle parti civili - passeggeri della Costa Concordia, hanno sostenuto che, nel caso di specie, il valore probatorio della documentazione acquisita e delle consulenze mediche di parte sarebbe stato illegittimamente ed immotivatamente "trascurato" dal Tribunale, in questa sede ribadendo, con particolare riferimento a queste ultime, "la valenza necessaria e sufficiente come unico e legittimo metro di liquidazione integrale dei danni in favore delle odierne parti appellanti, non potendosi ritenere tale valenza contrastata in alcun serio modo se non in base ad una contestazione di forma e del tutto generica, oltremodo non espressamente e/o univocamente riconducibile alle singole parti civili, dovendosi pertanto censurare e ritenere ingiusto sul punto il modus operandi del Tribunale".

In difetto chiedevano di rinnovare l'istruttoria dibattimentale disponendo apposita perizia per ciascuna rappresentata parte civile appellante, al fine di accertare in via definitiva tutti i danni subiti.

Gli appellanti hanno dedotto, sempre in ambito di danno non patrimoniale, che il Tribunale avrebbe dovuto provvedere alla liquidazione definitiva e integrale del danno morale e del danno esistenziale, relativamente al quale ultimo il Tribunale si sarebbe invece “trincerato” dietro alla asserita necessità di scongiurare rischi di “duplicazioni risarcitorie”, così palesando una totale inadeguatezza della motivazione sul punto e, ancor prima, manifestando la incomprendione della dimensione di tale profilo di danno, da ritenere invece provato e non contestato dalla responsabile civile, come può evincersi dal già citato passo della lettera inviata ai passeggeri da Costa Crociere, avendo anche il consulente di parte della responsabile civile, Ciallella, riconosciuto che i passeggeri coinvolti nel naufragio potevano soffrire di gravi menomazioni sotto il profilo psichico e sociale, con effetti rilevanti sulla vita di tutti i giorni, sui rapporti interpersonali, sulla capacità lavorativa.

Gli appellanti hanno sostenuto che il Tribunale avrebbe dovuto poi liquidare il danno da vacanza rovinata, autonomamente risarcibile, per taluni come danno contrattuale, per altri extracontrattuale in virtù del combinato disposto dell’art. 2059 c.c. e dell’art. 32 Cost., in quanto consistente nel pregiudizio conseguente alla lesione dell’interesse del turista di godere pienamente del viaggio organizzato come occasione di piacere e di riposo, tanto più grave in ipotesi di un viaggio di nozze o di altre occasioni irripetibili.

I patroni delle predette parti civili hanno lamentato, inoltre, la mancata attribuzione del risarcimento del c.d. danno punitivo o, comunque, di una liquidazione del danno “ultratabellare”, in particolare a carico della responsabile civile, non solo in funzione della sua responsabilità solidale ma, anche e soprattutto, per il suo concorso nella causazione degli eventi e, quindi, a titolo di responsabilità aggravata dalla condotta; non, dunque, la sola riparazione-reintegrazione dei danni causati ma anche una condanna comprendente la liquidazione di un danno ulteriore, di natura non strettamente riparatoria-compensativa, ma con funzione sanzionatoria.

Con riferimento al danno patrimoniale gli appellanti si sono doluti che il Collegio giudicante di primo grado si è pronunciato al riguardo per riconoscerne e liquidarne

l'ammontare soltanto in favore di alcune delle parti civili, di nazionalità straniera, non procedendo alla liquidazione dell'analogo danno richiesto con riferimento alle parti civili rappresentate, le quali pure, in dibattimento, avevano allegato e provato quanto richiesto sotto questo profilo di danno.

L'avvocato Maura Giannelli Savastano, nell'interesse della parte civile Claudia Poliani, e l'avvocato Salvatore Vitrano, nell'interesse delle parti civili Tommaso Napoli e Salvatore Lo Presti, hanno poi assunto che doveva essere ai predetti soggetti riconosciuto e liquidato anche il risarcimento del danno per la "perdita di chance", per una somma corrispondente all'importo (di € 100.000,00), che avrebbero potuto ottenere in caso di vittoria della trasmissione televisiva - "reality", ovvero corso-concorso "look maker", cui avrebbero dovuto partecipare a bordo della nave, così come chiesto anche da altri partecipanti al medesimo "reality".

Osserva in primo luogo il Collegio che la tesi sostenuta dalle predette parti civili appellanti, secondo cui l'esercizio dell'azione civile nel processo penale comporterebbe una sorta di obbligo del giudice penale di definire l'azione civile, per non onerare le predette parti dei costi di un ulteriore giudizio, non trova rispondenza nell'attuale sistema processuale penale, dove la possibilità per il giudice di pronunciare condanna generica al risarcimento del danno ed eventualmente di assegnare delle provvisionali è specificamente prevista dall'art. 539 c.p.p., il quale dispone che il giudice, qualora pronunci la condanna penale dell'imputato e la conseguente responsabilità agli effetti civili, ove le prove acquisite non gli consentano la liquidazione del danno, debba limitarsi ad una condanna generica, rimettendo le parti davanti al giudice civile, riconoscendo, eventualmente, una provvisoria nei limiti in cui ritenga raggiunta la prova.

Tale principio normativo, in ipotesi di incompiutezza della prova sul "quantum", non incontra, quindi, restrizioni di sorta ma, anzi, trova implicita conferma nei limiti stessi dell'efficacia della sentenza penale di condanna nel giudizio civile per la restituzione ed il risarcimento del danno, fissati dall'art. 651 c.p.p., quanto all'accertamento della sussistenza del fatto, della sua illiceità e all'affermazione che

l'imputato l'ha commesso, escludendosi, perciò, la necessaria estensione del giudicato penale alle conseguenze economiche del fatto illecito commesso dall'imputato. Giova al riguardo anche il richiamo al principio giuridico, mutuabile dalla giurisprudenza formatasi in sede civile, secondo cui la condanna generica al risarcimento dei danni contenuta nella sentenza penale, pur presupponendo che il giudice abbia riconosciuto il relativo diritto alla costituita parte civile, non esige e non comporta alcuna indagine in ordine alla concreta esistenza di un danno risarcibile, postulando soltanto l'accertamento della potenziale capacità lesiva del fatto dannoso e dell'esistenza - desumibile anche presuntivamente, con criterio di semplice probabilità - di un nesso di causalità tra questo ed il pregiudizio lamentato (il quale può anche essere solo di natura morale), mentre resta impregiudicato l'accertamento, riservato al giudice civile, della entità e liquidazione del danno (ex plurimis: Cass. civ. 24030/2009).

Quanto al denunciato vizio di motivazione circa la ritenuta mancanza di compiuta prova del "quantum" delle pretese risarcitorie, la sentenza di primo grado, ad avviso del Collegio, non ne risulta affetta.

Le argomentazioni dei primi giudici al riguardo sono condivisibili e non sono inficiate per il loro carattere comune alle parti, non essendovi sul punto alcuna apprezzabile differenza tra le posizioni delle parti civili, avendo il Tribunale fornito esaustiva spiegazione della decisione adottata, evidenziando, in particolare, la necessità di approfondimento e, quanto meno, di un obiettivo supporto tecnico per vagliare in particolare le richieste di liquidazione del danno biologico. Né, a fronte della impossibilità di provvedere alla richiesta liquidazione definitiva e integrale del danno da risarcire, il Collegio di primo grado avrebbe potuto procedere, come sembrano sottintendere alcune delle parti civili appellanti, alla liquidazione definitiva soltanto di alcune delle voci di danno richieste, ovvero, alternativamente, a considerare la stessa provvisoria come una sorta di condanna definitiva parziale, laddove è invece da negare la stessa possibilità di configurare "un giudicato parziale", ovvero "un giudicato su una responsabilità comunque da quantificare nei limiti della provvisoria", trattandosi di decisione suscettibile di "essere

integralmente ripensata a seguito della valutazione sul quantum”, in un senso o nell’altro (Cass. civ. 7090/2015).

Più in generale non è ammissibile la liquidazione definitiva soltanto di alcune delle richieste voci di danno (non patrimoniale e/o patrimoniale), cioè pronunciando condanna su una fattispecie parziale (ovvero su una parte di fattispecie), ciò che accadrebbe se si venisse a scindere il rapporto sostanziale pronunciandosi soltanto “su sole singole voci di una unitaria obbligazione pecuniaria o, addirittura, su una parte solamente di quelle stesse singole voci” .

Ciò, quindi, a prescindere dalle valutazioni, pure analiticamente espresse dal Tribunale, circa la incompiutezza della prova - ai fini della pronuncia di una condanna definitiva - su ognuna delle voci di danno (non patrimoniale e/o patrimoniale) richieste, essendo di per sé ostativa alla pronuncia definitiva sul risarcimento del danno l’impossibilità di quantificare in via definitiva anche una soltanto delle voci di danno domandate.

Passando all’esame della comune censura delle appellanti parti civili in ordine alla mancata liquidazione definitiva ed integrale del danno biologico rispettivamente lamentato, osserva il Collegio che la doglianza è nel suo complesso infondata.

Gli appellanti hanno rilevato che per la diagnosi di PTSD (disturbo post traumatico da stress, anche detto DPTS), allegata, in via esclusiva, dalla quasi totalità delle parti lese (per le posizioni di Milena Capitani, Reginaldo Garonni, Maria Vitali e Maria Violi vengono dedotte anche altre problematiche e per Loris Violi esclusivamente altra patologia) - assume valenza soprattutto l’osservazione del periziato ed il vissuto riportato nei colloqui.

Gli appellanti hanno evidenziato che l’esame personale non è stato svolto dal consulente di Costa Crociere s.p.a., mentre è stato effettuato dai consulenti delle parti civili, consentendo loro di elaborare il contenuto delle relazioni in atti.

Orbene tale argomento, lungi dall’inficiare la correttezza della valutazione del Tribunale, ne evidenzia maggiormente l’esattezza, atteso che, proprio tale specificità



della patologia, denunciata come disturbo post-traumatico da stress, costituisce una delle principali ragioni per le quali deve ritenersi insufficiente, ai fini della liquidazione definitiva del danno biologico, il materiale probatorio rispettivamente offerto dalle parti appellanti, essendo necessari ulteriori approfondimenti e, in primo luogo, come rilevato, lo svolgimento di una perizia d'ufficio su ciascuno dei soggetti richiedenti il risarcimento. E' peraltro da aggiungere che non è dato sapere, per non averlo allegato e documentato le parti (tranne Tania Novella, sulla cui posizione v. infra) se le stesse si siano sottoposte a visita medico legale e/o specialistica presso un fiduciario della società responsabile civile e quale esito l'eventuale esame abbia avuto.

Tale problematica probatoria, sostanzialmente scaturente dalla mancanza di approfondite obiettive indagini peritali in contraddittorio tra le parti, si è manifestata con chiarezza ai giudici di primo grado, in ragione degli innanzi esposti caratteri propri dell'azione civile nel processo penale.

Le stesse ragioni rendono palese l'insussistenza dei presupposti di rinnovazione del dibattimento in questo grado di appello, per l'espletamento di perizie individuali, tenuto conto della natura del processo e di quanto disposto dall'art. 539 c.p.p., in relazione all'art. 603 c.p.p. E' opportuno, al riguardo, richiamare anche la sentenza della n. 353 del 1994 con cui la Corte Costituzionale ha dichiarato la parziale illegittimità costituzionale dell'art. 600, comma 3°, c.p.p.

La Corte ha evidenziato che "l'inserimento dell'azione civile nel processo penale pone in essere una situazione in linea di principio differente rispetto a quella determinata dall'esercizio dell'azione civile nel processo civile, anche ove si tratti di azione di restituzione o di risarcimento dei danni derivanti da reato (cfr. sent. n. 108 del 1970), e ciò in quanto tale azione assume carattere accessorio e subordinato rispetto all'azione penale, sicché è destinata a subire tutte le conseguenze e gli adattamenti derivanti dalla funzione e dalla struttura del processo penale, cioè dalle esigenze, di interesse pubblico, connesse all'accertamento dei reati e alla rapida

definizione dei processi (v. sent. nn. 171 del 1982, 443 del 1990; ord. nn. 115 del 1992, 185 del 1994)”.

D'altro canto la costituzione di parte civile nel processo penale, in luogo dell'esercizio dell'azione civile in sede civile, è una scelta della parte che, ovviamente, soltanto nell'ambito del processo penale può avvantaggiarsi dell'onere probatorio a carico della parte pubblica circa la ricostruzione dei fatti e la prova della responsabilità dell'imputato (e, per esso, anche del responsabile civile).

Circostanza ovviamente non trascurabile, in special modo in processi particolarmente complessi, quale certamente il presente, in cui, agendo in sede civile, la parte privata avrebbe avuto l'onere di fornire la prova sia dell' *an debeatur* che del *quantum debeatur*.

In ordine alla questione del danno biologico, per concludere sul punto, va quindi rilevato che dell'esistenza e dell'entità del danno da stress post-traumatico, ovvero anche delle altre patologie che, in taluni casi, sono state allegate come causalmente connesse all'evento in questione, per essere state dallo stesso slatentizzate o aggravate (come nel caso di Milena Capitani, Loris Violi, Reginaldo Garonni, Maria Vitali e Maria Violi), va osservato che, il dato valutativo è rimesso a esclusivamente a consulenze tecniche di parte (salvo che nel caso di Assunta Naressi e Ariondo Corsellini, per i quali la prova si assume “raggiunta, nonostante la mancanza di qualsiasi diagnosi” e del già citato caso di Tania Novella, su cui infra).

Orbene, le consulenze di parte - per costante giurisprudenza formatasi in sede civile, principalmente proprio in relazione alla materia del risarcimento del danno biologico - non costituiscono una prova, ma equivalgono a mere allegazioni difensive della parte stessa. Al riguardo, più precisamente, come anche di recente ribadito dalla S.C., la consulenza di parte costituisce una semplice allegazione difensiva a contenuto tecnico, priva di autonomo valore probatorio, posto che il contenuto tecnico del documento non vale ad alterarne la natura, che resta quella di atto difensivo (Cass. civ. 16552/2015; Cass. Civ. sez. un. 13902/2013). Trattandosi, poi, della espressione di valutazioni e non di affermazione di circostanze di fatto, è

inappropriato il riferimento delle parti appellanti alla “non contestazione” da parte dell'imputato o della responsabile civile, costituendo, quello richiamato, un criterio di assolvimento dell'onere probatorio di natura prettamente processualcivilistica (scaturendo da un giudizio incentrato su atti scritti, in ordine sequenziale e in stretto contraddittorio tra le parti) e, quindi, non mutuabile “sic et simpliciter” con riferimento al processo penale. Ciò senza dire che la responsabile civile, tramite il suo consulente Costantino Ciallella, che ha deposto all'udienza del 1.12.2014, depositando anche relazione, e che è stato “controesaminato” dalle parti civili, ha, come rilevato dal Tribunale, comunque contestato tali valutazioni.

Pertanto condivisibilmente il Tribunale, sul merito quantificatorio delle valutazioni, nel delineato contesto, ha ritenuto la sostanziale impossibilità di procedere alla liquidazione definitiva del danno biologico. Né il Collegio di primo grado avrebbe potuto procedere, come prospettato o sottinteso da talune parti civili, attraverso la formulazione, quale “peritus peritorum”, di complessi giudizi tecnici del tipo di quelli prospettati dalle stesse parti appellanti, attribuendosi cioè il compito di vagliare, senza l'ausilio di un perito, la fondatezza delle valutazioni dei consulenti delle parti civili e delle osservazioni svolte dal consulente tecnico della responsabile civile e - prima ancora - di accertare il nesso eziologico e di quantificare l'incidenza delle patologie lamentate in termini idonei per una valutazione risarcitoria definitiva.

Trattasi di una ipotesi obiettivamente irrealistica, atteso il riferimento nella fattispecie a tematiche tecnicamente complesse, non prive di margini di aleatorietà e richiedenti un bagaglio di conoscenze scientifiche specialistiche.

Parimenti infondato ed invero anche contraddittorio è l'assunto delle parti civili laddove hanno sostenuto che, se il Tribunale “avesse avuto dubbi e/o riserve mentali sul punto”, ben avrebbe potuto nominare un proprio perito al fine di approfondire, “quantomeno in termini generali se non individuali, la tematica del PTSD e della possibile prova medico legale nella fattispecie”, essendo evidente che, nella fattispecie, al fine della liquidazione del danno biologico, il Collegio di primo grado



non poteva certamente procedere in termini generali, occorrendo, al contrario, proprio lo svolgimento di analitici accertamenti medico legali (eventualmente con ulteriore supporto specialistico), specificamente mirati su ciascuna parte, con il conseguente prevedibile notevole prolungamento dei tempi del giudizio penale, per esigenze esclusive dell'accertamento civilistico.

Anche su tale punto la valutazione del Tribunale è, quindi, ampiamente condivisibile, in considerazione del fatto che ciascun accertamento avrebbe chiesto lo svolgimento di uno o più esami dell'interessato, in contraddittorio tra le parti e con la loro diretta partecipazione; con la predisposizione di un elaborato scritto e la concessione di uno lasso di tempo successivo per le controdeduzioni di natura tecnica e giuridica delle parti; con la predisposizione, infine, di una relazione del perito d'ufficio. Attività chiaramente articolate e complesse, considerato anche l'elevato numero dei soggetti coinvolti.

In definitiva il Collegio rileva che non è solo una questione di documentazione medica - come sostenuto dalle parti civili appellanti - ma della valutazione stessa del danno, la quale richiede un'attività di giudizio tecnico presupponente cognizioni di natura medico legale e specialistica. Né per questo i giudici di primo grado potevano rimettersi alla sola valutazione dei consulenti delle parti civili e su tale base procedere "comunque" ad una liquidazione definitiva del danno, per non "gravare" le parti degli oneri connessi alla dimostrazione in concreto dei danni subiti (ovvero in termini quantificabili obiettivamente e con certezza) in un successivo giudizio civile, essendo evidente che una "liquidazione" di tal genere, sarebbe avvenuta senza alcuna fondata base di obiettività sotto il profilo tecnico scientifico. Ciò, si ripete, a fronte di un'espressa disposizione codicistica (il richiamato articolo 539 c.p.p.), la quale dispone che il giudice, ove pronunci la condanna penale dell'imputato e la conseguente responsabilità agli effetti civili, se le prove acquisite non consentano la liquidazione del danno, debba limitarsi ad una condanna generica, rimettendo le parti davanti al giudice civile.

La decisione sull'impossibilità di addivenire alla liquidazione del danno nell'ambito del processo penale dipende - come ribadito anche dalla S.C. - da una valutazione discrezionale nel merito e, del resto, le stesse appellanti parti civili, nella complessità delle censure opposte per "invalidare" la consulenza di parte della responsabile civile, rendono esse stesse ragione della correttezza, in relazione alle emergenze processuali, della decisione del Tribunale di riservare al giudice civile la quantificazione definitiva del danno da risarcire.

Alle medesime conclusioni, sia pure in una situazione parzialmente diversa, deve pervenirsi riguardo alla posizione di Tania Novella.

Il patrono della predetta parte civile appellante, infatti, ha dedotto che Tania Novella è stata sottoposta a visita medico legale dal citato consulente della responsabile civile Costantino Ciallella.

Tuttavia, come ha riconosciuto anche la medesima parte, pur coincidendo la diagnosi, in punto di quantificazione del danno non vi è stata piena convergenza tra le rispettive valutazioni per cui, contrariamente a quanto sostenuto nel relativo atto di impugnazione, il Tribunale anche in questo caso non disponeva di elementi certi per escludere il fondamento delle più restrittive valutazioni del consulente della responsabile civile ovvero, rispettivamente, della quantificazione ben maggiore del danno fatta delle consulenti della parte civile Rinaldi e Della Marianna.

Condivisibilmente, pertanto, a fronte della notevole divergenza sul merito quantificatorio delle valutazioni, seppure con l'integrazione motivazionale predetta, deve ritenersi che il Tribunale ha correttamente rilevato la sostanziale impossibilità di procedere alla liquidazione definitiva del danno biologico anche rispetto alla posizione di Tania Novella (circa i riflessi della situazione della predetta parte civile ai soli fini della liquidazione della provvisoria, v. infra).

Fermo quanto già innanzi osservato circa la non praticabilità di una liquidazione definitiva soltanto di alcune o di una parte delle voci risarcitorie richieste, per mera completezza va soggiunto che, anche con riguardo al danno morale soggettivo, il

Tribunale non ha operato una liquidazione definitiva, limitandosi a parametrare a tale voce gli importi delle provvisionali.

Inoltre il Collegio di primo grado ha correttamente affermato che, pur non escludendosi in radice la possibilità di riconoscere la voce di danno (non patrimoniale) c.d. esistenziale, tuttavia anche la liquidazione in concreto di tale voce avrebbe richiesto non la mera probabilità che il catastrofico evento potesse aver determinato per ciascuno un danno esistenziale, ma la prova effettiva, con riferimento ad ogni singola persona, dello sconvolgimento esistenziale eventualmente subito e del grado di esso determinatosi nella vita quotidiana. Prova in carenza della quale ha condivisibilmente ritenuto che non potesse essere effettuata alcuna quantificazione e liquidazione del danno, dovendosi altresì, come è noto, evitare ogni mera duplicazione risarcitoria.

A ciò va aggiunto che, contrariamente a quanto sostenuto dalla quasi totalità delle appellanti parti civili, tale voce di danno non può essere valutata/quantificata con riferimento a una mera frazione del danno biologico e/o del danno morale, con una sorta di inammissibile automatismo, di natura appunto tipicamente duplicatoria.

La condanna generica pronunciata dal Tribunale lascia la possibilità per le parti civili interessate di provare, nella diversa sede processuale, gli eventuali presupposti risarcitori, essendo evidente che in questo giudizio non risultano forniti sufficienti elementi dello sconvolgimento esistenziale (costituente il "proprium" della voce di danno in questione), determinatosi nella vita del singolo in conseguenza dei drammatici fatti vissuti e, quindi, di circostanze, per loro natura, anche successive ai fatti di cui si è occupato il presente processo penale.

Condivisibile, ai fini della impossibilità di pervenire ad una liquidazione definitiva del danno, è anche la valutazione del Tribunale circa l'insufficienza probatoria del danno patrimoniale così come da ciascuna parte richiesto, sia con riferimento al danno emergente che al lucro cessante (nel cui ambito si inserisce anche la perdita di chance). Al riguardo si deve infatti considerare che vi è la sola allegazione di ciascuna parte, confluita per gli oggetti dispersi in una "lista di beni e voci di spesa

con relativi valori”, personalmente approntata che, almeno per le parte relativa a beni diversi da quelli di un bagaglio ordinario/minimo per una crociera di sette giorni, anche presuntivamente individuabili, certamente non può costituire la unica fonte di prova ai fini di una liquidazione definitiva del danno così come preteso. Invero, non potendosi introdurre per l’azione civile in sede penale un principio di sostanziale inversione dell’onere della prova, rispetto a quanto avviene nelle ordinarie azioni civili risarcitorie, deve condividersi la posizione dei primi giudici che hanno rimesso la liquidazione definitiva del danno al giudice civile, non essendo in questa sede l’entità del danno quantificabile in modo preciso per ciascun soggetto, almeno al di là dei predetti limiti (che possono essere considerati per un lieve incremento delle provvisionali nei termini di cui appresso), per insufficienza della prova del “quantum”.

Ciò del resto va a tutela delle stesse parti effettivamente danneggiate, le quali conservano la possibilità di dimostrare di avere subito la perdita di beni anche di rilevante valore eventualmente portati a bordo (gioielli, pellicce, costose macchine fotografiche, computer, telefoni cellulari, orologi etc.).

Allo stesso modo deve argomentarsi circa il preteso danno da perdita di chances (o di fatturato) che in questa sede è stato genericamente dedotto dalle parti civili innanzi menzionate, ma in alcun modo provato e, invero, neppure allegato in concreto, altro essendo la mera iscrizione a partecipare a un concorso rispetto alla dimostrazione delle effettive chances di vittoria.

Per concludere su questo punto, in relazione alla pretesa disparità di trattamento con alcune parti civili di nazionalità straniera, che hanno “visto liquidato il danno patrimoniale” in loro favore, lamentata dalle parti appellanti, va osservato quanto segue.

Al di là di quanto già rilevato e della genericità della doglianza, la stessa non ha alcun fondamento, ponendo a confronto situazioni diverse, dal momento che il risarcimento del danno patrimoniale in favore delle predette parti è avvenuto nell’ambito di una liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni, dei quali la

maggior parte costituiti dal danno morale subiettivo [determinato in € 30.000,00 per ciascuna parte (somma corrispondente a quella minima liquidata in favore delle appellanti parti civili a titolo di provvisoria)], non avendo le predette parti in concreto richiesto altre voci di danno non patrimoniale (tanto meno per importi in buona parte notevoli, come gli attuali appellanti), implicanti quindi, necessariamente, come in precedenza esposto, ulteriori approfondimenti probatori, ostativi alla liquidazione definitiva e integrale dei danni in loro favore, nell'ambito di questo giudizio penale.

Circa il danno da vacanza rovinata la sentenza impugnata, nella sola motivazione (che sotto questo profilo non appare in armonia con il dispositivo di condanna generica, che invece non esclude tale voce di danno) va corretta. Ed infatti il Tribunale ha ritenuto (in motivazione) di escludere la risarcibilità del danno da vacanza rovinata con un'argomentazione astratta, ovvero che la gravità dell'evento di per sé sostanzialmente annullerebbe tale voce di danno che, invece, seppure non liquidabile in via definitiva in questa sede (costituendo uno degli aspetti del danno non patrimoniale, come tale da quantificare unitariamente in sede civile), non può essere esclusa aprioristicamente, almeno sotto il profilo del "danno potenziale" idoneo a fondare la pronuncia di condanna generica (in effetti adottata dal Tribunale nel dispositivo).

Anche tale voce di danno è, infatti, di regola ammessa dalla giurisprudenza e la (generalmente ritenuta) natura contrattuale della responsabilità non esclude che quando, come nella fattispecie, la lesione del diritto scaturisca non solo da un inadempimento contrattuale ma anche da un fatto illecito, la responsabilità extracontrattuale concorra con quella contrattuale e comporti la risarcibilità da parte dell'imputato e, per esso, in solido del responsabile civile, del pregiudizio conseguente alla lesione del diritto del passeggero di godere del viaggio organizzato.

La sentenza impugnata va confermata anche per quanto riguarda il diniego del c.d. danno punitivo (o altrimenti detto: ultratabellare).



Al riguardo il Tribunale ha ampiamente e con condivisibili argomentazioni trattato la questione al paragrafo 6.3. della sentenza impugnata. I primi giudici hanno evidenziato che le richieste di liquidazione dei danni con funzione 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 della Costa Crociere s.p.a., evocati a fondamento dello stesso, non potrebbero comunque essere presi in considerazione in questo processo, essendo la responsabile civile tenuta a rispondere soltanto in via indiretta per i fatti dell'imputato e non anche in via autonoma per quelli propri (sul punto v. anche il paragrafo 6.1.).

A fronte delle pur articolate ma ripetitive doglianze delle parti appellanti, non v'è che da ribadire che nel vigente ordinamento il risarcimento del danno conseguente alla lesione di un diritto soggettivo non è riconosciuto (fatte salve alcune ipotesi espressamente previste dalla legge) con generali caratteristiche e finalità punitive, ma in relazione all'effettivo pregiudizio subito dal titolare del diritto leso. Neppure il medesimo ordinamento consente l'arricchimento se non sussista una causa giustificatrice dello spostamento patrimoniale da un soggetto ad un altro, occorrendo sempre la prova della sussistenza del danno e della sua entità materiale riverberantesi in un pregiudizio economico ai fini della determinazione quantitativa e della liquidazione del danno per equivalente pecuniario.

E' quindi estranea al sistema interno l'idea della punizione e della sanzione del responsabile civile e indifferente la valutazione a tal fine della sua condotta.

Il predetto consolidato orientamento giurisprudenziale non può ritenersi posto in discussione - come è stato assunto in sede di discussione di replica delle parti civili John William Rodford e Mandy Jane Rodford - dalla ordinanza di rimessione alle sezioni unite civili della questione della verifica della compatibilità con l'ordinamento italiano della condanna estera al risarcimento dei danni punitivi (Cass. civ. ord. n. 9978/2016).



La prima sezione civile, che ha operato la predetta rimessione, ha osservato che il concetto di "ordine pubblico" ha subito un costante sviluppo nel corso degli anni, aprendosi a un distinguo fra "ordine pubblico interno" e "ordine pubblico internazionale", quest'ultimo inteso come l'insieme di quei principi fondati su esigenze di tutela dei diritti fondamentali della persona umana e, quindi, derivanti dai sistemi di protezione di livello sovraordinato rispetto alla legislazione ordinaria (la Costituzione, i Trattati europei, la Convenzione europea dei diritti dell'uomo). Distinzione che ha condotto a un progressivo allentamento della "barriera" al riconoscimento delle sentenze straniere per cui, nel valutare il contrasto con l'ordine pubblico - ha affermato la S.C. - non si deve aver riguardo alla formulazione della norma straniera di per sé considerata, bensì ai suoi "effetti" nel nostro ordinamento in termini di compatibilità con i valori costituzionali essenziali, da leggersi in una con i principi fondamentali della comunità internazionale. Il tema è, quindi, sempre quello di valutare, sia pure nel quadro di riferimento così evolutosi, l'istituto di origine nordamericana dei danni non risarcitori, aventi carattere punitivo. E' vero che, dopo aver riepilogato l'evoluzione del principio di ordine pubblico, la citata ordinanza interlocutoria si è soffermata anche sull'allargamento della funzione del risarcimento del danno, storicamente interpretata come esclusivamente compensativa, senza l'irrogazione di alcun ulteriore importo a titolo sanzionatorio, rilevando la presenza di numerose norme italiane aventi una funzione spiccatamente sanzionatoria (molte delle quali citate anche da varie parti civili appellanti). Ma anche il riferimento a tali specifici interventi normativi, deve essere sempre inteso nella limitata ottica della delibazione della sentenza straniera e non certamente quale indice del sovvertimento del consolidato orientamento giurisprudenziale di cui il Tribunale ha fatto menzione.

5.16.4. La doglianza relativa alla mancata concessione della provvisoria esecuzione delle statuizioni civili ex art. 540 c.p.p. è assorbita, dal momento che non sono fondate quelle relative alla liquidazione definitiva dei danni in questa sede, alle quali le richieste ex art. 540 c.p.p. accedono e che, in ogni caso, le pronunce rese in grado

d'appello sull'azione civile sono immediatamente esecutive, sicchè v'è carenza d'interesse all'impugnazione sul punto.

5.16.5. Circa la quantificazione delle provvisionali hanno proposto appello i patroni delle parti civili Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli, Giuseppe Lo Presti, Gavril Saatsoglou, Maria Saatsoglou, John William Rodford, Mandy Jane Rodford, Rosa Anna Abbinante, Luigi D'Eliso, Carlo Ugolini, Ilaria Giampieri, Chiara Castello, Ivana Codoni, Claudia Poliani, Costantino Ferro, Loredana Ferrari, Luca Selleri, Milena Capitani, Loris Violi, Reginaldo Garonni, Maria Vitali, Ariondo Corsellini, Assunta Naressi, Maria Violi e Tania Novella.

I predetti appellanti hanno sostenuto che il Tribunale ha adottato un'ingiusta "livella" nella liquidazione delle provvisionali, effettuandola in modo incongruo, indiscriminato e non personalizzato, nonostante avesse tutti gli elementi per distinguere tra i vari soggetti e le varie singole fattispecie di danno subite da ciascuno dei passeggeri.

Gli appellanti hanno evidenziato che il Collegio grossetano ha ritenuto di liquidare in via equitativa la somma di € 30.000,00 (€ 50.000,00 nel caso di John William Rodford e Mandy Jane Rodford) a titolo di danno non patrimoniale per lo stato di stress psico-emotivo (con ripercussioni sulla dignità personale) subito dai naufraghi, quindi con la sola distinzione di una decina di persone che, trovatesi più a lungo sul lato sinistro della nave, erano discese dalla stessa più tardi degli altri o con modalità particolarmente precarie e in emergenza (tramite le biscagline o biscagline dei vigili del fuoco).

Gli appellanti hanno dedotto che il Tribunale ha commesso l'errore di utilizzare il medesimo parametro sia per liquidare il risarcimento definitivo nei confronti delle parti civili che avevano chiesto la liquidazione del solo danno non patrimoniale - senza danno biologico - sia per liquidare le provvisionali in favore delle parti civili che avevano chiesto di vedersi riconosciuto sia il danno non patrimoniale - anche sotto il profilo del danno biologico - che quello patrimoniale.



Le parti appellanti, quindi, in via subordinata rispetto alle istanze di liquidazione integrale e definitiva di tutti i danni subiti, di cui si è innanzi trattato, hanno chiesto che venisse aumentato l'importo delle provvisionali concesse, in corrispondenza dei profili risarcitori emersi e della rilevantissima differenza tra le cifre richieste e le assegnazioni del Tribunale, ritenute penalizzanti per le parti civili, considerate le peculiarità eccezionali dell'evento e le conseguenze potenzialmente esiziali di esso.

I medesimi appellanti, con altra doglianza comune, si sono doluti del mancato riconoscimento della rivalutazione e degli interessi compensativi per il ritardato pagamento.

Sempre in tema di provvisoriale, ma limitatamente al profilo di seguito esposto, hanno proposto appello i patroni delle parti civili Gianluca Gabrielli, Laura Avallone, Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli (queste ultime due minorenni e rappresentate dai genitori Gianluca Gabrielli e Laura Avallone). Costoro hanno lamentato la illogicità della motivazione della sentenza impugnata, nella parte in cui ha limitato l'importo della provvisoriale in favore delle predette parti civili alla somma di € 40.000,00 ciascuna.

I menzionati appellanti hanno al riguardo rappresentato che il Collegio di primo grado, dopo avere ritenuto che anche le parti civili Gianluca Gabrielli, Laura Avallone, Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli, "avrebbero avuto diritto a una provvisoriale di € 50.000,00, dato che pure le stesse, trovandosi sul lato sinistro della nave, riuscivano a scendere molto tardi attraverso la biscagliina ...", ha tuttavia statuito che la liquidazione doveva essere contenuta in € 40.000,00 per ciascuna parte, per essere la domanda di provvisoriale formulata in detti termini. Secondo gli appellanti, in particolare, il Tribunale non ha tenuto conto delle disposizioni di cui agli artt. 538 e 539 c.p.p., dalle quali non è possibile evincere il principio applicato, atteso che, giusta previsione dell'art. 539, comma 2°, c.p.p. l'unica limitazione che il legislatore impone ai fini della determinazione del "quantum" della provvisoriale è quello dei limiti del danno per cui si considera già raggiunta la prova, non



necessariamente coincidente con il danno patrimoniale effettivamente patito dalla parte civile.

I predetti appellanti hanno aggiunto che l'indicazione fornita nella richiesta è un parametro puramente orientativo e mai limitativo e/o cogente, nel massimo come nel minimo e, quindi, liberamente apprezzabile. In tal senso hanno chiesto di riformare la sentenza impugnata, nella parte dedicata alle statuizioni civili, con espresso riconoscimento del diritto delle parti civili rappresentate ad una somma a titolo di provvisoria di € 50.000,00.

5.16.6. In ordine alla entità delle provvisorie osserva il Collegio che il criterio "generalizzante" utilizzato dal Tribunale appare giustificato nell'ottica della soglia minima del danno ritenuto provato per ciascuno dei naufraghi.

Il Tribunale, ai fini della quantificazione delle provvisorie, ha infatti ritenuto dimostrato il danno per l'importo di € 30.000,00 per ciascun passeggero, in particolare per Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli, Giuseppe Lo Presti, Gavril Saatsoglou, Maria Saatsoglou, Rosa Anna Abbinante, Luigi D'Eliso, Carlo Ugolini, Ilaria Giampieri, Chiara Castello, Ivana Codoni, Claudia Poliani, Costantino Ferro, Loredana Ferrari, Luca Selleri, Milena Capitani, Loris Violi, Reginaldo Garonni, Maria Vitali, Ariondo Corsellini, Assunta Naresi, Maria Violi e Tania Novella, in considerazione di quanto innanzi riportato circa il danno morale subiettivo subito da ogni naufrago.

Alle parti civili Mandy Jane Rodford e John William Rodford ha riconosciuto un importo di € 50.000,00 ciascuna, in considerazione della maggior somma liquidabile a titolo di danno non patrimoniale, essendo dalle risultanze testimoniali emerso che tali parti, trovandosi sul lato sinistro della nave, riuscivano a scendere dalla Concordia molto tardi, nel caso dei Rodford attraverso le scialuppe, dopo aver dovuto attraversare la nave fortemente sbandata da sinistra a destra. Anche per le parti civili Gianluca Gabrielli, Laura Avallone, Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli, come accennato, il Tribunale ha ritenuto che avrebbero avuto diritto a una provvisoria di € 50.000,00 dato che pure le stesse, trovandosi sul lato sinistro

della nave, riuscivano a scendere molto tardi, in particolare utilizzando le biscagline dei vigili del fuoco, ritenendo tuttavia i primi giudici che la provvisoria per tali parti dovesse essere limitata a € 40.000,00 avendo le rispettive difese formulato esplicite richieste in tal senso, “senza lasciare margine per quantificazioni superiori”.

E' evidente che le provvisorie - come è già avvenuto in altri gravi vicende in cui il numero delle persone lese nella integrità psicofisica si è presentato come assolutamente rilevante - sono state determinate dal Tribunale in modo prudenziale, ritenendo equo procedere alla liquidazione delle somme in modo sostanzialmente egualitario, con la suddivisione in due gruppi, in relazione a una valutazione, da ritenere peraltro ragionevole e condivisibile, del più prolungato patimento subito da chi era stato costretto a scendere più tardi dalla nave. Tali importi sono certamente suscettibili di essere personalizzati dal giudice civile, avanti al quale le predette parti sono state rimesse, per le richiamate ragioni attinenti sia alle dimensioni del procedimento che alle caratteristiche della “res iudicanda”, ai fini della determinazione integrale e definitiva del risarcimento dei danni, avuto riguardo alla necessità di un approfondimento dei singoli casi, delle patologie lamentate per effetto dell'avvenuta esposizione ad un evento di tale portata, della durata e della maggiore o minore intensità delle stesse.

Del resto il consulente di molte delle parti civili appellanti, Giovanni De Girolamo, nelle relazioni depositate all'esito del suo esame dibattimentale ha, nella parte generale, riconosciuto la difficoltà e, in un certo senso, la soggettività delle valutazioni medico legali delle patologie psichiatriche in generale e, in particolare, del disturbo post traumatico da stress [anche detto “post traumatic stress disorder (PTSD o DPTS)"] di cui trattasi nella fattispecie, non potendo lo specialista utilizzare “validatori esterni”, obiettivamente riscontranti la patologia psichica e, in particolare, né di *marker* biologici o esami di laboratorio su elementi biologici né di esami strumentali, dovendo essenzialmente affidarsi alle dichiarazioni delle stesse parti interessate, con le conseguenti difficoltà di carattere valutativo e le divergenze nei pareri, non di rado divergenti in modo marcato.



Il menzionato consulente di parte ha altresì esposto che, negli studi condotti su campioni di persone coinvolte in eventi catastrofici, anche particolarmente gravi, il numero di soggetti risultati affetti dal disturbo in questione, pur rilevante, non è certamente totalitario.

Difficoltà non dissimili sono state rappresentate anche dal consulente della Costa Crociere s.p.a. Costantino Ciallella, laddove ha riferito della necessità di approfondimenti individuali in ragione delle caratteristiche della patologia e della non univocità delle tecniche di valutazione del danno, sostanzialmente basate su questionari di diversa tipologia, tanto che i testi di riferimento per la quantificazione del danno, sotto il profilo medico legale, hanno operato delle significative variazioni del *range* valutativo nel corso degli anni, anche in misura del 5-10%.

Le considerazioni innanzi riportate evidenziano le difficoltà che non consentono di accogliere pienamente le doglianze tendenti al richiesto aumento delle provvisionali.

Tuttavia è appena il caso di osservare che il Tribunale ha parametrato le provvisionali riconosciute alle predette parti appellanti al solo danno morale e, quindi, non ha tenuto conto, neppure in misura prudenziale, della sussistenza del danno biologico, che invece appare sufficientemente dimostrato (sia pure, come detto, su una base minima, dovendo necessariamente rimettersi l'approfondimento al giudice civile) sulla scorta del materiale probatorio da ciascuna parte prodotto (più innanzi specificamente richiamato nella esposizione dei rispettivi motivi di gravame) e persino in qualche modo riconosciuto dalla Costa Crociere s.p.a., sulla scorta della lettera inviata a tutte le vittime italiane del naufragio, firmata da Andrea Tavella (direttore commerciale e marketing Italia) datata 8.2.2012, e delle considerazioni svolte dal consulente della responsabile civile, Costantino Ciallella, il quale non ha negato che persone esposte ad un evento traumatico grave quale quello in esame, avessero un rischio molto elevato di soffrire di un DPTS. Tale danno biologico "minimale", tenuto conto della componente permanente e temporanea, può essere quantificato prudenzialmente in € 10.000,00 cui va aggiunta la somma di



€ 5.000,00 per il danno patrimoniale minimo subito da ciascuno per la perdita del bagaglio, di oggetti personali, etc.

Tale importo in aumento va riconosciuto alle parti civili John William Rodford, Mandy Jane Rodford (per un totale di € 65.000,00) Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli, Giuseppe Lo Presti, Gavril Saatsoglou, Maria Saatsoglou, Rosa Anna Abbinante, Luigi D'Eliso, Carlo Ugolini, Ilaria Giampieri, Chiara Castello, Ivana Codoni, Claudia Poliani, Luca Selleri, Costantino Ferro e Loredana Ferrari (per un totale di € 45.000,00).

Per le parti civili Milena Capitani (che, oltre alla patologia indicata, ha lamentato un "trauma contusivo dell'emicostato destro e del sacro coccige", per la caduta sulla nave meglio descritta innanzi); Reginaldo Garonni (che oltre alla patologia da stress ha lamentato disturbi neurologici da "sindrome ossessiva cronicizzata" e cardiologici); Maria Vitali (che oltre alla patologia da stress post-traumatico, ha lamentato una "bpcr riacutizzata s.ansiosa reattiva"); Maria Violi (che oltre alla patologia da stress post-traumatico, ha lamentato forti dolori alla spalla, in conseguenza di un trauma subito all'interno della scialuppa la sera del naufragio), va evidenziata la comunanza del discorso, nella sola parte relativa alla patologia psichica da stress, stante allo stato la mancanza di prova certa circa il nesso causale della ulteriore patologia lamentata da Maria Vitali rispetto all'evento in questione, cui va aggiunta, per Milena Capitani e Maria Violi, la obiettiva difficoltà di quantificazione in questa sede dell'eventuale danno biologico per le ulteriori conseguenze dannose lamentate, in mancanza di perizia d'ufficio medico legale.

Ne consegue che anche per tali parti civili la provvisoria va rideterminata in € 45.000,00.

Per Loris Violi, che non ha lamentato stress post-traumatico ma una "sindrome parkinsoniana a prevalente espressione ipocinetica slatentizzata", va rilevata allo stato la mancanza di prova circa il nesso causale della patologia lamentata con l'evento in questione, per cui allo stesso va riconosciuta la sola somma

provvisoriale in aumento di € 5.000,00 per danno patrimoniale, per un totale complessivo di € 35.000,00.

Anche ad Ariondo Corsellini e Assunta Naressi va riconosciuta la sola somma provvisoriale in aumento di € 5.000,00 per danno patrimoniale, non essendovi per gli stessi l'evidenza obiettiva di alcuna patologia, in mancanza di qualsiasi documentazione e persino delle allegazioni tecniche della consulenza di parte.

Ne consegue che per tali parti civili la provvisoriale va rideterminata in complessivi € 35.000,00.

Per quanto concerne l'appellante Tania Novella (nata 8.5.1983) la doglianza della stessa in ordine alla liquidazione della provvisoriale può trovare accoglimento, in misura più ampia, attesa la peculiarità della posizione della stessa sotto il profilo documentale e più in generale probatorio.

Tania Novella oltre a produrre ampia documentazione anche di istituti pubblici, è stata infatti sottoposta ad approfondita visita medico legale dallo stesso Costantino Ciallella, consulente e fiduciario della responsabile civile Costa Crociere s.p.a., evidenziandosi dalla relazione di questi, acquisita nel dibattimento di primo grado, la sostanziale coincidenza della diagnosi e la divergente valutazione solo in punto di quantificazione del danno, rispetto a quella effettuata dalle consulenti di parte di Tania Novella, Rinaldi e Della Marianna.

Al riguardo queste ultime, con il loro elaborato peritale depositato all'udienza del 20.10.2014, hanno valutato il danno biologico in misura non inferiore al 25%, mentre il consulente della responsabile civile nella misura del 10-12%, con una inabilità temporanea totale di giorni 40 e temporanea parziale di ulteriori giorni 40 alla media del 50%. Ne consegue che, in relazione alla posizione di detta parte civile, ferma restando la impossibilità di procedere alla liquidazione definitiva del danno, per le ragioni innanzi esposte, essendovi contestazione sul "quantum" e necessitando la questione di ulteriore approfondimento istruttorio, tuttavia la provvisoriale può essere aumentata con riferimento alla documentazione e alla percentuale minima del danno biologico, da inabilità temporanea totale e parziale



riconosciuti anche dal consulente della responsabile civile oltre al danno patrimoniale. In particolare alla somma di € 30.000,00 già riconosciuta dal Tribunale per il danno morale va aggiunto il 10% - corrispondente a € 23.876,00 - per il danno biologico, in ragione dell'età, secondo le tabelle del Tribunale di Milano "in vigore"; € 3.840,00 per il danno da inabilità temporanea totale ed € 1.920,00 da inabilità temporanea parziale, per totali € 29.636,00 arrotondabili a € 30.000,00, attesa la prudenzialità della valutazione nei termini predetti, peraltro non contemplanti gli interessi, attesa la natura provvisoria. A tale importo va ancora aggiunto, come detto, quello di € 5.000,00 per il danno patrimoniale minimo che deve ritenersi certamente subito per la perdita del bagaglio, di oggetti personali, etc. Ne consegue che per tale parte civile la provvisoria va rideterminata in complessivi € 65.000,00.

Per quanto concerne la posizione delle parti civili Gianluca Gabrielli, Laura Avallone, Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli, va osservato che la S.C. (Cass. pen. n. 42684/2015) è prevalentemente orientata nel senso che, quando è stata pronunciata in primo grado condanna generica al risarcimento del danno, non costituisce domanda nuova la richiesta di condanna al pagamento di una provvisoria effettuata per la prima volta dalla parte civile in grado di appello, con la conseguenza che il giudice del gravame ha il dovere di pronunciarsi sulla domanda, utilizzando gli stessi criteri di giudizio previsti dall'art. 539, comma 2°, c. p. p., per il giudice di prime cure.

Orbene, "mutatis mutandis", la riconosciuta possibilità di proporre, ad opera della parte civile (in questo caso appellante), la domanda di assegnazione di provvisoria per la prima volta in appello, induce a ritenere ammissibile anche la richiesta di incrementare la provvisoria già concessa, senza che sia preclusiva la richiesta indicata in un minore importo in primo grado. Ciò considerando che nella fattispecie, con riguardo alle menzionate parti civili Gianluca Gabrielli, Laura Avallone, Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli, il Tribunale ha già accertato che "avrebbero avuto diritto a una provvisoria di € 50.000,00 dato che pure le stesse, trovandosi sul lato sinistro della nave, riuscivano a scendere molto tardi attraverso la



biscaglina ...”, avendo, tuttavia, ritenuto che la liquidazione dovesse essere contenuta in € 40.000,00 per ciascuna parte, per essere la domanda di provvisionale formulata in primo grado in detti termini. Ne consegue che, in accoglimento dell’impugnazione sul punto, la provvisionale in favore delle citate parti civili Gianluca Gabrielli, Laura Avallone, Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli, queste ultime due minorenni e legalmente rappresentate dai genitori Gianluca Gabrielli e Laura Avallone, va rideterminata in € 50.000,00 per ciascuna parte.

Infine, la ulteriore doglianza, comune a molte delle parte parti civili appellanti (al riguardo si fa rinvio alla specifica esposizione innanzi richiamata dei rispettivi motivi), relativa al mancato riconoscimento della svalutazione e degli interessi compensativi per il ritardato pagamento, è infondata.

Le stesse parti appellanti sono infatti assegnatarie di provvisionali, costituenti importi onnicomprensivi liquidati ad esito della delibazione delle prove raggiunte, mentre la liquidazione della svalutazione monetaria e degli interessi compensativi presuppone la determinazione dell’importo risarcitorio attualizzato dovuto dal debitore e, quindi, la liquidazione definitiva del danno.

Nella fattispecie la liquidazione di provvisionali, ovvero di somme valutate in via provvisoria, con un tendenziale e temporaneo carattere onnicomprensivo, è incompatibile con il definitivo riconoscimento della esatta svalutazione monetaria così come della individuazione dei termini per il calcolo degli interessi compensativi, entrambi da rimettere alla valutazione definitiva del giudice civile in ordine all’esatto ammontare dei danni risarcibili.

5.16.7. Circa la ritenuta incongrua quantificazione delle spese processuali della fase G.i.p.-Gup e del giudizio di primo grado, hanno proposto appello i patroni delle parti civili (passeggeri della Costa Concordia), di seguito indicati: Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli e Giuseppe Lo Presti (avvocato Salvatore Vitrano), Gavril Saatsoglou, Maria Saatsoglou ed Eredità giacente di Gabriele Grube (avvocato Cesare Graziano Bulgheroni), John William Rodford e Mandy Jane Rodford (avvocato Massimiliano Gabrielli), Rosa Anna Abbinante e



Luigi D'Eliso (avvocato Domenico Chirulli), Carlo Ugolini e Ilaria Giampieri (avvocato Edoardo Mensitieri), Chiara Castello (avvocato Alessandra Guarini), Milena Capitani, Loris Violi, Reginaldo Garonni, Maria Vitali, Ariondo Corsellini, Assunta Naressi e Maria Violi (avvocato Michelina Suriano), Tania Novella (avvocato Anna Maria Romeo), Gianluca Gabrielli e Laura Avallone (avvocato Sergio Bellotti), Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli, minorenni e legalmente rappresentate dai genitori Gianluca Gabrielli e Laura Avallone (avvocato Stefano Minasi), Carlo Sibona ed Edoardo Marin, quest'ultimo minore e legalmente rappresentato dai genitori Massimo Marin ed Emanuela Sibona (avvocato Giuseppe Gallenca).

I predetti appellanti, con motivazioni sostanzialmente comuni, già più diffusamente innanzi esposte trattando dei singoli appelli, si sono doluti che il Tribunale ha liquidato importi incongrui e, cioè, per la fase G.i.p.-Gup gli importi medi previsti dal D.M. 55/2014 - aumentati del 30% - e non quelli massimi e, per la fase dibattimentale, parimenti gli importi medi, invariati per un primo gruppo di avvocati, partecipanti ad un numero di udienze inferiore al 20% del totale (denominato gruppo D) e, per contro, aumentati del 25%, del 50% e dell'80%, rispettivamente per i gruppi di avvocati partecipanti ad un numero di udienze non inferiore al 20% del totale (denominato gruppo C), al 40% del totale (denominato gruppo B) e all'80% del totale (denominato gruppo A). Le doglianze sono parzialmente fondate.

Come è noto, ai sensi dell'art. 12, comma 1°, del D.M. 55/2014, "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 camerale, 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%, o diminuiti fino al 50%".

Orbene, nella fattispecie, con riferimento alle posizioni degli appellanti, va rilevato che per la fase G.i.p.-Gup la liquidazione del Tribunale può ritenersi adeguata, considerato che, pur essendo indiscutibile l'impegno profuso dalle predette parti civili anche in tale fase, il maggior peso del procedimento è ricaduto sulla pubblica accusa.

Diversamente, per la fase dibattimentale, in relazione alle caratteristiche, all'importanza, alla natura e alla complessità del processo, alla gravità e al numero delle imputazioni, al numero e alla complessità delle questioni giuridiche e di fatto trattate, alla frequenza dei trasferimenti fuori dai rispettivi luoghi di ordinario svolgimento della professione, alla notevole rilevanza patrimoniale, al numero imponente di documenti cartacei e informatici da esaminare, alla continuità del gravoso impegno, al numero elevatissimo delle udienze svolte, protrattesi frequentemente fino a tarda ora, comprensive della partecipazione ad un'attività istruttoria indubbiamente articolata e faticosa, che ha visto le parti civili molto attive, appare condivisibile la tesi che il parametro base di riferimento per la liquidazione del compenso relativo a tale fase processuale debba, stante l'eccezionalità della fattispecie sotto i profili indicati, essere individuato nei valori massimi.

La suddivisione dei patroni delle parti civili in quattro gruppi, operata dal Tribunale a seconda del numero di udienze a cui ciascuno, ha partecipato, con il conseguente incremento percentuale nei sensi predetti, appare, peraltro, un criterio anch'esso ragionevole e da conservare, ma ai soli fini dell'incremento del valore base predetto.



È opportuno chiarire che, sempre nel citato art. 12, che disciplina specificamente i parametri generali per la determinazione dei compensi in materia penale, al comma 1°, ultima parte, è fissata la forbice percentuale di aumento e diminuzione massimi che il giudice può apportare ai predetti valori medi, sulla base dell'applicazione di uno o più dei parametri generali. Al riguardo, tuttavia, l'utilizzo dell'inciso "di regola", per indicare l'entità dell'aumento o della diminuzione, lascia intendere che tali indicazioni, pur ordinariamente valide in linea generale, non sono assolutamente inderogabili per il giudice che, quindi, in fattispecie del tutto particolari, come quella in esame, può discostarsi da esse nella misura ritenuta adeguata alla circostanza, ovvero, nel caso specifico nei sensi predetti.

Oltre al reiterato utilizzo dell'inciso "di regola", depone per la interpretazione del carattere non vincolante delle variazioni anche lo stesso regolamento che, in particolare, chiarisce tale aspetto laddove, nella parte in cui richiama la proposta del Cnf, afferma che il menzionato inciso, così come l'avverbio "orientativamente", sono stati introdotti al fine di sottolineare la non vincolatività dei parametri.

Altra doglianza comune ai predetti appellanti - in questo caso limitatamente ai difensori di più parti - riguarda il mancato aumento percentuale appunto per la difesa di una pluralità di parti (nella medesima posizione processuale).

Anche tale doglianza è fondata - relativamente alla fase dibattimentale - atteso che, come innanzi esposto, il continuativo e gravoso impegno, richiesto per un lungo lasso di tempo ai patroni delle parti civili attuali appellanti, giustifica l'aumento previsto, quantunque discrezionale, atteso che, quando l'avvocato assiste più soggetti, pur aventi la stessa posizione processuale, il compenso unico può di regola essere aumentato per ogni soggetto oltre il primo nella misura del 20 per cento, fino a un massimo di 10 soggetti, e del 5% per ogni soggetto oltre i primi 10, fino a un massimo di 20.

Altra doglianza - comune questa volta ai soli patroni delle parti civili Gavril Saatsoglou, Maria Saatsoglou ed Eredità giacente di Gabriele Grube (avvocato Cesare Graziano Bulgheroni), John William Rodford e Mandy Jane Rodford

(avvocato Massimiliano Gabrielli), Chiara Castello (avvocato Alessandra Guarini) e Tania Novella (avvocato Anna Maria Romeo) - concerne la mancata attribuzione, da parte del Tribunale, delle spese processuali in favore degli stessi avvocati, che avevano dichiarato di averne fatto anticipo.

Anche tale motivo è fondato, in applicazione del generale criterio di cui all'art. 93 c.p.c., non essendovi ragioni per non ritenere estensibile il contenuto di tale disposizione alla fattispecie dell'esercizio dell'azione civile nel processo penale.

Non può essere accolta, invece, la doglianza - anch'essa comune alle stesse parti da ultimo innanzi citate nonché a Carlo Ugolini e Ilaria Giampieri (avvocato Edoardo Mensitieri) - riguardante la mancata concessione della provvisoria esecutività delle statuizioni relative alla condanna alle spese di lite.

Ed infatti in primo grado, in relazione alle parti in questione, non sono state pronunciate statuizioni civili provvisoriamente esecutive ex art. 540 c.p.p. e, in ogni caso, le pronunce rese in grado d'appello sull'azione civile sono immediatamente esecutive, sicché v'è carenza d'interesse all'impugnazione sul punto.

Le doglianze concernenti il mancato computo, nel novero delle udienze partecipate, di quelle in cui è stato indicato un sostituto processuale, svolte dalle sole parti Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli e Giuseppe Lo Presti (avvocato Salvatore Vitrano), Gianluca Gabrielli e Laura Avallone (avvocato Sergio Bellotti), Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli (avvocato Stefano Minasi), appaiono generiche, mancando l'indicazione delle udienze e delle specifiche attività alle quali si fa riferimento nonché dei sostituti impegnati.

La censura concernente l'entità della liquidazione delle spese vive e delle spese di trasferta - svolta dalle sole parti Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli e Giuseppe Lo Presti (avvocato Salvatore Vitrano) - è anch'essa generica, dal momento che il Tribunale ha liquidato le spese richieste e documentate nella misura di € 7.781,71 oltre indennità di trasferta pari al 10% delle spese documentate, mentre l'appellante, nel dolersi invero vagamente della liquidazione, sul punto non si è neppure curato di indicare di quali ulteriori spese avrebbe dovuto



ricevere il rimborso, per quale titolo e con quale giustificazione, o in che modo le avrebbe eventualmente dimostrate.

La doglianza, svolta dalle parti Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli e Giuseppe Lo Presti (avvocato Salvatore Vitrano) nonché Milena Capitani, Loris Violi, Reginaldo Garonni, Maria Vitali, Ariondo Corsellini, Assunta Naressi e Maria Violi (avvocato Michelina Suriano), circa il fatto che il Tribunale avrebbe omesso la liquidazione per la fase delle indagini preliminari, dovuta in favore della “persona offesa parte e partecipe del procedimento”, non avendo l'imputato definito la sua posizione processuale all'udienza preliminare, è infondata. Il Collegio di primo grado ha correttamente operato la liquidazione unitaria della fase G.i.p.-Gup, come previsto dal D.M. 55/2014, in relazione alla parti che non esauriscono la loro attività nella fase delle indagini preliminari.

Infine, sempre con riferimento al compenso per l'attività dinanzi al giudice dell'udienza preliminare, le sole parti Milena Capitani, Loris Violi, Reginaldo Garonni, Maria Vitali, Ariondo Corsellini, Assunta Naressi e Maria Violi (avvocato Michelina Suriano), sostenevano che i primi giudici avevano omesso il riconoscimento dell'aumento fino al 100% della sola fase istruttoria, diversamente da quanto stabilito dall'art. 4, comma 1°, del citato D.M.

La doglianza è infondata, atteso che i parametri generali per la determinazione dei compensi in materia penale sono, con specifica normativa, regolati dal citato articolo 12 e non dall'art. 4 invocato.

In definitiva, per concludere sul punto, in parziale riforma della sentenza impugnata, per le parti civili anzidette va rideterminata la somma da liquidare per la fase dibattimentale di primo grado, calcolando l'aumento previsto dal Tribunale, con riferimento ai citati gruppi di avvocati, sull'importo massimo tariffario, nei termini di seguito indicati. La sentenza di primo grado, in ordine alla liquidazione delle spese processuali, va confermata nella restante parte.

Gli importi da liquidare in aumento per la fase dibattimentale di primo grado sono i seguenti: per Denisia Cavaliere, Stefano Procida, Tommaso Napoli e Giuseppe Lo

Presti (avvocato Salvatore Vitrano), € 13.932,00; per Gavril Saatsoglou, Maria Saatsoglou ed Eredità giacente di Gabriele Grube (avvocato Cesare Graziano Bulgheroni) € 15.325,00 con l'attribuzione delle spese processuali di primo grado all'avv. Cesare Graziano Bulgheroni dichiaratosene anticipatario; per Gianluca Gabrielli e Laura Avallone (avvocato Sergio Bellotti) € 11.145,60; per Giorgia Gabrielli e Giulia Gabrielli, minorenni e legalmente rappresentate dai genitori Gianluca Gabrielli e Laura Avallone (avvocato Stefano Minasi) € 11.145,60; per John William Rodford e Mandy Jane Rodford (avvocato Massimiliano Gabrielli) € 13.932,00 con l'attribuzione delle spese processuali di primo grado all'avv. Massimiliano Gabrielli dichiaratosene anticipatario; per Rosa Anna Abbinante e Luigi D'Eliso (avvocato Domenico Chirulli) € 11.145,60; per Tania Novella (avvocato Anna Maria Romeo) € 9.752,40 con l'attribuzione delle spese processuali di primo grado all'avv. Anna Maria Romeo dichiaratasene anticipataria; per Carlo Ugolini e Ilaria Giampieri (avvocato Edoardo Mensitieri) € 11.145,60; per Chiara Castello (avvocato Alessandra Guarini) € 12.538,80 con l'attribuzione delle spese processuali di primo grado all'avv. Alessandra Guarini dichiaratasene anticipataria; per Carlo Sibona ed Edoardo Marin, quest'ultimo minore e legalmente rappresentato dai genitori Massimo Marin ed Emanuela Sibona (avvocato Giuseppe Gallenca) € 11.145,60; per Milena Capitani, Loris Violi, Reginaldo Garonni, Maria Vitali, Ariondo Corsellini, Assunta Naressi e Maria Violi (avvocato Michelina Suriano) € 20.898,00.

6. Parte Sesta. L'appello della parte civile Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Sua parziale fondatezza.

L'avvocatura dello Stato proponeva appello nell'interesse della parte civile Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Il Tribunale, con riguardo alla predetta parte civile, condannava l'imputato, in solido con la responsabile civile, a risarcire ogni danno subito dalla stessa, con contestuale obbligo di corrispondere la provvisoria € 1.500.000,00 a titolo di danno ambientale per la c.d. perdita provvisoria, oltre alla rifusione delle spese di lite in



favore di tutte le parti assistite dall'avvocato dello Stato Patrizia Pinna, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 15.325,20 per la fase dibattimentale.

6.1. Con il primo motivo l'appellante deduceva che, mentre il dispositivo della sentenza sembrava riconoscere al Ministero dell'Ambiente il diritto alla integrale riparazione del danno ambientale (oltre alla liquidazione di una provvisoria per la c.d. "perdita provvisoria"), tuttavia, lo stesso dispositivo, letto unitamente alla motivazione, assumeva un significato diverso e pregiudizievole per gli interessi rappresentati, tale da renderne necessaria l'impugnazione.

Infatti la sentenza, nella parte motivazionale, sembrava escludere il diritto del Ministero dell'Ambiente alla riparazione/risarcimento del danno ambientale costituito dalle c.d. "perdite non provvisorie", trasformando così la pronuncia di accoglimento del dispositivo in una statuizione di rigetto parziale su tale punto.

L'appellante al riguardo denunciava quindi: a) l'erronea interpretazione ed il travisamento delle conclusioni del Ministero dell'Ambiente rassegnate all'udienza di primo grado del 26.1.2015; b) l'omessa pronuncia della condanna alla riparazione/risarcimento del danno ambientale per "perdite non provvisorie", in violazione dell'art. 311 del d.lgs. n. 152 del 2006, delle disposizioni dell'allegato III alla parte sesta del d.lgs. n. 152 del 2006 e della direttiva n. 35/2004 Ce; c) l'omessa pronuncia in ordine alla domanda subordinata di condanna generica ex art. 539, comma 1°, c.p.p.

In particolare il difensore assumeva che il Tribunale erroneamente aveva ritenuto che il Ministero in questione avesse attivato lo strumento previsto dall'art. 313 del codice dell'ambiente, emettendo l'ordinanza ivi prevista, circostanza che non corrispondeva al vero né emergeva dagli atti del processo; aveva, quindi, omesso di decidere sulla domanda di riparazione/risarcimento del danno rappresentato dalle "perdite non provvisorie" ovvero - in base ad altra possibile interpretazione della motivazione - aveva deciso implicitamente nel senso dell'inammissibilità e/o dell'infondatezza della relativa domanda (senza però dichiararlo espressamente nel dispositivo), sulla base di un'errata comprensione delle conclusioni del Ministero

dell'Ambiente e della normativa vigente in materia di riparazione/risarcimento del danno ambientale; aveva adottato una motivazione contrastante con il dispositivo e, comunque, deciso le questioni in carenza assoluta di motivazione oppure con motivazione insufficiente, contraddittoria ed illogica; aveva omesso di pronunciarsi in ordine alla domanda subordinata di condanna generica ex art. 539, comma 1°, c.p.p.; aveva escluso, per le "perdite non provvisorie", la tutela riparatoria in forma specifica; aveva violato gli artt. 311 e 313 del d.lgs. 3 aprile 2006 n. 2006, le disposizioni dell'allegato 3 alla parte sesta del d.lgs. n. 152 del 2006 e la direttiva n. 35/2004 Ce, relativi alla riparazione del danno ambientale.

Alla luce di quanto sopra, proseguiva la difesa del Ministero dell'Ambiente, il Tribunale di Grosseto avrebbe invece dovuto condannare l'imputato e la responsabile civile alla riduzione in pristino, ordinando ai medesimi di eseguire gli interventi di riparazione primaria, complementare e compensativa di cui all'allegato 3 alla parte sesta del codice dell'ambiente (ed allegato 2 alla direttiva n. 35/2004 Ce), da svolgersi sotto il continuativo controllo e coordinamento da parte degli enti e delle strutture pubbliche competenti. Il Tribunale - proseguiva l'appellante - non avrebbe potuto né dovuto determinare quali specifici interventi sarebbero stati necessari per il ripristino ambientale, ma avrebbe dovuto emettere l'ordine di ripristino rinviando, per la concreta determinazione di tali misure, alle amministrazioni competenti, essendo possibile stabilire le misure necessarie per il ripristino solo dopo l'eliminazione dal fondale, a cura e spese dei soggetti responsabili, delle strutture fisse e mobili costruite nell'area del c.d. cantiere Concordia. Peraltro, nell'eventuale (alternativo) caso di impossibilità della riparazione primaria in forma specifica, complementare e compensativa (di cui all'allegato 3 alla parte sesta del codice dell'ambiente) delle "perdite non provvisorie", il Tribunale avrebbe potuto/dovuto pronunciare condanna al risarcimento dei danni per equivalente, non essendo legittima l'esclusione del diritto del Ministero dell'Ambiente alla riparazione/risarcimento del danno ambientale costituito dalle c.d. "perdite non provvisorie".



In tal senso la sentenza di primo grado doveva essere riformata, con il conseguente integrale accoglimento della domanda, salva in ogni caso la statuizione relativa alla condanna al pagamento della provvisoria.

6.2. Con il secondo motivo di impugnazione, sempre sul medesimo tema, l'appellante lamentava l'erronea declaratoria di avvenuta emanazione, da parte del Ministero dell'Ambiente, dell'ordinanza di cui all'art. 313 del d.lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e la violazione dello stesso art. 313, in quanto il convincimento dei giudici di primo grado, relativamente all'avvio del procedimento amministrativo ex artt. 312 e ss. d.lgs. cit., era palesemente errato e privo di riscontro probatorio, avendo il Ministero già effettuato la sua diversa scelta, decidendo di esercitare l'azione civile nel processo penale e non di emettere la suddetta ordinanza.

L'appellante assumeva che la sentenza di primo grado, anche su tale punto, doveva pertanto essere riformata, in quanto in motivazione poneva a fondamento del rigetto, oltre che una interpretazione errata della domanda della parte civile, anche l'esistenza di un provvedimento invece insussistente.

6.3. Con il terzo motivo, ma sempre nel medesimo ambito, l'appellante formulava istanza di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale, ex art. 603 c.p.p., relativamente all'esame del consulente di parte del Ministero dell'Ambiente ed al deposito di una valutazione aggiornata del danno ambientale.

La difesa rappresentava che in atti si trovava la valutazione del danno ambientale redatta da ISPRA nel mese di marzo 2013, depositata unitamente all'atto di costituzione di parte civile (doc. 2). Relazione limitata e parziale, perché a tale epoca il relitto si trovava ancora sul fondale dell'Isola del Giglio e consentiva solo una verifica parziale dello stato dell'ambiente; che seguiva ulteriore relazione, con accertamenti più dettagliati, ma pur sempre provvisori, dovendo all'epoca ancora essere ultimati gli interventi di rimozione delle strutture, dei materiali e dei rifiuti del cantiere costruito sul fondale marino per la rotazione ed il trasferimento della nave.



L'appellante chiedeva, quindi, la rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale nei sensi predetti e produceva altresì una relazione tecnica con allegati, relativa alla determinazione provvisoria dello stato dell'ambiente.

L'appellante Ministero concludeva, quindi, nei termini seguenti: “affinché la Corte di Appello di Firenze, previa rinnovazione del dibattimento ex art. 603 c.p.p. e conseguente esame del Consulente di parte del Ministero dell'Ambiente e/o deposito della Valutazione aggiornata del danno ambientale, riformi la sentenza del Tribunale di Grosseto n. 115/2015 nella parte relativa alle statuizioni civili accogliendo le conclusioni precisate all'udienza del 26 gennaio 2015, ed in particolare: condannare in solido l'imputato ed il responsabile civile: 1. a porre in essere le misure di riparazione di cui all'Allegato III alla Parte VI del Codice dell'Ambiente (riparazione primaria, complementare, compensativa), ferma restando la provvisoria già liquidata di Euro 1.500.000,00 per perdite provvisorie; 2. condannare l'imputato ed il responsabile civile al risarcimento del danno per equivalente eventualmente accertato, nel caso l'adozione delle misure di riparazione di cui all'Allegato III alla parte VI del Codice dell'Ambiente risulti in tutto od in parte omessa, o comunque realizzata in modo incompleto o difforme da quanto determinato (di cui all'articolo 311, c.2 del Codice dell'Ambiente), con rinvio al Giudice civile per la quantificazione dell'importo dovuto. In ogni caso, con condanna alle spese processuale del giudizio di appello e con sentenza provvisoriamente esecutiva”.

All'udienza del 4.5.2016 il predetto Ministero depositava memoria ex art. 121 c.p.p. e documentazione costituita in particolare dalla relazione di valutazione del danno ambientale aggiornata al settembre 2015, a firma dell'ingegnere Leonardo Arru responsabile del settore dell'ISPRA, rimettendosi al giudizio del Collegio in ordine all'ammissione e, in subordine, in ipotesi di rinnovazione del dibattimento, chiedeva la escussione del predetto funzionario.

All'udienza del 20.5.2016 il predetto Ministero appellante depositava ulteriore memoria ex art. 121 c.p.p.

6.4. La censura del Ministero riguarda le c.d. perdite non provvisorie, in relazione alle quali, nella motivazione della sentenza, il Tribunale, dopo aver affermato la sussistenza del danno ambientale, ha negato la risarcibilità “in forma specifica”, da una parte reputando che il Ministero dell’Ambiente aveva inteso agire in via amministrativa per il risarcimento del danno derivante dalle “perdite non provvisorie” (con conseguente inammissibilità della domanda in sede giudiziaria) o, comunque, alternativamente, argomentando di non avere compreso se il Ministero dell’Ambiente avesse proposto in giudizio la richiesta di risarcimento “in forma specifica” ovvero soltanto “per equivalente”. Incertezze - proseguiva la motivazione del Tribunale - che non si registravano in ordine alla richiesta risarcitoria concernente le c.d. “perdite provvisorie”, in quanto la domanda di risarcimento, in tal caso non poteva che essere per equivalente.

Il Collegio di primo grado lasciava quindi intendere che, previo accertamento della sussistenza del danno ambientale, quella relativa al risarcimento delle c.d. “perdite provvisorie” era l’unica domanda che riteneva formulata e che poteva accogliere, cosa che faceva con una pronuncia di condanna generica al risarcimento del danno, da liquidare in separata sede civile. Assegnava al Ministero in questione una provvisoria di € 1.500.000,00 - dell’intervenuto pagamento della quale lo stesso Ministero appellante (vedi conclusioni) ha dato atto.

Ciò premesso, va osservato che la questione è oggetto anche dell’appello della responsabile civile (che sul punto - come da precedente rinvio - è opportuno trattare congiuntamente), sia pure nei soli limiti in cui la stessa assume, a sua volta, che la pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni per equivalente non è conforme alla normativa in vigore, che prevede diverse misure di riparazione del danno.

Rileva preliminarmente il Collegio che fondata è la doglianza del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare circa l’erroneità della motivazione della sentenza impugnata, laddove ingiustificatamente presume essere avvenuta l’emanazione, da parte del Ministero dell’Ambiente, dell’ordinanza di cui

all'art. 313 del d.lgs. 3 aprile 2006 n. 152. Ed infatti il convincimento dei giudici di primo grado, relativamente all'esercizio dell'azione amministrativa ex artt. 312 e ss. d.lgs. cit. è privo di riscontro probatorio, avendolo il Tribunale (impropriamente) desunto dall'intervento - ai fini istituzionali della valutazione provvisoria del danno - dell'ISPRA.

E' invece evidente che tale intervento non presuppone necessariamente l'emissione dell'ordinanza amministrativa predetta e, inoltre, che il Ministero ha effettuato la diversa scelta, normativamente consentita, di esercitare l'azione civile nel processo penale e di non procedere amministrativamente emettendo la suddetta ordinanza di cui all'art. 313 del d.lgs. 3 aprile 2006 n. 152, della quale, infatti, non v'è traccia in atti.

Le doglianze svolte sia dal Ministero dell'Ambiente che dalla responsabile civile coinvolgono, quindi, la problematica del danno ambientale, la cui disciplina nazionale è stata, in pendenza del giudizio di primo grado, ulteriormente modificata e definitivamente armonizzata con quella c.d. "eurounitaria" (o comunitaria od europea), con il recepimento organico dei relativi principi.

In estrema sintesi in Italia si sono negli ultimi anni succeduti i seguenti interventi legislativi: il d.lgs. n. 152 del 2006 (codice dell'ambiente) ha regolato l'intera materia ambientale, abrogando numerose leggi precedenti e statuendo - soltanto - la priorità delle misure di "riparazione" rispetto al risarcimento per equivalente pecuniario, quale conseguenza dell'assoluta peculiarità del danno al bene o risorsa "ambiente"; il successivo d.l. 25 settembre 2009 n. 135, convertito con modif. dalla l. 20 novembre 2009 n. 166, che ha poi, con il suo art. 5 bis (per neutralizzare la prima contestazione della UE del 2008) precisato che il danno all'ambiente deve essere risarcito con le misure di riparazione "primaria", "complementare" e "compensativa" previste dalla direttiva 2004/35/CE, prevedendo un eventuale risarcimento per equivalente pecuniario esclusivamente nel caso in cui le misure di riparazione del danno all'ambiente fossero state in tutto o in parte omesse, ovvero



fossero state impossibili o eccessivamente onerose o, ancora, fossero state attuate in modo incompleto o difforme rispetto a quelle prescritte.

Di seguito è intervenuto l'art. 25 della c.d. legge europea 2013 (l. 6 agosto 2013 n. 97) - adottata in Italia per neutralizzare l'ulteriore contestazione della Commissione europea del 2012 - il quale ha ulteriormente risistemato la materia, definitivamente eliminando ogni riferimento al risarcimento "per equivalente patrimoniale" e stabilendo che il danno all'ambiente deve essere risarcito soltanto con "le misure di riparazione" previste dall'allegato 3 alla parte sesta del d.lgs. n. 152 del 2006 (che è identico all'allegato 2 della direttiva 2004/35/CE). Ne consegue che ad oggi, con una disposizione applicabile anche ai processi in corso e, quindi, non definiti con una sentenza passata in giudicato, il danno ambientale non può essere risarcito "per equivalente" pecuniario, ma soltanto con le misure di riparazione e con i criteri enunciati negli allegati 3 e 4 al d.lgs. n. 152 del 2006, come modificato. Tuttavia, lo stesso d.lgs. n. 152 del 2006, art. 311 (come da ultimo modificato), prevede, al comma 3°, che, quando l'adozione delle misure di riparazione anzidette risulti in tutto o in parte omessa o, comunque, realizzata in modo incompleto o difforme dai termini e modalità prescritti, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare determini i costi delle attività necessarie a conseguire la completa e corretta attuazione ed agisca nei confronti del soggetto obbligato per ottenere il pagamento delle somme corrispondenti.

Va ribadito che, ai sensi dell'art. 311, comma 3°, terz'ultimo periodo, come modificato dall'ultimo intervento legislativo, i criteri e metodi appena codificati - cioè pure di valutazione monetaria per determinare la portata delle misure di riparazione complementare e compensativa - trovano applicazione anche ai giudizi pendenti non ancora definiti con sentenza passata in giudicato alla data di entrata in vigore del decreto di cui al periodo precedente.

Dunque, secondo tale ultima novella, ai sensi del comma 2° dell'art. 311, da parte del Ministero vanno determinati i costi delle attività necessarie a conseguire la corretta e completa attuazione delle misure di riparazione di cui all'allegato 3 alla



parte sesta del d.lgs. n. 152 del 2006, per il caso in cui l'adozione delle misure di riparazione primaria, complementare e compensativa anzidette risulti in tutto o in parte omessa o, comunque, realizzata in modo incompleto o difforme dai termini e modalità prescritti, agendosi in tal caso nei confronti del soggetto obbligato per ottenere il pagamento delle somme corrispondenti.

Ai sensi del successivo comma 3° del medesimo art. 311, poi, vanno individuate le misure di riparazione da adottare con provvedimento relativo al caso di specie, mentre con decreto ministeriale vanno stabiliti (in conformità a quanto previsto dall'allegato 3, punto 1.2.3, alla medesima parte sesta del d.lgs. n. 152 del 2006) i criteri per la determinazione delle misure di riparazione complementare e compensativa e per la loro valutazione monetaria.

Da tutto quanto esposto consegue che il primo motivo d'appello del Ministero è fondato, in quanto la domanda è stata dallo stesso formulata per conseguire il risarcimento del danno ambientale, per cui il Collegio di primo grado avrebbe dovuto qualificare la domanda e interpretarla alla stregua della normativa vigente e della tutela reale richiesta (eventualmente anche d'ufficio, cfr. Cass. civ. n. 22382/2012), laddove l'ha erroneamente interpretata, ritenendo che il Ministero avesse chiesto il risarcimento del danno per equivalente e con riferimento alle sole "perdite provvisorie".

I primi giudici non hanno neppure considerato che, in sé, il risarcimento del danno per equivalente non è più previsto.

In tal senso, del resto, è anche la doglianza della responsabile civile, le cui conclusioni, tuttavia, non sono condivisibili, atteso che al rilievo predetto non può conseguire il rigetto della domanda del Ministero, il quale, come innanzi esposto, contrariamente all'interpretazione data sul punto dal Tribunale, non ha proposto la domanda nei predetti termini che gli sono stati attribuiti.

Deve invece conseguire, in accoglimento dell'appello del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la parziale riforma sul punto della sentenza impugnata, con l'adozione - ferma restando la ritenuta sussistenza del danno



ambientale (sulla quale il Tribunale ha condivisibilmente motivato al paragrafo 6.9.)
- della pronuncia di condanna dell'imputato e della responsabile civile, in solido tra loro (al riguardo cfr. Cass. civ. n. 9012/2015 nonché l'art. 538, ultimo comma, c.p.p.), alla esecuzione delle misure di riparazione primaria, complementare e compensativa di cui all'allegato 3 della parte sesta del d. lgs. 3 aprile 2006 n. 152, da determinare da parte del competente Ministero dell'Ambiente, a norma del citato d. lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e successive modifiche e, in caso di adozione delle misure di riparazione anzidette in tutto o in parte omessa o, comunque, realizzata in modo incompleto o difforme dai termini e modalità prescritti, al pagamento allo stesso Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dei costi delle attività necessarie a conseguire la completa e corretta attuazione.

La pronuncia prevede, quindi, la condanna a un "facere", ovvero all'esecuzione di misure di riparazione la cui determinazione è tuttavia (normativamente) rimessa al Ministero dell'Ambiente e, inoltre, la condanna - condizionata all'ipotesi di adozione delle misure di riparazione anzidette in tutto o in parte omessa o, comunque, realizzata in modo incompleto o difforme dai termini e modalità prescritti dal Ministero - al pagamento allo stesso Ministero dell'Ambiente dei costi (da sostenere e/o da rimborsare) delle attività necessarie a conseguire la completa e corretta attuazione.

La provvisionale, assegnata dal Tribunale sul presupposto della condanna generica al risarcimento del danno per equivalente da liquidare in separata sede, va confermata, seppure con la precisazione che tale risarcimento per equivalente deve intendersi limitato alle perdite temporanee per il periodo intercorrente tra il 13-1-2012 (data del naufragio) e quello di esecuzione delle misure riparatorie compensative, tenuto conto del fatto che la normativa è stata modificata nel corso del processo di primo grado (L.97/2013) con vigenza dal 4.9.2013 e che il relitto della Costa Concordia è rimasto sul posto fino al 23.7.2014.

La documentazione prodotta dall'avvocato dello Stato Patrizia Pinna per il Ministero, in allegato all'atto d'appello e alla memoria, va espunta dal fascicolo del



presente giudizio, in quanto non necessaria ai fini della decisione e, peraltro, non assimilabile a una mera documentazione sopravvenuta alla pronuncia di primo grado, in quanto riflettente la valutazione (peraltro ancora provvisoria) del danno ambientale, che non può essere acquisita se non previa rinnovazione dibattimentale ed escussione del consulente di parte, attività che risulta in questa sede inammissibile e superflua.

7. Parte Settima. L'appello della parte civile Comune di Isola del Giglio. Sua parziale fondatezza.

L'avvocato Alessandro Maria Lecci proponeva appello nell'interesse della parte civile Comune di Isola del Giglio.

7.1. Il Tribunale, con riguardo alla predetta parte civile, condannava l'imputato, in solido con la responsabile civile, a risarcire ogni danno subito dalla stessa, con contestuale obbligo di corrispondere la somma di € 300.000,00 "a titolo di provvisoriale per costo del personale distolto dall'ordinaria attività e di danno non patrimoniale per danno all'immagine con esclusione delle altre voci richieste", oltre alla rifusione delle spese di lite, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 6.996,00 per la fase dibattimentale, € 7.837,06 per consulenza tecnica. A fronte di tale pronuncia l'appellante chiedeva, in via principale: "di condannare l'imputato e il responsabile civile al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali a favore della parte civile costituita con rivalutazione delle spese processuali di primo grado; rideterminare l'ammontare della provvisoriale immediatamente esecutiva al Comune di Isola del Giglio nei termini e secondo le valutazioni già illustrati e richiesti in primo grado ovvero: spese vive sostenute direttamente dal Comune a seguito della dichiarazione dello stato di emergenza fino al terzo trimestre del 2014 e non ancora rimborsate: Euro 340.305,05; costo del personale distolto all'ordinaria attività a favore della gestione dell'emergenza: Euro 1.017.201,00; 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; danno per mancata realizzazione del Piano Triennale



delle Opere Pubbliche 2012-2014: Euro 1.265.607,50; danno per ritardo approvazione Piano Strutturale: Euro 500.000,00 (valutazione equitativa); danno per ritardato introito oneri di urbanizzazione: Euro 591.246,00; danno per ritardata acquisizione Rocca Pisana: Euro 750.000,00; danno per mancato ampliamento concessione demaniale n. 3/2012: Euro 196.723,34; 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; capitale rivalutato oltre a interessi Euro 10.000.000,00; 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 e ricostituire 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. In subordine: disporre la rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale ai fini dell'acquisizione dei seguenti documenti: dati della Pro Loco dell'Isola del Giglio relativi agli anni 2014-2015 (ove disponibili) su entrate/uscite di passeggeri per/da Isola del Giglio; dati della Regione Toscana relativi agli anni 2014-2015 (ove disponibili) su arrivi e presenze sull'Isola del Giglio e nelle località comparabili già oggetto della consulenza tecnica di parte; dati della Regione Toscana relativi agli anni 2014-2015 (ove disponibili) sull'offerta turistica dell'Isola del Giglio e delle località comparabili già oggetto della consulenza tecnica di parte; integrazione della relazione di consulenza tecnica di parte del prof. Scarpa sui dati di cui ai precedenti punti”.

7.2. L'appellante premetteva che il Collegio di primo grado aveva riconosciuto alla parte civile Comune Isola del Giglio il 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 il danno non

patrimoniale subito a seguito della lesione alla propria immagine, nell'accezione meglio descritta in motivazione; che aveva affermato di non poter procedere alla liquidazione definitiva, in quanto la valutazione del danno patrimoniale avrebbe richiesto l'espletamento di una perizia di natura contabile, che avrebbe allungato in modo non opportuno la durata del processo penale; che aveva, quindi, concesso una provvisoria di € 300.000,00 basando la stima sul solo danno non patrimoniale, stante "la difficoltà di formulare previsioni in ordine all'altra voce risarcitoria" (senza tuttavia essere coerente nel dispositivo, laddove disponeva il pagamento della provvisoria "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").

Il Comune di Isola del Giglio impugnava la predetta decisione sostenendo che non era condivisibile sotto vari profili.

Preliminarmente, per una migliore comprensione delle doglianze, va osservato che, in primo grado, la predetta parte civile concludeva 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/ricostituire 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".

Il Comune di Isola del Giglio, in primo grado, chiedeva, quindi, la pronuncia di una condanna generica al risarcimento dei danni in suo favore, con riconoscimento di una provvisoria di € 20.000.000,00.

L'appellante, con riferimento alle predette voci di danno patrimoniale, lamentava che il Tribunale aveva escluso il risarcimento di quelle relative alla mancata attuazione delle attività programmate da parte del Comune e che, in particolare, aveva negato il danno per i costi sostenuti per il pagamento di "collaboratori esterni", per la mancata attuazione del piano triennale delle opere pubbliche, per il "ritardo con cui era stato approvato il piano strutturale" con il conseguente "mancato introito degli oneri di urbanizzazione", per la ritardata acquisizione della Rocca Pisana, per il mancato ampliamento della concessione demaniale n. 3/2012.

Al riguardo la predetta parte sosteneva che il Collegio di primo grado aveva erroneamente ritenuto che tali danni non fossero riconoscibili per la mancanza di prova del collegamento causale con i fatti-reato ascritti all'imputato, mentre la mancanza del nesso eziologico – secondo l'appellante - doveva ritenersi una mera "congettura" dei primi giudici, che avevano adoperato "due pesi e due misure" nel valutare l'attendibilità della documentazione fornita dalle pubbliche amministrazioni, attribuendo maggior valore a quella di origine ministeriale rispetto a quella del Comune appellante, cadendo altresì in contraddizione laddove aveva riconosciuto che i dipendenti comunali erano stati distolti dalle attività ordinarie, senza tuttavia rilevare il danno per i ritardi nell'attuazione dei programmi e delle

attività innanzi dette. Aggiungeva che il Tribunale non aveva tenuto in debito conto le testimonianze del Sindaco e del Vicesindaco del Comune, dalle quali risultava che, “in assenza dell’incidente della Concordia, il Piano poteva essere approvato in circa 6 mesi”; che il Tribunale non aveva considerato, quanto alla ritardata acquisizione della Rocca Pisana, la documentazione di cui al punto 42 della nota di produzione del 17.11.2014, sulla quale il Sindaco aveva reso testimonianza e il consulente di parte dello stesso Comune aveva elaborato una valutazione economica del danno; che, per la concessione demaniale, il Tribunale non aveva considerato la documentazione di cui al punto 43 della predetta nota e, ancora, le valutazioni del danno del consulente di parte Scarpa.

7.3. Le doglianze sono infondate.

Il Tribunale ha condivisibilmente rilevato che non v’era prova circa l’effettiva causa della mancata attuazione delle menzionate attività o del ritardo con cui veniva approvato il piano strutturale, non potendosi escludere che la mancata attuazione del piano triennale fosse imputabile a problematiche diverse da quelle indicate, quali in particolare quelle di natura politica e che analoghe considerazioni potevano essere svolte anche sulle cause del ritardo con cui veniva approvato il piano strutturale; che ancora più astratte dovevano considerarsi le allegazioni in merito ai pretesi danni subiti dal Comune di Isola del Giglio per via della ritardata acquisizione della “Rocca Pisana” e in conseguenza del mancato ampliamento della concessione demaniale n. 2 del 2012, trattandosi di mere allegazioni della parte interessata, prive di qualsiasi riscontro probatorio della loro riferibilità alla vicenda del naufragio della Costa Concordia; che, in particolare, non vi era alcuna prova che la causa dei ritardi nello svolgimento di tali specifiche attività politico - amministrative fosse da imputare al naufragio della nave e all’emergenza determinatasi, vertendosi, tra l’altro, in materia di iniziative rimesse, per loro stessa natura, a valutazioni anche di ordine economico, implicanti rilevanti e indimostrati impegni di spesa da parte dell’ente.



L'appellante nella sua doglianza sostiene che la mancanza di nesso causale sarebbe una mera "congettura" dei primi giudici, che avrebbero adoperato "due pesi e due misure" nel valutare l'attendibilità della documentazione fornita dalle pubbliche amministrazioni, attribuendo maggiore valore a quella di origine ministeriale rispetto a quella del Comune di Isola del Giglio, cadendo poi in contraddizione, avendo riconosciuto che i dipendenti comunali erano stati distolti dalle attività ordinarie, senza rilevare il danno per i ritardi nell'attuazione dei programmi e delle attività innanzi dette.

Orbene, premesso che il Tribunale ha pronunciato una condanna generica al risarcimento dei danni, rimettendone la quantificazione al giudice civile e limitandosi in questa sede all'assegnazione di una provvisionale, va osservato che, in tale ottica, le argomentazioni dell'appellante sono inconsistenti, non potendosi invero tacciare il Tribunale di avere assunto una decisione basata su mere congetture, laddove, piuttosto, meramente congetturale appare la ricostruzione proposta dalla parte civile appellante per addossare all'imputato e, per esso, solidalmente anche alla Costa Crociere s.p.a., la responsabilità di ritardi dell'attività amministrativa e della sua attuazione. Né la prova del rapporto causale, ai fini della liquidazione definitiva del danno in questa sede, o anche solo ai fini di un aumento della provvisionale, può essere desunta dalle mere considerazioni svolte nelle deposizioni del Sindaco e del Vicesindaco del Comune di Isola del Giglio, secondo i quali, "in assenza dell'incidente della Concordia, il Piano poteva essere approvato in circa 6 mesi".

Trattasi all'evidenza di espressioni alquanto generiche e di natura chiaramente valutativa, provenienti peraltro da soggetti certamente non indifferenti rispetto all'esito della domanda risarcitoria, essendo il Sindaco addirittura la stessa parte in causa, in quanto legale rappresentante dell'ente.

Per quanto riguarda, in particolare, la ritardata acquisizione in concessione in uso e locazione del complesso monumentale della Rocca Pisana di Giglio Castello, va osservato che la documentazione che il Tribunale non avrebbe considerato, ovvero

quella di cui al punto 42 della nota di produzione del 17.11.2014 (sulla quale il Sindaco rendeva testimonianza e il consulente di parte Scarpa elaborava una valutazione economica), è la seguente: comunicazione del 19.5.2010 del Sindaco di Isola del Giglio avente ad oggetto la richiesta di concessione in uso e in locazione del complesso monumentale della Rocca Pisana, di proprietà dello Stato; comunicazione del 15.2.2011 del Sindaco di Isola del Giglio avente ad oggetto la richiesta di concessione provvisoria per l'utilizzo temporaneo del complesso monumentale della Rocca Pisana di Giglio Castello; comunicazione del 7.1.2012 del Sindaco di Isola del Giglio avente ad oggetto la partecipazione del Comune al tavolo tecnico operativo istituito presso la direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici, al fine di istruire in maniera concertata le azioni propedeutiche alla conclusione degli accordi di valorizzazione del complesso; istanza di utilizzo temporaneo del complesso monumentale della Rocca Pisana e richiesta di proroga della concessione trasmessa in data 14.7.2012 (prot. n. 5383) dal Sindaco di Isola del Giglio all'agenzia del demanio; comunicazione del 4.12.2013 trasmessa dal Sindaco di Isola del Giglio all'agenzia del demanio, di richiesta della disponibilità del bene al fine di godere dell'assegnazione del finanziamento da parte del Ministero dell'Ambiente, da destinare ad interventi straordinari per la realizzazione di un percorso museale che avrebbe coinvolto il complesso monumentale della Rocca Pisana; planimetrie del progetto per la realizzazione del museo; planimetrie della Rocca Pisana; comunicazione del 2.7.2014 del Sindaco di Isola del Giglio che, dopo l'emergenza "Concordia", rinnovava l'interesse dell'amministrazione comunale al trasferimento del bene demaniale e alla conclusione degli accordi di valorizzazione del Complesso.

Si tratta palesemente di documentazione che nulla prova sotto il profilo del rapporto causale tra il preteso ritardo nell'acquisizione della Rocca Pisana ed il naufragio della Costa Concordia del 13.1.2012, evidenziandosi, peraltro, che la richiesta di concessione in uso e in locazione del complesso monumentale della Rocca Pisana, da parte del Sindaco del Comune di Isola del Giglio, risale addirittura al 19.5.2010; che la proprietà del bene è dello Stato e che, quindi, non è dato vedere quali

responsabilità possano essere addossate all'imputato e, per esso, solidalmente alla Costa Crociere s.p.a., per gli autodenunciati "ritardi" nell'attività amministrativa, che non possono certamente risolversi nel mero rinvio della riunione del tavolo tecnico fissata per la metà di gennaio 2012 (che peraltro ragionevolmente avrebbe potuto essere rifissata in tempi brevi), così come priva di qualsiasi valenza obiettiva appare l'attribuzione di un ritardo di "30 mesi" nell'acquisizione della Rocca Pisana ipotizzata dal consulente di parte del Comune, quale conseguenza del naufragio della Costa Concordia.

Quanto al mancato ampliamento della concessione demaniale marittima n. 3/2012, all'interno dello specchio acqueo portuale di Isola del Giglio, la documentazione che il Tribunale non avrebbe considerato, ovvero quella di cui al punto 43 della nota di produzione del 17.11.2014 (sulla quale il Sindaco rendeva testimonianza e il consulente di parte elaborava una valutazione economica), viene indicata nella seguente: domanda di variazione al contenuto della concessione; relazione tecnica; planimetrie con indicazione delle aree relative alla concessione esistente; rigetto dell'istanza di ampliamento della licenza di concessione.

Anche in questo caso si tratta di documentazione che nulla prova. Ciò che rileva - indipendentemente dalla suggestiva argomentazione utilizzata dal Comune appellante, a sostegno della sua pretesa risarcitoria, ovvero che l'area demaniale oggetto della richiesta concessione era proprio quella su cui insisteva la Costa Concordia - è che il rilascio della concessione dipendeva da valutazioni di natura amministrativa da parte dell'organo competente che, in via definitiva, nella fattispecie si è espresso negativamente, peraltro per ragioni ben diverse da quelle rappresentate, ma afferenti alla "sicurezza portuale e della navigazione in genere". Non risulta, peraltro, che il predetto provvedimento dell'ufficio circondariale marittimo di Porto Santo Stefano sia stato annullato o sia stato ritenuto illegittimo.

Il solo riferimento ai dati oggettivi rende, quindi, piena ragione della correttezza della decisione del Tribunale ed evidenzia l'insufficiente dimostrazione della richiesta risarcitoria imbastita dal Comune di Isola del Giglio attraverso la



valutazione affidata al consulente di parte Scarpa di un preteso danno riguardante “il solo periodo di permanenza del relitto”, come se - pur a fronte del definitivo citato diniego della concessione - il Comune di Isola del Giglio fosse stato titolare “medio tempore” di una posizione soggettiva giuridicamente qualificata e tutelabile in relazione all’area demaniale portuale, laddove lo stesso Comune non era titolare di alcuna posizione al riguardo.

La doglianza circa il fatto che il Tribunale avrebbe adoperato “due pesi e due misure” nel valutare l’attendibilità della documentazione fornita dalle pubbliche amministrazioni, attribuendo maggiore valore a quella di origine ministeriale rispetto a quella fornita dal Comune appellante, appare solo una generica lamentela, di tipo formalistico, al punto tale da non fare alcun concreto riferimento ai contenuti dei documenti che sarebbero stati diversamente valutati dai primi giudici.

Non è ravvisabile, dunque, alcuna contraddizione nella decisione del Tribunale, non essendo neppure allegata alcuna specifica circostanza in cui i singoli dipendenti comunali, in quanto distolti dalle attività ordinarie, avrebbero causato ritardi o carenze nelle specifiche attività predette dell’ente e, ancora meno, in quelle preventive di carattere decisionale o politico - amministrativo che avrebbero dovuto costituire il substrato delle attività che si assumono essere state ritardate dal naufragio della Costa Concordia.

7.4. L’appellante lamentava, poi, che il Tribunale - pur avendo riconosciuto la voce di danno patrimoniale relativa ai costi sostenuti dal Comune perché il personale alle dipendenze dell’ente non aveva potuto svolgere la propria attività ordinaria, essendosi dovuto dedicare all’emergenza “Costa Concordia” - non aveva proceduto ad una liquidazione definitiva del danno stesso né al riconoscimento di un importo provvisorio per tale specifica voce.

7.5. La doglianza è fondata nei soli limiti in cui il Tribunale in motivazione argomentava della concessione di una provvisorio di € 300.000,00 basando la stima sul solo danno non patrimoniale, stante “la difficoltà di formulare previsioni in ordine all’altra voce risarcitoria”, mentre nel dispositivo disponeva il pagamento

della provvisoriale “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”.

Il Collegio grossetano ha infatti ritenuto incontestabile che gran parte del personale alle dipendenze del piccolo Comune di Isola del Giglio era stato 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; che, pertanto, poteva ritenersi dimostrato che i dipendenti erano stati 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 del Comune; che ciò rappresentava sicuramente un danno patrimoniale che non si sarebbe verificato laddove non fosse stato necessario gestire la situazione di emergenza; che, ai fini della quantificazione di tale danno, tuttavia, sarebbe stato necessario l’espletamento di una perizia, stante anche il contrasto tra le consulenze tecniche depositate rispettivamente dalla parte civile richiedente e dalla società responsabile civile, per cui appariva opportuno rimettere le parti davanti al giudice civile per la quantificazione di tale specifica voce risarcitoria, onde scongiurare il prolungamento della durata del processo penale.

L’appellante nella sua doglianza sostiene che il Tribunale erroneamente non ha liquidato in via definitiva ed integrale il danno in questione, assumendo che il contrasto tra il consulente tecnico Scarpa, per la parte Comune di Isola del Giglio, e il consulente tecnico Noci, per la parte Costa Crociere s.p.a., non riguardava il “quantum” ma, in via principale, la sussistenza del danno, per cui - a dire dell’appellante - una volta che il Tribunale aveva riconosciuto il danno, avrebbe dovuto anche liquidarlo (evidentemente nella misura indicata dal consulente di parte del Comune) o che, comunque, avrebbe dovuto liquidare una provvisoriale maggiore, come era avvenuto “per altre amministrazioni pubbliche, ad esempio il Ministero dell’Interno, al quale era stata riconosciuta una provvisoriale di € 500.000,00”.



La tesi - salvo che per quanto evidenziato in premessa - è destituita di fondamento.

Innanzitutto il contrasto tra le predette parti (Comune di Isola del Giglio e Costa Crociere s.p.a.), in quanto vertente addirittura sull'*an* della pretesa risarcitoria, non poteva certamente tradursi in un presuntivo accordo sul *quantum* richiesto dal Comune di Isola del Giglio, per cui l'argomentazione sul punto esposta dalla predetta parte civile appare inconsistente.

E' pertanto condivisibile la decisione del Tribunale laddove in motivazione rileva che ai fini della quantificazione del danno in questione sarebbe stato necessario l'espletamento di una perizia, contabile, stante anche il contrasto tra le consulenze tecniche depositate rispettivamente dalla parte civile richiedente e dalla società responsabile civile, con la conseguente opportunità di rimettere le parti davanti al giudice civile per la quantificazione di tale specifica voce risarcitoria, onde scongiurare il prolungamento della durata del processo penale.

Al riguardo non può ritenersi che l'esercizio dell'azione civile nel processo penale comporti un obbligo del giudice penale di provvedere sempre definitivamente e integralmente sulla domanda, essendo la possibilità di pronunciare la condanna generica al risarcimento del danno non una via di fuga o un "alibi" per non provvedere, come sembra adombrare il difensore appellante, bensì il portato di un'espressa previsione normativa (art. 539 c.p.p.), la quale dispone che il giudice, ove pronunci la condanna penale dell'imputato e ne affermi la conseguente responsabilità agli effetti civili, se le prove acquisite non consentano la liquidazione del danno, debba limitarsi ad una condanna generica, rimettendo le parti davanti al giudice civile.

Tale principio normativo non incontra restrizioni di sorta, in ipotesi di incompiutezza della prova sul "quantum", ma, anzi, trova implicita conferma negli stessi limiti dell'efficacia della sentenza penale di condanna nel giudizio civile per la restituzione e il risarcimento del danno, fissati dall'art. 651 c.p.p., quanto all'accertamento della sussistenza del fatto, della sua illiceità e all'affermazione che l'imputato l'ha commesso, escludendo la necessaria estensione del giudicato penale

alle conseguenze economiche del fatto illecito commesso dall'imputato. Giova al riguardo anche il richiamo al principio giuridico, mutuabile dalla costante giurisprudenza formatasi in sede civile, secondo cui la condanna generica al risarcimento dei danni contenuta nella sentenza penale, pur presupponendo che il giudice abbia riconosciuto il relativo diritto alla costituita parte civile, non esige e non comporta alcuna indagine in ordine alla concreta esistenza di un danno risarcibile, postulando soltanto l'accertamento della potenziale capacità lesiva del fatto dannoso e dell'esistenza - desumibile, anche presuntivamente, con criterio di semplice probabilità - di un nesso di causalità tra questo ed il pregiudizio lamentato, mentre resta impregiudicato l'accertamento riservato al giudice della liquidazione e dell'entità del danno (ex plurimis: Cass. civ. n. 24030/2009). La determinazione dell'ammontare della provvisionale, poi, è evidentemente rimessa alla valutazione sommaria del giudice, tanto che pacificamente non è richiesta neppure una motivazione specifica sul punto e la S.C. ha costantemente statuito che non è impugnabile con ricorso per cassazione la pronuncia relativa alla concessione e quantificazione di una provvisionale, trattandosi di decisione di natura discrezionale, meramente deliberativa e non necessariamente motivata (Cass. pen. n. 18663/2015; Cass. pen. n. 32899/2011).

Il Tribunale ha al riguardo condivisibilmente ritenuto che, non avendo alcun elemento concreto per stabilire la effettiva entità del danno patrimoniale in questione, non poteva utilizzare tale parametro nella determinazione della provvisionale che, in ogni caso, è per sua natura insuscettibile di passare in giudicato ed è destinata ad essere travolta dalla effettiva liquidazione dell'integrale risarcimento (Cass. pen. n. 49016/2014; Cass. pen. n. 32899/2011; Cass. pen. n. 5001/2007; Cass. pen. n. 40410/20049).

Come innanzi esposto i primi giudici non sono stati tuttavia coerenti nel dispositivo, laddove hanno statuito il pagamento della provvisionale "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".

In tale senso la pronuncia di primo grado va parzialmente riformata, disponendo l'imputazione della provvisionale di € 300.000,00 già concessa in favore del Comune di Isola del Giglio esclusivamente al danno non patrimoniale, ferma restando la condanna generica dell'imputato e della responsabile civile, in solido tra loro, a risarcire ogni danno subito dal Comune di Isola del Giglio da liquidare in separata sede civile.

7.6. L'appellante si doleva, poi, che il Tribunale - tra le voci del danno patrimoniale - non aveva liquidato in favore del Comune quelle richieste per le spese sostenute per conto dello Stato, senza considerare che di tali costi il Comune si era fatto carico anche in forza di "specifici accordi con la Protezione Civile e con Costa Crociere s.p.a.", accordi cui le parti avevano sempre dato esecuzione "per evidenti ragioni di celerità e di urgenza, messe in luce anche dalla testimonianza del Sindaco"; che la società armatrice aveva, infatti, già provveduto a restituire al Comune (e non allo Stato o ad altre amministrazioni) parte di tali costi e che le comunicazioni tra i legali del Comune e la società armatrice erano "chiare in tal senso".

La doglianza è infondata.

Il Tribunale ha condivisibilmente rilevato che, in ordine alla voce risarcitoria "somme anticipate per conto dello Stato", trattandosi di somme che il Comune assumeva di avere anticipato per conto dello Stato (come espressamente allegato nella stessa memoria difensiva), la legittimazione a chiederne il risarcimento spettava a quest'ultimo, in quanto il Comune aveva eventualmente azione diretta di restituzione nei confronti del competente Ministero, per cui non poteva essere riconosciuta come voce risarcitoria a favore del Comune. I presunti "specifici accordi con la Protezione Civile e con Costa Crociere s.p.a." in base ai quali il Comune di Isola del Giglio sostiene di avere assunto il ruolo di effettivo soggetto erogatore della spesa, avrebbero dovuto essere provati con la produzione di documentazione nelle forme solenni richieste per gli accordi coinvolgenti soggetti pubblici e soggetti privati, ovvero, alternativamente, giustificando eventuali deroghe sulla scorta di specifici poteri normativamente attribuiti, non essendo sufficienti le

“evidenti ragioni di celerità e di urgenza, messe in luce anche dalla testimonianza del Sindaco”, essendo irrilevanti al riguardo anche i carteggi tra legali del Comune e della società armatrice, in mancanza in questa sede di prova certa e persino di una precisa allegazione della natura e del tenore di tali “accordi”.

7.7. In ordine al “danno non patrimoniale” l’appellante lamentava che il Tribunale non aveva riconosciuto, dando errata motivazione, in primo luogo la voce relativa alla ricaduta sfavorevole della medesima lesione del nome e dell’identità del Comune “sulla credibilità politica dell’ente nei confronti della collettività” che lo stesso rappresentava e, quindi, nella diminuzione della “considerazione da parte dei propri consociati”; in secondo luogo che non aveva riconosciuto la voce relativa alla sussistenza e alla durata della lesione all’immagine dell’isola sul piano nazionale e internazionale; in terzo luogo che non aveva riconosciuto la voce relativa alla lesione derivante dalla capacità dell’Isola del Giglio di attrarre turisti; che, inoltre, senza motivazione alcuna, il Tribunale aveva escluso le voci di danno per il mancato svolgimento di eventi; per la trasformazione dell’isola in un cantiere; per il turbamento della popolazione di cui il Comune era ente esponenziale, non solo con riferimento agli aspetti di trasformazione dell’isola in un cantiere ma anche in relazione agli aspetti sociali e psicologici della popolazione.

7.8. Al riguardo va premesso che il Comune Isola del Giglio, come ha osservato il Tribunale, ha chiesto il risarcimento del danno non patrimoniale per lesione della propria immagine, individuando, nell’ambito di tale categoria di danno, una serie di “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. Ciò in particolare deducendo 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), che avrebbe determinato un “deperimento dell’attrattività dell’isola ancora in corso”, la cui appetibilità era 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, osservando che il potenziale attrattivo del luogo, da individuarsi oltre che nella eccezionale bellezza del paesaggio anche nella offerta di uno stile di vita tranquillo e rilassato, aveva 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.

A fronte di una domanda così articolata il Collegio di primo grado riteneva di escludere alcune "di tali specifiche voci risarcitorie", per la mancanza di "adeguato riscontro nelle risultanze istruttorie", per poi tuttavia affermare, in conclusione, che la parte civile Comune Isola del Giglio aveva diritto al riconoscimento (oltre che 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), al riconoscimento del danno non patrimoniale subito a seguito della lesione alla propria immagine, "nell'accezione sopra meglio descritta".

Orbene, per valutare il fondamento della doglianza esposta dall'appellante occorre premettere che, come da lungo tempo affermato dalla S.C. (in particolare a partire dalla sentenza n. 26972/2008 delle sezioni unite civili), la liquidazione del danno non patrimoniale deve essere unitaria, da una parte non essendo ammissibile una duplicazione delle poste risarcitorie per lo stesso danno e, dall'altra, non essendo possibile creare nuove categorie o voci di danno, meramente descrittive.

Nella fattispecie, dunque, il Tribunale, nel riconoscere il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale per la lesione all'immagine dell'ente comunale, ha errato, questa volta nella motivazione della sentenza (ma non anche nel dispositivo, che pertanto deve ritenersi corretto relativamente alla pronuncia di condanna generica al risarcimento dei danni subiti dal Comune), ha poi affrontato nel merito ciascuna delle voci indicate dalla parte civile, motivando come se si trattasse di autonome "specifiche voci risarcitorie".

In effetti, in linea con la mera condanna generica al risarcimento, le predette considerazioni successive del Tribunale in ordine ai singoli aspetti del danno non patrimoniale risultano ultronee e, come tali, in questa sede, con una correzione della motivazione dei primi giudici sul punto, vanno considerate “tamquam non essent”.

Ed infatti sarebbe fuorviante, oltre che superfluo, prendere in esame in questa sede - in senso favorevole o sfavorevole all'appellante parte civile (così come, per converso, all'appellante responsabile civile, che parimenti si è intrattenuta sul medesimo punto) - dei frammenti di motivazione che, a ben vedere, non attengono all'accertamento della potenzialità lesiva dell'illecito rispetto all'immagine dell'ente comunale (che è stata riconosciuta e alla quale accede la condanna generica dell'imputato e della responsabile civile al risarcimento del danno non patrimoniale in favore del Comune di Isola del Giglio) ma, piuttosto, a valutazioni afferenti alla liquidazione di tale danno non patrimoniale, che il Tribunale ha invece (correttamente) rimesso al giudice civile, unitamente alla liquidazione del danno patrimoniale conseguente ai costi sostenuti dal Comune per la retribuzione dei propri dipendenti in relazione all'eccezionale esigenza di compiere attività straordinarie durante l'emergenza.

In sostanza si vuole dire che il Tribunale avrebbe dovuto fermarsi al riconoscimento del risarcimento del danno non patrimoniale in favore del Comune di Isola del Giglio per la lesione del diritto all'immagine e non, invece, contraddittoriamente procedere all'esame (ed esclusione) di quelle che venivano rappresentate dalla parte civile come autonome voci di danno non patrimoniale, mentre in realtà non costituivano di per sé ulteriori autonome “voci di danno”, da valutare da parte del giudice penale, afferendo il tutto alla unitaria liquidazione del danno non patrimoniale rimessa al giudice civile.

La provvisoria concessa, che va confermata, deve essere imputata esclusivamente al danno non patrimoniale, essendo ogni altra determinazione in ordine alla liquidazione del danno subito dal Comune rimessa al giudice civile. In tal senso va riformata sul punto la decisione del Tribunale.



7.9. L'appellante assumeva, ricollegandosi al motivo precedente, che il Tribunale aveva ritenuto, senza avere alcun elemento, che l'Isola del Giglio, a seguito della rimozione del relitto, aveva subito recuperato il suo eccezionale "appeal turistico"; che si trattava di un'affermazione "appesa più ad una convinzione personalistica dei giudici che alle prove del giudizio"; chiedeva, pertanto, ai fini di una compiuta e corretta valutazione del profilo non patrimoniale del danno all'immagine dopo la rimozione del relitto, l'acquisizione, in parziale rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale: dei dati della Pro Loco dell'Isola del Giglio relativi agli anni 2014-2016 (ove disponibili) su entrate/uscite di passeggeri per/da Isola del Giglio; dei dati della Regione Toscana relativi agli anni 2014-2016 (ove disponibili) su arrivi e presenze sull'Isola del Giglio e nelle località comparabili già oggetto della consulenza tecnica di parte; dei dati regionali relativi agli anni 2014-2016 (ove disponibili) sull'offerta turistica dell'Isola del Giglio e delle località comparabili già oggetto della consulenza tecnica di parte; dell'integrazione della relazione di consulenza di parte del prof. Scarpa su tali dati.

7.10. La richiesta di parziale rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale non può essere accolta, in quanto, alla stregua di quanto osservato in relazione al precedente motivo, tale profilo non costituisce autonoma voce di danno non patrimoniale all'immagine turistica del Comune Isola del Giglio, come prospettato, ma potrebbe eventualmente riguardare la questione della liquidazione unitaria del danno non patrimoniale, che è stata rimessa al giudice civile, con conseguente superfluità dell'acquisizione di quanto richiesto in questa sede.

7.11. L'appellante si doleva, infine, che, quanto alla liquidazione delle spese processuali, il Tribunale non aveva applicato i valori massimi, trattandosi di un processo di straordinaria complessità; che, inoltre, i primi giudici non avevano accolto la richiesta di liquidazione delle spese di trasferta sostenute dall'avvocato Maria Chiara Zanconi, del foro di Milano, intervenuta in varie udienze in sostituzione del difensore nominato dalla parte civile, avvocato Lecci, non potendo condividersi, perché lesiva del diritto di scegliere il difensore, l'argomentazione secondo la quale per le spese di trasferta doveva aversi riguardo al luogo in cui il

difensore titolare della difesa svolgeva la sua attività e non anche ai fori di appartenenza di eventuali sostituti che il primo aveva liberamente designato.

7.12. La censura è fondata limitatamente alla mancata applicazione da parte del Tribunale dei massimi importi previsti dal D.M. n. 55/2014, aumentati per il dibattimento di primo grado, come rilevato al paragrafo 5.16.7 e secondo i criteri ivi indicati.

L'importo da liquidare in favore del Comune di Isola del Giglio per la fase dibattimentale di primo grado è pari a complessivi € 12.538,80.

La doglianza è infondata nel resto.

Come già condivisibilmente ritenuto dal Tribunale la richiesta di riconoscimento delle spese di trasferta non può essere accolta, con riferimento al Comune di Isola del Giglio, in quanto l'avvocato Alessandro Maria Lecci, unico difensore nominato dalla parte civile Comune di Isola del Giglio, appartiene al foro di Grosseto, mentre l'istanza sul punto fa riferimento alle spese di trasferta sostenute dall'avvocato Zanconi, appartenente al foro di Milano, intervenuta alle udienze in sostituzione dell'avvocato Lecci.

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.

8. Parte Ottava. L'appello della parte civile Associazione SOS Concordia "quale ente rappresentativo di singoli aderenti danneggiati" nonché delle parti civili in proprio Julio Marcos Pettenon, Diego Signoretti, Roberto Zazza, Francesco De Luna, Marco Cucca, Andrea Jacinto, Alessio Guarnieri, Francesca D'Armi, Lorenza Pieri, Josef Rainer Krumbach, Luigi Orlandini,

Susi Giarola, Ilaria Orlandini, Francesco Orlandini, Alvaro Andolfi, Lucrezia Gargano, Angelo Milano, Manuela Levi, Iris Milano, Lucia Baffigi, Paolo Caverio, Maria Luisa Arici, Flora Nania, Antonio Valeo, Maria Antonietta Guadalupi, Pietro Caverio, Anna Maria Caverio, Mauro Mazzocco, Rita Ziroma, Fortuna Tirozzi, Nilda Pellegrini, Luca Mirri, Pier Luigi Mattera, Roberto De Angelis, Francesco Buonomo, Gian Michele Sessa Vitali, Marina Callisto, Annamaria Sessa Vitali, Margherita Francesca Sessa Vitali, Alvise di Canossa. Loro parziale fondatezza.

L'avvocato Pierpaolo Lucchese proponeva appello nell'interesse delle parti civili predette.

Il Tribunale, al riguardo, da una parte dichiarava inammissibile per difetto di legittimazione processuale la domanda proposta dall'Associazione SOS Concordia, quale ente rappresentativo di singoli aderenti danneggiati e, dall'altra, condannava Francesco Schettino, in solido con la Costa Crociere s.p.a, a risarcire ogni danno subito Julio Marcos Pettenon, Diego Signoretti, Roberto Zazza, Francesco De Luna, Marco Cucca, Andrea Jacinto, Alessio Guarnieri, Francesca D'Armi, Lorenza Pieri, Josef Rainer Krumbach, Luigi Orlandini, Susi Giarola, Ilaria Orlandini, Francesco Orlandini, Alvaro Andolfi, Lucrezia Gargano, Angelo Milano, Manuela Levi, Iris Milano, Lucia Baffigi, Paolo Caverio, Maria Luisa Arici, Flora Nania, Antonio Valeo, Maria Antonietta Guadalupi, Pietro Caverio, Anna Maria Caverio, Mauro Mazzocco, Rita Ziroma, Fortuna Tirozzi, Nilda Pellegrini, Luca Mirri, Pier Luigi Mattera, Roberto De Angelis, Francesco Buonomo, Gian Michele Sessa Vitali, Marina Callisto, Annamaria Sessa Vitali, Margherita Francesca Sessa Vitali, Alvise di Canossa, con contestuale obbligo di corrispondere a titolo di provvisionale la somma di € 5.000,00 per ciascuno, oltre alla rifusione delle spese di lite in favore delle predette parti civili, liquidate in € 20.317,50 per la fase dibattimentale.

8.1. Con il primo motivo, nell'interesse della Associazione SOS Concordia, "quale ente rappresentativo di singoli aderenti danneggiati", l'appellante si doleva che il Tribunale si era pronunciato, in sede di decisione, in ordine ai presupposti di

ammissibilità della costituzione di parte civile della predetta associazione, pur essendo la medesima costituita fin dall'udienza preliminare.

Il difensore esponeva che, infatti, il giudice per l'udienza preliminare aveva ammesso la costituzione quale parte civile dell'Associazione SOS Concordia, osservando che non era di ostacolo il fatto che fosse sorta successivamente ai reati oggetto del processo, giacché, in realtà, l'ente non agiva per la tutela di interessi lesi dai medesimi reati, ai sensi dell'art. 91 c.p.c., ma dei diritti degli associati; che, ciò nonostante, il Collegio di primo grado aveva ritenuto necessario verificare che l'Associazione SOS Concordia fosse munita, all'atto dell'intervento, di un valido potere rappresentativo, incorrendo così in un provvedimento "abnorme", in violazione degli artt. 79, 420 e 491 c.p.p., per essere le questioni relative alla costituzione di parte civile precluse dal momento degli accertamenti relativi alla costituzione delle parti, stante, per di più, la mancanza di eccezioni da parte dell'imputato e della responsabile civile, dovendosi ritenere tardive quelle sollevate da quest'ultima in sede di discussione di primo grado.

8.2. Con il secondo motivo, sempre nell'interesse della Associazione SOS Concordia, "quale ente rappresentativo di singoli aderenti danneggiati", l'appellante - premettendo di ritenere assorbente la censura svolta nel primo motivo - assumeva che comunque il Tribunale aveva erroneamente ritenuto che, all'atto dell'intervento, l'Associazione SOS Concordia non fosse munita di un valido potere rappresentativo dei singoli aderenti che dichiarava di rappresentare. Secondo il Tribunale - proseguiva l'appellante - il requisito della forma scritta richiesto dall'art. 77 c.p.c. non poteva ritenersi soddisfatto dalla semplice adesione all'Associazione, senza tra l'altro una specifica approvazione scritta da parte di ogni singolo associato dello statuto della stessa e, inoltre, la rappresentanza processuale era comunque invalida, in quanto rilasciata a favore di soggetto non munito di alcun potere di rappresentanza sostanziale degli associati, ai sensi del combinato disposto di cui agli artt. 77 e 100 c.p.c.



Al riguardo l'appellante in contrario assumeva che, innanzitutto, la compiutezza e l'autosufficienza delle norme penali nella disciplina della costituzione di parte civile vietavano l'ingresso alle disposizioni del codice di procedura civile, in mancanza di un espresso richiamo dalla norma penale processuale; che, poi, "pur volendo attribuire dignità giuridica al richiamo operato dal Collegio all'art. 77 c.p.c.", in ogni caso non solo sussisteva il potere rappresentativo in capo all'Associazione, ma lo stesso era stato anche validamente conferito, in quanto l'art. 3 dello statuto prevedeva che l'Associazione poteva promuovere, instaurare e intervenire in procedimenti, anche giudiziari, tesi al raggiungimento dello scopo sociale (...); 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 (naufragio della Costa Concordia); che, quindi, l'adesione dei singoli all'Associazione con la relativa sottoscrizione, anche in mancanza della sottoscrizione dello statuto, era sufficiente ai fini del soddisfacimento del requisito della forma scritta richiesto dall'art. 77 c.p.c.; che, inoltre, nel caso in esame il potere rappresentativo di natura sostanziale derivava all'Associazione dall'art. 3 dello statuto, che le conferiva il potere di rappresentare anche giudizialmente i suoi associati e gli aderenti.

8.3. Con il terzo motivo, nell'interesse delle parti civili costituitesi singolarmente, l'appellante si doleva della erronea quantificazione delle concesse provvisionali.

Al riguardo il difensore assumeva che, a fronte della riconosciuta potenziale capacità lesiva dei fatti illeciti oggetto del processo, in danno dei predetti soggetti rappresentati, tutti abitanti dell'Isola del Giglio, il Tribunale aveva ritenuto, in punto liquidazione delle provvisionali, di accogliere le richieste per l'importo di € 5.000,00 ciascuno, avendo ritenuto dimostrato il danno non patrimoniale di tipo morale fino a tale importo; che, tuttavia, le parti civili rappresentate avevano chiesto la liquidazione sia del danno patrimoniale (a sua volta suddiviso in danno alle attività produttive e danno immobiliare), che il danno non patrimoniale (nelle "due componenti del danno morale-esistenziale e del danno biologico" di tipo psichico),

per cui il Tribunale erroneamente aveva parametrato le provvisionali al solo danno non patrimoniale di tipo morale, peraltro in maniera molto inferiore a quanto richiesto, in misura di € 92.200,00 ciascuno, e non anche al danno patrimoniale e a quello biologico.

L'appellante aggiungeva che le parti civili rappresentate avevano dimostrato di avere subito un danno biologico di tipo psichico con la seguente produzione documentale all'udienza del 2.12.2014: "Accertamenti e Certificati specialistici attestanti la sofferenza morale e psichica, coadiuvati da elaborati testologici; Elenco dei soggetti gigliesi indicati dal testimone Dott.ssa Carmen Petracca all'udienza del 18.11.2014: Tabella D, Elenco 115 persone, autorizzata dal Collegio; Elenco dei soggetti gigliesi indicati dal testimone Dott.ssa Carmen Petracca all'udienza del 18.11.2014: Tabella E, Elenco 15 persone, autorizzata dal Collegio; Linee Guida per l'accertamento e la valutazione psicologico-giuridica del danno biologico e psichico e del danno da pregiudizio esistenziale. Predisposizione di una specifica tabella del danno psichico e da pregiudizio esistenziale 'Ordine degli Psicologi del Lazio'; Articolo scientifico Giornale Italiano Psicopatologie 2007, 'Conseguenze psicologiche di disastri naturali e tecnologici: la testimonianza dei sopravvissuti al disastro del Vajont', Dipartimento di Neuroscienze Università di Padova; Articolo scientifico Prof. Paolo Capri 'La valutazione del danno psichico, questioni metodologiche e riflessioni psicologiche' (AIPG n. 22, anno 2005); Articolo scientifico Prof. Paolo Capri 'Proposta di valutazione e quantificazione del danno psichico' (AIPG n. 33, anno 2008); Articolo scientifico - Convegno di Psicologia Giuridica - 23 maggio 2009, 'Evoluzione della norma sul Danno non patrimoniale alla Persona. Nuove prospettive deontologiche e professionali dello Psicologo in Ambito Giuridico'; Articolo scientifico Prof. Paolo Capri 'Lo psicologo forense: ruolo e competenze nell'accertamento del danno psichico, esistenziale e morale'; Articolo estratto dalla Associazione Italiana di Psicologia Giuridica, 17.06.2008 'il risarcimento del danno esistenziale e del macrodanno. I punti di vista della psicologia forense e della medicina legale e sociale sui quesiti alle Sezioni Unite della Cassazione'; Articolo scientifico 'Il Trauma' estratto da ACP - Rivista di Studi



Rogersiani 2001; Articolo scientifico 'Reazioni Emotive alle emergenze negli adulti e nei bambini' estratto da Istituto Europeo di Psicotraumatologia e Stress Management; Articolo scientifico 'Intorno al trauma' e Bibliografia; Rassegna di Giurisprudenza in tema di accertamento e liquidazione Danno Morale-Esistenziale e Danno Biologico-psichico".

Aggiungeva di avere provato il danno biologico di tipo psichico attraverso l'escussione del consulente di parte Carmen Petracca, psicologa, e le "certificazioni mediche" a firma della stessa, "all'esito degli incontri con i singoli soggetti esaminati".

L'appellante, riguardo al danno patrimoniale, per i danni subiti dalle attività produttive e dal patrimonio immobiliare, assumeva di avere depositato documentazione e fatto acquisire testimonianze che giustificavano le richieste di liquidazione anche equitativa e/o per la perdita di chance, degli importi stimati di cui alle tabelle depositate in primo grado.

8.4. Con il quarto motivo l'avvocato Pierpaolo Lucchese, nell'interesse di tutte le parti civili persone fisiche (abitanti dell'Isola del Giglio) rappresentate, ovvero: Julio Marcos Pettenon, Diego Signoretti, Roberto Zazza, Francesco De Luna, Marco Cucca, Andrea Jacinto, Alessio Guarnieri, Francesca D'Armi, Lorenza Pieri, Josef Rainer Krumbach, Luigi Orlandini, Susi Giarola, Ilaria Orlandini, Francesco Orlandini, Alvaro Andolfi, Lucrezia Gargano, Angelo Milano, Manuela Levi, Iris Milano, Lucia Baffigi, Paolo Caverò, Maria Luisa Arici, Flora Nania, Antonio Valeo, Maria Antonietta Guadalupi, Pietro Caverò, Anna Maria Caverò, Mauro Mazzocco, Rita Ziroma, Fortuna Tirozzi, Nilda Pellegrini, Luca Mirri, Pier Luigi Mattered, Roberto De Angelis, Francesco Buonomo, Gian Michele Sessa Vitali, Marina Callisto, Annamaria Sessa Vitali, Margherita Francesca Sessa Vitali, Alvise di Canossa, lamentava sia l'applicazione dei valori medi tariffari e non di quelli massimi per la liquidazione della fase dibattimentale, sia che il Tribunale aveva ommesso di liquidare, con l'aumento del 30%, il compenso per la fase dell'udienza preliminare, nella quale erano già costituite 17 delle parti civili rappresentate e, cioè:

Julio Marcos Pettenon; Diego Signoretti; Roberto Zazza; Francesco De Luna; Marco Cucca; Andrea Jacinto; Alessio Guarnieri; Lorenza Pieri; Josef Reiner Krumbach; Luigi Orlandini; Susi Giarola; Ilaria Orlandini; Francesco Orlandini; Alvaro Andolfi; Lucrezia Gargano; Angelo Milano; Manuela Levi e Iris Milano.

8.5. L'appellante così concludeva: "riconoscere la legittimazione processuale oltre che sostanziale, in capo alla parte civile Associazione SOS Concordia e, per l'effetto, condannare l'imputato ed il responsabile civile al relativo risarcimento del danno ed al pagamento di una provvisionale immediatamente esecutiva in favore di tutti gli aderenti all'Associazione stessa, nonché al pagamento delle spese di lite per la fase dell'udienza preliminare e dibattimentale come computati, tutti, nelle conclusioni scritte depositate dalla medesima parte civile; rideterminare, aumentandola, la misura della provvisionale riconosciuta in favore delle 40 singole parti civili costituite; rideterminare, aumentandole, le spese di lite liquidate in favore delle n. 40 parti civili costituite".

8.6. Il primo e secondo motivo d'appello, relativi a due aspetti della medesima questione, vanno trattati congiuntamente.

Sotto il profilo processuale la doglianza deve ritenersi fondata, limitatamente al fatto che il Tribunale ha errato nel pronunciare l'inammissibilità della domanda dell'Associazione SOS Concordia, in violazione degli artt. 79, 420 e 491 c.p.p., per essere le questioni relative alla costituzione di parte civile precluse, dal momento degli accertamenti relativi alla costituzione delle parti, stante, per di più, la mancanza di eccezioni da parte dell'imputato e della responsabile civile, dovendosi ritenere tardive quelle sollevate da quest'ultima in sede di discussione di primo grado.

In tal senso va riformata la pronuncia di inammissibilità della domanda della Associazione SOS Concordia, che deve tuttavia essere rigettata nel merito.

Va infatti osservato che la complessiva censura dell'Associazione non supera la questione della mancanza di titolarità in capo alla stessa dei diritti risarcitori che aziona, i quali devono ritenersi spettanti alle persone fisiche dei singoli aderenti, non

risultando ceduti in favore dell'Associazione né agendo (o potendo agire) quest'ultima in giudizio facendo valere diritti altrui. Al riguardo non è infatti sufficiente la richiamata dizione dell'art. 3 dello statuto dell'Associazione. La giurisprudenza è ferma nel distinguere la *legittimatio ad processum* - riferita alla capacità della parte di stare in giudizio, in proprio o con la debita rappresentanza, assistenza o autorizzazione - la *legittimatio ad causam* (attiva e passiva), che attiene all'astratta possibilità che le parti del giudizio siano i soggetti cui si riferisca la pretesa (sulla base della mera prospettazione della parte che agisce in giudizio) e la titolarità sostanziale del rapporto (anch'essa dal lato attivo o passivo) che richiede un accertamento del fatto cui si ricollega la postulata qualificazione di diritto.

Non attiene, quindi, al profilo processuale, né sotto quello della *legittimatio ad processum* né sotto quello della *legittimatio ad causam*, bensì al merito della controversia, la questione relativa all'effettiva titolarità (attiva in questo caso), del diritto azionato e, quindi, del rapporto sostanziale dedotto in giudizio, che si risolve nell'accertamento di una situazione di fatto dalla quale dipende l'accoglimento od il rigetto della pretesa azionata (Cass. civ. n. 4796/2006; Cass. civ. n. 11284/2010; Cass. civ. n. 14177/2011; Cass. civ. n. 8175/2012; Cass. civ. n. 15759/2014, in motivazione).

Ne consegue che la questione della concreta titolarità del rapporto dedotto in giudizio attiene al merito e va necessariamente valutata all'esito del processo.

In definitiva, come affermato anche dalla S.C. penale (Cass. pen. n. 49038/2014): "la legittimazione all'azione civile nel processo penale (*legittimatio ad causam*) va verificata esclusivamente alla stregua della fattispecie giuridica prospettata dalla parte a fondamento dell'azione, in relazione al rapporto sostanziale dedotto in giudizio, ed indipendentemente dalla effettiva titolarità del vantato diritto al risarcimento dei danni, il cui accertamento riguarda il merito della causa, investendo i concreti requisiti di accoglibilità della domanda e, perciò, la sua fondatezza, ed è collegato all'adempimento dell'onere deduttivo e probatorio incombente sull'attore". Orbene, nel caso in esame la domanda dell'Associazione SOS

Concordia, erroneamente dichiarata inammissibile dal Tribunale, deve essere invece rigettata nel merito per mancanza di titolarità (attiva) del diritto al risarcimento del danno (spettante ai singoli aderenti persone fisiche) in capo all' Associazione predetta costituitasi parte civile. Ai fini del trasferimento del diritto risarcitorio dalle singole persone fisiche all'Associazione, che solo potrebbe giustificare la richiesta condanna dell'imputato e della responsabile civile al pagamento di una somma (non in favore dei singoli soggetti lesi) bensì in favore della stessa Associazione SOS Concordia, non è infatti sufficiente la mera adesione dei singoli all'Associazione. L'articolo 3 dello statuto del predetto soggetto giuridico, al quale si è richiamato l'appellante, così recita: "Sono compiti dell'Associazione: a) Promuovere ed organizzare, senza alcuna finalità lucrativa, manifestazioni culturali e comunque partecipative tese alla sensibilizzazione pubblica relativa agli eventi derivanti dal disastro suindicato; b) Promuovere, instaurare ed 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; c) Promuovere ed organizzare anche con altre Associazioni, Enti Pubblici e privati, convegni, dibattiti, stage, conferenze etc.; d) Offrire assistenza e rappresentare, anche giudizialmente, i propri assistiti e gli aderenti all'Associazione 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; e) derivanti alle attività produttive finalità suindicate sia per la tutela della lesione. L'Associazione, per il raggiungimento dei suoi fini statutari potrà svolgere attività di sensibilizzazione e di divulgazione mediatica, tramite qualsiasi mezzo di comunicazione, conosciuto e futuro, nonché di favorire la diffusione e la divulgazione di attività culturali, estetiche, ricreative e turistiche. Per la realizzazione dei propri scopi, l'Associazione potrà assumere od ingaggiare personale specializzato esterno all'Associazione. In caso di necessità potrà assumere lavoratori dipendenti, collaboratori o avvalersi di prestatori di lavoro autonomo o professionisti, anche ricorrendo ai propri assistiti".

Lo statuto dell'Associazione non prevede il potere di rappresentare ciascuna persona fisica aderente nella totalità dei suoi affari o in un gruppo omogeneo di questi, né che l'Associazione possa conseguire il risarcimento del danno asseritamente subito dal singolo in nome dello stesso e tanto meno prevede il trasferimento della titolarità del diritto risarcitorio dalle singole persone fisiche all'Associazione. L'articolo 3, in particolare, prevede che "l'Associazione possa promuovere, instaurare e intervenire in procedimenti anche giudiziari, tesi al raggiungimento dello scopo sociale (...) 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", si tratta, quindi, di oggetto diverso, riferibile allo scopo sociale e agli interessi della comunità che in alcun modo consente all'Associazione SOS Concordia di pretendere il pagamento dell'equivalente risarcitorio per la (asserita) lesione dei diritti patrimoniali e non patrimoniali specificamente propri delle singole persone fisiche, che sono e ne restano gli esclusivi titolari.

La documentazione prodotta all'udienza del 27.5.2016, costituita dallo statuto dell'Associazione (comunque già prodotto in primo grado), dall'avviso di fissazione dell'incidente probatorio, dal verbale dell'udienza preliminare e dalle nomine depositate presso la Procura della Repubblica di Grosseto è ammissibile ai fini della valutazione della questione in esame e non va espunta (come richiesto dalla responsabile civile nelle sue conclusioni).

Per queste ultime si tratta, in particolare, della nomina dell'avvocato Pierpaolo Lucchese quale difensore nella fase di indagini preliminari, effettuata da alcune persone fisiche, incidentalmente anche aderenti all'Associazione SOS Concordia, e depositate presso la Procura della Repubblica di Grosseto.

8.7. La terza doglianza, proposta nell'interesse delle parti civili costituitesi singolarmente, con la quale l'appellante lamenta l'erronea quantificazione delle concessive provvisoriale, è infondata. Al riguardo va richiamato il principio già innanzi ricordato, secondo cui la condanna generica al risarcimento dei danni

contenuta nella sentenza penale, pur presupponendo che il giudice abbia riconosciuto il relativo diritto alla costituita parte civile, non esige e non comporta alcuna indagine in ordine alla concreta esistenza di un danno risarcibile, postulando soltanto l'accertamento della potenziale capacità lesiva del fatto dannoso e dell'esistenza - desumibile anche presuntivamente, con criterio di semplice probabilità - di un nesso di causalità tra questo ed il pregiudizio lamentato (il quale, giova qui ricordarlo, può anche essere solo di natura morale), mentre resta impregiudicato l'accertamento riservato al giudice della liquidazione circa l'entità del danno (ex plurimis: Cass. civ. n. 24030/2009).

La determinazione dell'ammontare della provvisionale, poi, è evidentemente rimessa alla valutazione sommaria del giudice, tanto che pacificamente non è richiesta neppure una motivazione specifica sul punto e la S.C. ha costantemente statuito che non è impugnabile con ricorso per cassazione la pronuncia relativa alla concessione e quantificazione di una provvisionale, trattandosi di decisione di natura discrezionale, meramente deliberativa e non necessariamente motivata (Cass. pen. n. 18663/2015; Cass. pen. n. 32899/2011).

Il Tribunale ha al riguardo condivisibilmente ritenuto che, non avendo alcun elemento concreto per stabilire la effettiva entità del danno biologico ove allegato e del preteso danno patrimoniale, non poteva utilizzare tali parametri nella determinazione della provvisionale che, in ogni caso, è per sua natura insuscettibile di passare in giudicato ed è destinata ad essere travolta dalla effettiva liquidazione dell'integrale risarcimento (Cass. pen. n. 49016/2014; Cass. pen. n. 32899/2011; Cass. pen. n. 5001/2007; Cass. pen. n. 40410/20049).

Quanto al denunciato difetto di motivazione circa la ritenuta mancanza di compiuta prova del "quantum" delle pretese risarcitorie, il discorso dei primi giudici è stato di carattere generale perché sul punto non è stato dimostrato esservi una apprezzabile differenza tra le posizioni delle parti civili, avendo il Tribunale fornito esaustiva spiegazione della decisione adottata, evidenziando in particolare la mancanza del supporto tecnico alla richiesta di liquidazione del danno biologico da taluni allegato

e, parimenti, la necessità per la valutazione dell'eventuale danno patrimoniale per diminuzione dei proventi delle attività di un approfondimento istruttorio (consulenza tecnica sulle risultanze contabili) non espletabile in questa sede, in considerazione dell'esigenza di non prolungare eccessivamente i tempi di celebrazione del processo penale per risolvere le questioni civili. A ciò va aggiunto che le consulenze di parte - per costante giurisprudenza formatasi in sede civile, principalmente proprio in relazione alla materia del risarcimento del danno biologico - non costituiscono una prova, ma equivalgono a mere allegazioni difensive della parte stessa. Al riguardo, più precisamente, come anche di recente ribadito dalla S.C., la consulenza di parte costituisce una semplice allegazione difensiva a contenuto tecnico, priva di autonomo valore probatorio, posto che il contenuto tecnico del documento non vale ad alterarne la natura, che resta quella di atto difensivo (Cass. civ. n. 16552/2015; Cass. civ. sez. un. n. 13902/2013).

Deve inoltre rilevarsi che, ai fini del c.d. danno immobiliare, oltre alla proprietà ed al nesso causale, è necessaria la prova di avere subito effettivamente una perdita e, cioè, di avere alienato un cespite per un valore scemato oltre i limiti fisiologici di mercato in conseguenza degli eventi per cui è processo, non potendo certamente considerarsi un danno effettivamente subito la mera flessione dei valori immobiliari, alla quale rimanda l'appellante nella sua documentazione, verosimilmente temporanea e, peraltro, riflettente in misura più o meno marcata, a seconda delle ubicazioni e delle tipologie di immobili, *trends* generalizzati.

Né, a fronte della impossibilità di provvedere in questa sede alla liquidazione definitiva ed integrale del danno da risarcire, il Tribunale avrebbe potuto/dovuto procedere alla liquidazione definitiva soltanto di alcune delle voci di danno (non patrimoniale e/o patrimoniale) richieste neppure potendo fondatamente considerarsi la provvisoria come una sorta di condanna parziale. Ed infatti, con particolare riferimento a quest'ultimo profilo, alla luce delle posizioni di autorevole dottrina e della prevalente giurisprudenza (Cass. civ. n. 7090/2015), si deve contestare la stessa possibilità di configurare "un giudicato parziale", ovvero "un giudicato su una responsabilità comunque da quantificare nei limiti della provvisoria", trattandosi

chiaramente di una decisione suscettibile di “essere integralmente ripensata a seguito della valutazione sul quantum”, in un senso o nell’altro.

Per concludere sul punto va osservato che la pronuncia circa l’assegnazione delle provvisionali in sede penale ha carattere meramente deliberativo. La determinazione dell’ammontare delle stesse è rimessa alla discrezionalità del giudice che, per costante giurisprudenza, non è tenuto ad una motivazione specifica sul punto, essendo la pronuncia destinata a essere superata dalla effettiva liquidazione del risarcimento.

Le liquidazioni in questione appaiono, peraltro, del tutto congrue e adeguate e il criterio utilizzato dal Tribunale giustamente prudenziale, tenuto conto del materiale probatorio offerto a fronte di richieste tanto generiche quanto esorbitanti.

8.8. In relazione al quarto motivo, relativo alla liquidazione delle spese processuali, deve rilevarsi che lo steso è parzialmente fondato, per le considerazioni già innanzi svolte nel paragrafo 5.16.7., con la conseguenza che, anche rispetto alle parti civili persone fisiche Julio Marcos Pettenon, Diego Signoretti, Roberto Zazza, Francesco De Luna, Marco Cucca, Andrea Jacinto, Alessio Guarnieri, Francesca D’Armi, Lorenza Pieri, Josef Rainer Krumbach, Luigi Orlandini, Susi Giarola, Ilaria Orlandini, Francesco Orlandini, Alvaro Andolfi, Lucrezia Gargano, Angelo Milano, Manuela Levi, Iris Milano, Lucia Baffigi, Paolo Cavero, Maria Luisa Arici, Flora Nania, Antonio Valeo, Maria Antonietta Guadalupi, Pietro Cavero, Anna Maria Cavero, Mauro Mazzocco, Rita Ziroma, Fortuna Tirozzi, Nilda Pellegrini, Luca Mirri, Pier Luigi Mattera, Roberto De Angelis, Francesco Buonomo, Gian Michele Sessa Vitali, Marina Callisto, Annamaria Sessa Vitali, Margherita Francesca Sessa Vitali, Alvise di Canossa, va rideterminato l’importo liquidato per la fase dibattimentale di primo grado in € 25.774,20.

In favore delle 17 persone già costituite nella fase della udienza preliminare (Julio Marcos Pettenon; Diego Signoretti; Roberto Zazza; Francesco De Luna; Marco Cucca; Andrea Jacinto; Alessio Guarnieri; Lorenza Pieri; Josef Reiner Krumbach; Luigi Orlandini; Susi Giarola; Ilaria Orlandini; Francesco Orlandini; Alvaro

Andolfi; Lucrezia Gargano; Angelo Milano; Manuela Levi e Iris Milano), va riconosciuta la liquidazione delle spese processuali relative a tale fase, secondo i medesimi criteri utilizzati dal Tribunale, ovvero valori medi aumentati del 30% (che per tale fase vanno condivisi, come già esposto nel paragrafo 5.16.7. innanzi citato), tenuto conto dell'aumento per il numero di parti. L'importo in questione va quindi liquidato in complessivi € 13.351,50.

9. Parte Nona. L'appello della parte civile Codacons - Coordinamento delle Associazioni per la Difesa dell'Ambiente e dei Diritti degli Utenti e dei Consumatori Onlus. Sua parziale fondatezza.

Il Tribunale, con riguardo alla predetta parte civile, condannava l'imputato, in solido con la responsabile civile, a corrispondere, in via definitiva, a titolo di risarcimento del danno non patrimoniale, la somma di € 15.000,00 oltre alla rifusione delle spese di lite così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 6.966,00 per la fase dibattimentale, € 8.000,00 per spese documentate, indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate, € 11.775,18 per spese di consulenze tecniche.

9.1. L'avvocato Carlo Rienzi proponeva appello nell'interesse del Codacons, sostenendo, con il primo motivo, l'erroneità della sentenza impugnata in punto di esclusione di ogni rilevanza causale fra i "malfunzionamenti degli apparati vitali della nave e i decessi e le lesioni, con particolare riferimento al diesel generatore di emergenza ed all'impianto ascensori".

L'appellante assumeva che dagli atti e dall'istruttoria dibattimentale emergeva il ruolo e il contributo causale che il malfunzionamento del diesel generatore di emergenza ("DGE") aveva avuto rispetto ai decessi ed alle lesioni verificatisi, che erano ascrivibili - secondo la difesa del Codacons - ad un concorso di cause, che coinvolgevano la società di gestione (Costa Crociere), il costruttore della nave (Fincantieri) e gli organismi di certificazione e controllo (RINA), ricorrendo nella fattispecie errori di progetto, non conformità al progetto medesimo nella fase di realizzazione, carenze nei collaudi e non corretta esecuzione delle verifiche periodiche previste dalle norme internazionali SOLAS.



L'appellante asseriva che, a tal riguardo, le motivazioni della sentenza di primo grado non convincevano ed apparivano, anzi, "il frutto di evidenti forzature, conseguito anche a patto di stravolgere le risultanze istruttorie ed i dettami della logica".

Dalla relazione conclusiva del Collegio peritale, depositata nell'incidente probatorio, proseguiva il difensore del Codacons, emergeva che il DGE, entrato in funzione subito dopo l'allagamento della sala macchine in conseguenza dell'impatto con il basso fondale, immediatamente dopo l'urto presentava dei gravi malfunzionamenti; prospettazione che aveva trovato conferma nelle conclusioni della perizia suppletiva disposta durante il dibattimento.

Tra le utenze collegate al DGE vi erano i timoni (rimasti bloccati nella loro posizione iniziale solo 90 secondi dopo l'impatto), l'unica pompa di sentina collegata alla rete di emergenza e mai entrata in funzione, le luci di emergenza, gli ascensori passeggeri, i verricelli delle scialuppe di salvataggio, con la conseguenza che la nave, subito dopo l'impatto, rimaneva priva dei principali sistemi di sicurezza che avrebbero dovuto garantire l'incolumità dei passeggeri e favorirne l'evacuazione in tempi rapidi.

L'appellante procedeva, quindi, a prospettare i ritenuti effetti del mancato funzionamento dei predetti apparati, fatta eccezione per i timoni i quali, precisava, "in assenza di propulsione avrebbero avuto, comunque, effetti trascurabili sulla evoluzione degli eventi successivi all'impatto".

In primo luogo il difensore del Codacons rappresentava i ritenuti effetti del malfunzionamento degli ascensori, assumendo che alcune persone avevano trovato la morte perché cadute - anche a causa dell'effetto "scivolo" determinato dalla inclinazione della nave - nelle trombe degli ascensori, fermatisi in posizioni casuali, con le porte aperte e senza cabina al piano; che, dunque, il mancato funzionamento del DGE aveva determinato almeno tre decisivi effetti, ciascuno dei quali aveva concorso al verificarsi del drammatico epilogo, quantomeno per i nove passeggeri i cui corpi erano stati trovati nella tromba di uno degli ascensori di poppa: 1) il blocco

delle scialuppe, che aveva costretto i passeggeri già imbarcati a scendere e trasferirsi sul lato opposto della nave; 2) il blackout completo, verificatosi proprio durante tale trasferimento, a causa della mancata alimentazione da parte del DGE delle fonti temporanee di energia (UPS); 3) la mancata chiusura di alcune delle porte ai piani degli ascensori, che aveva fatto sì che i 9 malcapitati precipitassero nella tromba dell'ascensore di poppa, contrassegnato con la lettera D nella perizia sugli ascensori.

L'appellante assumeva che il Tribunale aveva sul punto escluso che l'anomalo funzionamento del DGE avesse avuto rilevanza causale sul naufragio, sui decessi o sulle lesioni contestati (sent. imp. pagg. 366 e ss.), affermando che i corpi ritrovati all'interno della tromba dell'ascensore erano 5 e non già 9 che, riguardo alle 5 vittime, non vi erano elementi idonei a far supporre un collegamento causale tra il decesso delle stesse e l'anomalo funzionamento degli ascensori nei momenti successivi all'incidente, avvalorando l'ipotesi che l'apertura delle porte esterne degli ascensori si verificava in realtà molto più tardi di quanto ipotizzato dalle parti che attribuivano una rilevanza causale a tale evento.

Il difensore del Codacons assumeva che tale ricostruzione era "carente e mistificatoria" e sembrava "fissare dapprima una tesi e cercarne solo poi e a tutti i costi i supporti", insistendo, quindi, nel sostenere la propria versione del "concorso causale" nella produzione degli eventi, in relazione alla quale esponeva di avere anche avanzato autonoma denuncia nel giugno 2014, "affinché la Procura della Repubblica procedesse nei confronti di tutti i soggetti responsabili dei malfunzionamenti riscontrati a bordo della Concordia".

In secondo luogo l'appellante assumeva che il mancato funzionamento dei verricelli delle scialuppe di salvataggio aveva reso impossibile liberare tre scialuppe, rimaste incastrate per errore degli operatori in fase di ammaino, con già circa 450 passeggeri complessivamente a bordo; che molte delle vittime erano decedute mentre si trasferivano dal lato sinistro al lato destro della nave, dopo essere sbarcate dalle scialuppe rimaste incastrate, a causa del mancato funzionamento del DGE e, quindi, dei verricelli, non potendosi procedere nuovamente al loro corretto ammaino; che la

sentenza impugnata, nell'ambito di una tesi "generale", secondo la quale "tutta la responsabilità del naufragio" doveva "essere ricondotta al comandante Schettino", aveva ritenuto che le scialuppe non erano scese a causa dell'inclinazione della nave, superiore in quel momento ai 20°, per cui ogni eventuale ulteriore tentativo di ammainare le scialuppe, anche 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.

L'appellante assumeva che tale ricostruzione era erranea, richiamando al riguardo la diversa ricostruzione fatta dai carabinieri di Grosseto, secondo i quali l'inclinazione della nave era minore e, pertanto, censurava la decisione di primo grado, sostenendo che il malfunzionamento del DGE e il mancato funzionamento dei verricelli delle scialuppe di salvataggio avevano avuto rilevanza decisiva nel causare i decessi e le lesioni.

In terzo luogo l'appellante rappresentava i ritenuti effetti del blackout dell'illuminazione di emergenza, il quale aveva comportato che la fase più critica dell'abbandono nave si era svolta nella più completa oscurità, come emergeva dalla perizie e dalle testimonianze.

Al riguardo esponeva che in molte occasioni, nel corso del dibattimento di primo grado, i consulenti del Codacons, ma anche di altre difese, avevano spiegato che tale grave carenza era riconducibile al malfunzionamento del DGE in quanto - seppure era vero che l'illuminazione non era direttamente collegata al DGE, ma alle batterie (UPS), le quali avevano fornito la residua illuminazione - era altrettanto vero che le batterie avrebbero dovuto - obbligatoriamente, a termini di normativa SOLAS - essere tenute in carica dal DGE, che, invece, non aveva funzionato.

Se il DGE avesse correttamente ricaricato le batterie - proseguiva l'appellante - queste avrebbero avuto una durata di 36 ore, mentre erano durate mezz'ora, ovvero il tempo della loro autonomia in assenza di ricarica. Il difensore del Codacons aggiungeva che la sentenza impugnata aveva in merito riportato quanto osservato dai periti, circa il fatto che non vi era nessuna parte della illuminazione della nave



collegata direttamente alla linea di alimentazione di emergenza, dovendo essere, in base alla SOLAS cap. II-1, regola 42.4, alimentata tramite fonte temporanea di energia (UPS), concludendo che, quindi, il malfunzionamento del DGE non aveva avuto alcuna conseguenza sul sistema di illuminazione della nave.

L'appellante sosteneva che anche tale ricostruzione era insoddisfacente, perché "un aspetto tanto rilevante" era stato "così fuggacemente risolto ricorrendo ad un'affermazione dei periti palesemente carente, nonostante fosse perfettamente chiaro al Collegio quale fosse il punto in discussione per esser stato tante volte evidenziato ed affrontato".

In quarto luogo la difesa del Codacons rappresentava i ritenuti effetti della mancata alimentazione della pompa di sentina n. 4., "l'unica collegata alla rete di emergenza", assumendo che la pompa di sentina - pur non potendo ovviamente impedire l'allagamento dei compartimenti nn. 4, 5, 6 e 7 a causa della sua limitata portata rispetto all'enorme volume di acqua in ingresso - avrebbe potuto sicuramente diminuire significativamente, se non evitare del tutto, l'allagamento del compartimento n. 3, il quale si era allagato con estrema gradualità "esclusivamente in virtù del trafilamento di acqua dalla porta stagna", che non aveva tenuto adeguatamente, nonché a causa dell'acqua entrata attraverso i boccaporti e le porte degli ascensori; che la sentenza impugnata aveva, in merito, riportato quanto osservato dai periti, circa il fatto che la pompa n. 4 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. Il difensore sosteneva che tale ricostruzione era insoddisfacente per cui "un altro aspetto di grave e sicuro interesse" era "stato quindi liquidato in tal modo, sempre in ossequio all'obiettivo di escludere ogni responsabilità extra-Schettino".

In quinto luogo l'appellante assumeva che la spiegazione fornita dai periti del Tribunale, a seguito del supplemento di perizia, secondo la quale il malfunzionamento del DGE sarebbe stato causato da un sovraccarico non rilevato



dall'interruttore di sicurezza 901, non era convincente, rimandando per l'approfondimento della questione alla relazione conclusiva depositata dal Codacons durante la fase di discussione in primo grado. Evidenziava che, secondo il perito Dalle Mese, c'erano errori di progetto talmente macroscopici che chiunque avrebbe potuto rilevarli, se solo avesse esercitato i controlli con un minimo di attenzione; che, a maggior ragione, le suddette anomalie avrebbero dovuto essere messe in evidenza se la procedura di ripartenza dopo il blackout fosse stata simulata almeno una volta nelle reali condizioni di carico venutesi a determinare al momento dell'incidente, ovvero con tutte le utenze di sicurezza obbligatorie collegate al DGE; risultanza che sollevava - proseguiva l'appellante - inquietanti interrogativi anche sul ruolo effettivamente svolto dagli organismi di controllo e certificazione, RINA in testa, nelle fasi di verifica e collaudo; che, pertanto, esclusa la non plausibile spiegazione fornita dai periti d'ufficio, una prima risposta poteva essere data dal fatto che il test a carico veniva effettuato da Costa Crociere con potenza erogata intorno ai 450 kw (quindi disconnettendo buona parte delle utenze obbligatorie collegate al DGE), a fronte di una potenza nominale del DGE di 1200 kw (poco più di 1/3, quindi) necessaria, peraltro, ad alimentarle tutte nella fase reale dell'emergenza; una seconda risposta - che l'appellante rappresentava essere stata oggetto di una separata denuncia proposta dal Codacons (versata in atti con la successiva richiesta di archiviazione della Procura ed il conseguente atto di opposizione del Codacons) - riguardava le asserite inattendibilità dei registri di manutenzione periodica del DGE, quanto a corretta esecuzione e registrazione dei test periodici di emergenza negli ultimi due mesi precedenti il naufragio.

Secondo l'appellante, dunque, la più verosimile causa del malfunzionamento era la preesistenza di modalità di funzionamento non conformi alle specifiche già prima del naufragio, mentre l'affermazione - contenuta nella perizia d'ufficio resa nell'incidente probatorio - secondo la quale il corretto funzionamento e la conformità del DGE alle specifiche risultavano suffragate dal buon esito e dalla regolarità dei test di manutenzione periodica, sarebbe "destituita di ogni fondamento". L'appellante aggiungeva che: i) la procedura di ripartenza dopo il

blackout, prevista nei documenti di progetto di Fincantieri, era affetta da gravi incongruenze che la rendevano incompatibile con i limiti di assorbimento massimo di corrente tollerabili dal DGE; ii) la procedura effettivamente implementata sulla Costa Concordia era difforme da quella descritta nei documenti di progetto; iii) l'interruttore di protezione dai sovraccarichi era in perfetto stato di efficienza e questo rendeva poco plausibile ogni spiegazione dell'accaduto basata esclusivamente sul verificarsi di un imprevisto superamento della massima corrente erogabile dal DGE. Il difensore del Codacons proseguiva assumendo che l'analisi dei *files* relativi al registro di manutenzione del DGE aveva messo in luce "gravissime e inspiegabili incongruenze" relative agli ultimi 10 test precedenti l'incidente, tali da ingenerare la convinzione che essi fossero stati alterati, che il DGE fosse già affetto da seri problemi di funzionalità e che, inoltre, il tentativo fatto dal Codacons di ottenere dall'organismo di controllo e certificazione (RINA) copia del verbale di collaudo della procedura di ripartenza dopo il blackout - collaudo che avrebbe dovuto essere effettuato prima della consegna della nave e del rilascio delle certificazioni obbligatorie, "significativamente" non aveva sortito alcun effetto. L'appellante sosteneva, pertanto, la tesi che del malfunzionamento del DGE dovessero rispondere Costa Crociere s.p.a., Fincantieri e RINA. In sesto luogo la difesa del Codacons ribadiva la tesi dell'inesistenza del collaudo in quanto non era stato possibile individuare "traccia alcuna, nella documentazione messa a disposizione dal RINA, nell'ambito della istanza di accesso, del verbale di collaudo della procedura di ripartenza in emergenza dopo il blackout, né prima né dopo la consegna della nave, sebbene il suddetto documento risultasse chiaramente identificato, al di là di ogni ragionevole dubbio".

9.2. Con il secondo motivo l'appellante sosteneva la tesi che l'errore del timoniere aveva inciso in modo decisivo sulla manovra effettuata da Schettino. Al riguardo richiamava la relazione avente ad oggetto una simulazione che a dire dell'esponente era valsa "il più importante ed ambito premio internazionale della comunità scientifica nella specifica materia delle simulazioni marittime", secondo la quale l'errore del timoniere era stato decisivo e, dunque, in assenza di esso, la manovra



impartita dal comandante Schettino avrebbe consentito alla nave di evitare l'impatto; che soltanto per un estremo scrupolo di rigore scientifico era stato quindi rilevato che, nell'ipotesi di un "necessariamente minimo" difetto di precisione nella simulazione, l'impatto si sarebbe comunque verificato in una zona più vicina alla poppa e che le conseguenze di esso sarebbero state in ogni caso assai minori; che, a fronte del lavoro offerto al Tribunale (non realizzato né dal Collegio peritale né dai consulenti della procura della Repubblica né da altre parti civili, aggiungeva la difesa del Codacons), cui si erano aggiunte "due relazioni di rilevante levatura scientifica prodotte dall'imputato", il Tribunale si era invece "lanciato in personalissime considerazioni prive di ogni rapporto con la realtà e la scienza di riferimento", andando "a riprendere qui e lì affermazioni totalmente errate ed inconferenti che erano state proposte dai periti ovvero, per stravolgerle, affermazioni del consulente tecnico dell'Avvocatura dello Stato, prive di supporto scientifico, di cui era stata più volte evidenziata l'erroneità nel corso del dibattimento e che non si ponevano in ogni caso in reale contrasto con le conclusioni cui era pervenuto il Codacons. Tutte affermazioni riprese sol perché erano le uniche che potevano risultare funzionali alla tesi della irrilevanza dell'errore del timoniere".

9.3. Con il terzo motivo l'appellante, innanzitutto, in ipotesi di mancato accoglimento della richiesta di liquidazione di un maggiore importo risarcitorio, chiedeva rilevarsi l'errore materiale e, comunque, l'esistenza di una difformità tra motivazione e dispositivo della sentenza impugnata, con riguardo all'importo risarcitorio liquidato in favore del Codacons, trovandosi in motivazione (pag. 520) l'importo di "euro ventimila" e nel dispositivo (pag. 538) di "euro 15.000/00 (quindicimila/00)".

Al riguardo osservava che "la parte narrativa" doveva prevalere rispetto al dispositivo, avvenendo nell'ambito della prima la elaborazione e lo svolgimento dei concetti da esporre, rappresentando il dispositivo solo il "riepilogo" del "decisum" già illustrato.



In secondo luogo l'appellante assumeva che l'importo stabilito dal Tribunale era manifestamente incongruo, trattandosi in effetti, in considerazione della vicenda di riferimento, di un importo irrisorio che non poteva neppure assurgere "a dignità di risarcimento", rimanendo confinata nell'ambito di una somma "simbolica", nemmeno tale da coprire le spese vive sostenute dal Codacons, che aveva corrisposto ai propri legali e ai propri consulenti importi di gran lunga superiori a quelli che si era visto riconoscere in sentenza.

L'appellante deduceva che, con la costituzione di parte civile, era stato chiesto al Tribunale di condannare l'imputato ed il responsabile civile a corrispondere un risarcimento pari a 10 milioni di euro, rappresentando, nell'atto di costituzione, che ogni somma a tal titolo liquidata sarebbe stata "integralmente destinata ad attività inerenti la sicurezza in mare/la navigazione ed i trasporti in generale", e che il Codacons aveva svolto "per decenni attività crescente e sempre improntata al raggiungimento del massimo livello di tutela possibile" da offrire ai consumatori. Insisteva, quindi, per la liquidazione di un importo superiore a quello indicato dal Tribunale, tale da risultare effettivamente congruo e funzionale rispetto alla situazione di riferimento tutelata, al ruolo dell'Associazione, all'attività svolta, agli scopi prefissati e conseguiti nonché al conseguente pregiudizio subito. L'appellante, a supporto ulteriore della richiesta, deduceva che la liquidazione non doveva avere ad oggetto unicamente il pregiudizio subito dalla vittima, ma doveva necessariamente tener conto anche delle condotte a mezzo delle quali il danno era stato prodotto, avendo particolare riguardo alla intensità del profilo soggettivo di responsabilità, alla gravità dell'illecito penale e di tutti gli elementi della fattispecie concreta, in modo da rendere il risarcimento adeguato al caso specifico. Aggiungeva che l'incremento dei parametri costituiva semplicemente un "secondo livello della personalizzazione", ovvero una fase della valutazione in via equitativa, venendo al primo livello il danno personalizzato in considerazione dei pregiudizi subiti dalla persona lesa e, nel secondo livello, quello personalizzato tenendo conto della gravità delle condotte subite. Ciò senza necessità di rifarsi all'istituto del "danno punitivo", proprio di altri ordinamenti, ma sostanzialmente ad un danno ultratabellare.



L'appellante assumeva, pertanto, che in tale eventualità occorreva riconoscere che a determinare il tragico epilogo del naufragio avevano concorso anche "le drammatiche condizioni in cui versava la nave", non trattandosi solo dell'errore del singolo, ma anche della condotta di un'intera organizzazione, facente capo alla responsabile civile, che aveva consentito che una nave ospitante oltre 4.000 persone navigasse in condizioni tanto pregiudicate e pericolose. Le condizioni della nave - nella sequenza causale degli eventi - si era sommata ai precedenti comportamenti del comandante Schettino e degli altri ufficiali in plancia, "rendendosi strumento di prosecuzione e realizzazione dei devastanti effetti" che avevano portato decine di persone alla morte e migliaia a subire gravi traumi fisici e psichici. Delle condizioni in cui si trovava la nave doveva rispondere anzitutto e direttamente il comandante, "figura suprema e responsabile della integrità del mezzo da lui comandato nonché della incolumità delle persone a bordo". Di essa doveva, inoltre, rispondere in via diretta - e non solo indiretta - anche la responsabile civile, avendo le parti civili con essa instaurato un rapporto di natura civilistica a tutti gli effetti ed essendosi svolto un contraddittorio pieno su tutti i profili di responsabilità che l'avevano riguardata.

L'appellante chiedeva, pertanto, che il risarcimento del danno venisse incrementato non solo in ragione di quanto esposto al precedente paragrafo, ma anche e soprattutto in ragione della gravità delle condotte inerenti le condizioni della nave e l'organizzazione della stessa, con particolare riguardo alla gestione dell'emergenza, al mancato funzionamento del generatore di emergenza, ai difetti di progettazione dell'impianto e del sistema degli ascensori, alla preposizione e al ruolo di ufficiali di plancia di soggetti che non erano in grado di assolvere ai loro compiti, alla preposizione al ruolo di timoniere di un soggetto che non aveva alcuna particolare competenza in quella mansione, occupandosi di tutt'altro sino a poco tempo prima dell'imbarco sulla Concordia ed i cui molteplici errori commessi in un delicatissimo frangente temporale erano risultati decisivi nel determinare l'impatto della nave contro gli scogli.

9.4. Con il quarto motivo l'appellante lamentava l'erronea ed incongrua liquidazione delle somme riconosciute per spese processuali (salvo che per le spese vive, la cui

liquidazione non impugnava), in quanto il Tribunale, pur applicando il previsto aumento percentuale in base alla concreta attività svolta dai vari difensori delle parti civili, con il massimo dell'aumento percentuale per l'esponente parte appellante - ma solo per la fase dibattimentale, avendo per la fase G.i.p.-Gup operato solo un aumento del 30% in favore di tutti i difensori - aveva tuttavia commesso l'ingiustizia di prendere come riferimento di partenza per gli aumenti, gli importi medi previsti dal D.M. 55/2014 e non quelli massimi, anche in deroga ai limiti dell'80% dell'aumento ritenuti dal Tribunale, nonostante che le liquidazioni, in base alla eccezionalità del peso dibattimentale e della documentazione, si dovessero allineare senza dubbio a importi superiori (proposti alternativamente in complessivi € 223.746,00 - € 74.705,00 - € 28.836,00) violandosi diversamente gli artt. 3 e 24 della Costituzione.

9.5. I primi due motivi di gravame sono inammissibili, essendo diretti ad escludere le responsabilità dell'imputato (in particolare con la prospettazione principale del secondo motivo) o, comunque, ad attenuarle (in tutte le restanti parti, nelle quali la sentenza di primo grado è appellata laddove non ha ritenuto il concorso causale degli ulteriori fattori rappresentati dalla parte civile impugnante).

Con riferimento al problema dell'ammissibilità dell'impugnazione della parte civile contro la sentenza di condanna dell'imputato, la S.C. ha già - anche recentemente - affermato che dalla qualificazione giuridica del fatto illecito possono derivare effetti sulla gravità del danno patrimoniale e morale subito dai danneggiati, incidenti sull'entità del risarcimento ma che, tuttavia, un concreto interesse della parte civile ad impugnare la sentenza di condanna in punto di definizione giuridica della responsabilità dell'imputato può ritenersi sussistente solo quando l'impugnazione sia tendente ad ottenere una diversa qualificazione giuridica, *in pejus*, del fatto-reato accertato, per inverare l'ipotesi che la diversa qualificazione del fatto implichi una sua valutazione di maggior gravità, di modo che il danno subito dalla parte civile possa ritenersi più grave e comportare, quindi, un diverso e maggiore risarcimento.



Soltanto in questa ipotesi esiste un interesse della parte civile ad impugnare ai fini civili la sentenza di condanna in punto di definizione giuridica del fatto-reato (Cass. pen. n. 49038/2014; Cass. pen. n. 39898/2012; Cass. pen. n. 12139/2011; Cass. pen. n. 54303/2002; Cass. pen. n. 8577/2001).

Nel caso in esame, invece, i primi due motivi dell'impugnazione proposta dal Codacons singolarmente tendono ad ottenere una diversa qualificazione giuridica del fatto-reato "in melius" per l'imputato, prospettando in taluni passaggi addirittura la sua mancanza di responsabilità, per essere il fatto attribuibile a terzi (vedi il riferimento all'errore del timoniere) e, in altri, comunque, una sua minore responsabilità, rispetto a quanto ritenuto dai primi giudici, per il dedotto concorso causale di ulteriori responsabilità di terzi. Ciò proponendo in buona parte doglianze che (salvo che per la questione dell'errore del timoniere e del malfunzionamento del DGE, con riguardo ai verricelli delle scialuppe di salvataggio) non sono state neppure oggetto di uno specifico motivo d'appello dell'imputato e della sua difesa.

9.6. Diverso è il discorso in relazione al terzo motivo di gravame, laddove i Codacons affronta la questione dell'analisi della condotta dell'imputato onde sostenere la sua rilevanza, in termini di maggiore gravità del danno subito dalle parti civili e, segnatamente, da quella appellante.

La doglianza di cui al terzo motivo è tuttavia infondata.

Sotto il primo profilo, fermo restando che va disposta la correzione materiale del dispositivo della sentenza di primo grado (nel senso che l'importo liquidato è da ritenere di € 20.000,00) va osservato che non vi sono elementi per addivenire a una liquidazione di un risarcimento maggiore in favore dell'appellante, rispetto a quello liquidato dal Tribunale. Ed infatti la richiesta di condannare l'imputato e la Costa Crociere s.p.a. a corrispondere un "risarcimento pari a 10 milioni di euro", sul mero assunto che ogni somma a tal titolo liquidata sarebbe stata "integralmente destinata ad attività inerenti la sicurezza in mare/la navigazione ed i trasporti in generale", piuttosto che un risarcimento, del quale non riveste alcun carattere, appare

assimilabile ad una istanza di finanziamento delle attività dell'Associazione, che ovviamente non può trovare ingresso.

Ciò indipendentemente dall'affermazione che il Codacons ha già svolto "per decenni attività crescente e sempre improntata al raggiungimento del massimo livello di tutela possibile" da offrire ai "consumatori", circostanza che spendibile ai fini della legittimazione all'esercizio dell'azione civile ma che certamente non può essere utilizzata anche per chiedere una moltiplicazione del risarcimento del danno, in assenza peraltro di qualsiasi prova di avere subito un danno maggiore di quello liquidato dai giudici di primo grado.

Sotto il secondo profilo, al di là di una apparente diversificazione meramente lessicale, si tratta della medesima questione, già da altre parti civili proposta, del c.d. danno punitivo.

La problematica, sulla quale il Tribunale si è già condivisibilmente espresso al paragrafo 6.3. della sentenza di primo grado, è stata esaminata al precedente paragrafo 5.16.3. al quale si rimanda.

Al riguardo va soggiunto che, con riferimento a tale aspetto della domanda, la parte civile Codacons - dopo aver nei primi due motivi d'appello ampiamente censurato la decisione del Tribunale, per non avere escluso la responsabilità dell'imputato o, comunque, per non avere riconosciuto il concorso causale di altri soggetti, "in primis" Costa Crociere s.p.a., Fincantieri, Rina, e una maggiore incidenza, rispetto a quanto ritenuto, del ruolo degli altri ufficiali della plancia e soprattutto del timoniere - in questa sede assume che delle "condizioni in cui si trovava la nave" dovrebbe rispondere anzitutto direttamente il comandante, "figura suprema e responsabile della integrità del mezzo da lui comandato nonché della incolumità delle persone a bordo". Si tratta, sotto quest'ultimo aspetto, di una considerazione valida ma che non modifica il quadro al riguardo già ampiamente ritenuto dal Tribunale, che lo ha ben tenuto presente nella liquidazione equitativa del danno non patrimoniale derivante dagli illeciti considerando la gravità e tutti gli altri elementi della fattispecie concreta in modo da rendere il risarcimento adeguato al caso specifico.

Neppure la liquidazione di un danno maggiore può essere fondatamente richiesta per responsabilità diretta Costa Crociere s.p.a., trattandosi di una questione estranea all'ambito proprio del presente giudizio penale, in cui la parte responsabile civile risponde solo nei limiti del fatto dell'imputato.

La legittimazione del responsabile civile nel processo penale sussiste, infatti, solo se è presente un imputato del cui operato debba rispondere per legge, giusto il disposto dell'art. 185 c.p.

Va invece esclusa la possibilità che nel processo penale il responsabile civile possa essere chiamato a rispondere per altro titolo (cfr. ex plurimis: Cass. pen. n. 1479/2009; Cass. pen. n. 38704/2011). Ed infatti la responsabilità diretta non si attaglia alla figura del responsabile civile, che è il soggetto giuridico tenuto al risarcimento dei danni in quanto obbligato a rispondere per il fatto altrui, ex art. 185 c.p. e art. 83 c.p.p., dovendo ritenersi illegittima una decisione che affermi la responsabilità diretta, a titolo di colpa, del responsabile civile per fatto proprio e non già per fatto altrui. Un simile inquadramento si porrebbe in radicale contrasto con l'art. 185 c.p. e con l'art. 83 c.p.p., che delineano la figura del responsabile civile. 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. Ne consegue, dunque, l'impossibilità di far assumere nel processo penale la veste di responsabile civile al soggetto che, versando in colpa, abbia un titolo diretto di responsabilità per i danni lamentati dalla parte civile (cfr. Cass. pen. n. 28157/2015; Cass. pen. n. 41520/2012; Cass. pen. n. 10701/2012).

9.7. In relazione al quarto motivo deve osservarsi che è parzialmente fondato, seppure limitatamente alla liquidazione delle spese processuali per la fase dibattimentale di primo grado e non anche per la fase G.i.p.-Gup. Ciò in base alle considerazioni già innanzi svolte nel paragrafo 5.16.7. al quale si rimanda. Ne consegue che, anche rispetto alla parte civile Codacons, va rideterminato l'importo liquidato a titolo di compenso per il dibattimento di primo grado, considerato

l'aumento dell'80% già riconosciuto, ma da calcolare sul valore massimo tariffario e non su quello medio, in complessivi € 12.538,80.

10. Parte Decima. L'appello della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Grosseto. Sua infondatezza.

L'avvocato Carlo Valle proponeva appello nell'interesse della parte civile Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Grosseto, la cui domanda di risarcimento del danno veniva rigettata dal Tribunale.

10.1. L'appellante assumeva che i primi giudici avevano escluso che la Camera di Commercio di Grosseto potesse legittimamente pretendere il risarcimento, fondando il proprio convincimento su una lettura restrittiva della norma di cui all'art. 2, comma 8°, Legge n. 580/1993, nel senso che le Camere di Commercio sarebbero state legittimate a costituirsi parti civili nei soli giudizi relativi ai delitti contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio (delitti previsti nel Libro II, Titolo VIII del codice penale) e non anche quando il fatto reato determinava conseguenze pregiudizievoli alla collettività ed al suo sistema economico.

Il difensore deduceva che la Camera di Commercio, al pari del Comune di Isola del Giglio, della Provincia di Grosseto e della Regione Toscana, rappresentava un ente pubblico dotato di autonomia funzionale, svolgente nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza, sulla base del principio di sussidiarietà di cui all'art.118 della Costituzione, funzioni di interesse generale per il sistema delle imprese, curandone lo sviluppo nell'ambito delle economie locali (art. 1 statuto), avendo come precise finalità e funzioni il supporto e la promozione degli interessi generali delle imprese e delle economie locali; che la funzione di rappresentanza dell'economia locale in capo alle Camere di Commercio era pacificamente riconosciuta (Corte Costituzionale sent. n.477, del 8.11.2000) e che, ai sensi dell'art. 1 L. n. 580/1993, la tutela dell'economia locale dell'Isola del Giglio era un obiettivo rientrante nella competenza territoriale e istituzionale della Camera di Commercio di Grosseto. L'appellante assumeva che, a seguito del disastro e, soprattutto, della permanenza del relitto della nave Concordia in prossimità del porto, l'economia

dell'Isola del Giglio aveva registrato una sensibile flessione, così come accertato e documentato nella prodotta relazione redatta dall'osservatorio "Isola del Giglio - Monte Argentario. Approfondimento Costa Concordia", istituito presso l'ufficio studi della Camera di Commercio di Grosseto e confermato in dibattimento dai testi Mauro Schiano e Fabio Ferretti, entrambi escussi all'udienza del 17.11.2014; che, in particolare, gli arrivi e le presenze dei turisti sull'Isola del Giglio, durante il periodo di permanenza del relitto della nave erano in netta flessione, rispettivamente -4,7% e -13,6%; la permanenza media dei turisti sull'isola era in netta flessione -9,4%; gli arrivi, le presenze e la permanenza media dei turisti nella vicina zona di Monte Argentario (area turistica simile in termini di qualità balneare e di servizi/prezzi a quelli dell'Isola del Giglio) erano invece aumentati, rispettivamente +2%, +6% e +3,9%, a dimostrazione che la flessione turistica del Giglio non era dipesa dalla crisi economica; il 73,9% degli operatori economici gigliesi intervistati aveva dichiarato che, rispetto al 2011, l'andamento economico nel 2012 aveva avuto un deciso calo; il numero degli operatori economici che attribuiva al naufragio della Concordia una maggiore influenza (37,1 %) sulla suddetta condizione negativa, era superiore alla percentuale che indicava nella crisi economica la causa di tale andamento negativo (22,9%); l'evento Costa Concordia, rispetto alla crisi economica aveva influito di più, sia per il numero di occupati (43,7%), sia per fatturato (47,2%) che per ordini dei clienti (48,6%); gli effetti negativi dell'evento Costa Concordia erano particolarmente presenti nelle zone Campese (96%), Castello (75%) e, quindi, Porto (50%).

Il difensore assumeva che la Camera di Commercio era un soggetto danneggiato ex art. 74 c.p.p. avendo subito *jure proprio* un danno patrimoniale e non patrimoniale, tanto che, a conferma del profuso impegno dell'ente nei confronti dell'Isola del Giglio, con deliberazione n.14 della Giunta Camerale del 7.3.2012 aveva deciso di "stornare risorse inizialmente indirizzate ad altri progetti" per sostenere il Giglio e di "reindirizzare le proprie scelte politiche, intervenendo a sostegno dell'economia isolana", anche mediante le seguenti iniziative: posizione privilegiata in occasione della Festa della Maremma, promuovendo e pubblicizzando l'offerta gigliese

all'interno dell'edizione 2012 di *Maremma Wine Food Shire*; progetto "Il Giglio è sempre un fiore", con organizzazione di eventi e degustazioni sull'isola e presentazione dell'evento *Maremma Wine Food Shire* alla fiera in Braccagni dal 26 al 28 maggio 2012; finanziamento progetto "Il Giglio è sempre un fiore", per un ammontare complessivo pari ad € 15.000,00 (progetto finanziato anche da altri enti pubblici costituitisi parte civile rimborsati/risarciti per tale attività e per l'impegno profuso nel rilancio dell'Isola del Giglio); progetto "Educational per giornalisti - Arcipelago Toscano", svolto nelle isole dell'Arcipelago Toscano (Isola del Giglio e Isola d'Elba) nei giorni 19-23 aprile 2012, avente "un forte impatto comunicativo rivolto alla valorizzazione delle suddette isole e di tutta la costa toscana, con importanti ricadute in termini di immagine"; finanziamento del progetto "Educational per giornalisti Arcipelago Toscano", per un ammontare di € 2.000,00; redazione osservatorio congiunturale per esaminare e studiare l'economia gigliese a seguito dell'evento Concordia e per promuovere l'Isola del Giglio "Post Concordia", ovvero un'analisi istituzionale di mercato diretta a valutare l'impatto del naufragio e, conseguentemente, a riqualificare il "brand" Isola del Giglio nel mondo; finanziamento per il compimento e la redazione dell'osservatorio congiunturale per € 6.438,00.

L'appellante concludeva, quindi, chiedendo che, in parziale riforma della sentenza impugnata, l'imputato e la responsabile civile venissero condannati in solido al risarcimento di tutti i danni subiti dalla parte civile Camera di Commercio di Grosseto, nella misura di € 23.438,00 a titolo di danno patrimoniale, oltre danno non patrimoniale da liquidarsi in via equitativa, nonché spese di rappresentanza e di assistenza del primo e secondo grado di giudizio.

10.2. La doglianza è infondata.

La disposizione di cui all'art. 2, comma 8°, L. 580/1993 prevede che "le camere di commercio possono costituirsi parte civile nei giudizi relativi ai delitti contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio. Possono altresì promuovere

l'azione per la repressione della concorrenza sleale, ai sensi dell'articolo 2601 del codice civile”.

Come ha condivisibilmente osservato il Tribunale, quindi, anche la Camera di Commercio di Grosseto ha un potere di intervento nei processi penali limitato alle ipotesi espressamente contemplate dal legislatore nella citata disposizione che 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. 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. 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 e di pretendere al riguardo un risarcimento del danno sia pure per l'impegno profuso dall'ente nei confronti dell'Isola del Giglio.

11. Parte undicesima. Le parti civili revocanti la costituzione.

11.1. L'avvocato Fabio Targa proponeva appello nell'interesse delle parti civili Claudio Paluani, Ornella Sturz, Valentina Paluani e Niccolò Paluani. Il Tribunale, con riguardo alle predette parti civili, condannava Francesco Schettino, in solido con la Costa Crociere s.p.a., a risarcire ogni danno subito dalle stesse, con contestuale obbligo di corrispondere, a titolo di provvisoria, la somma di € 30.000,00 per ciascuno, oltre alla rifusione delle spese di lite in favore di tutte le predette parti assistite dall'avvocato Fabio Targa, così liquidate: € 5.031,00 per la fase G.i.p.-Gup, € 9.288,00 per la fase dibattimentale, € 5.556,10 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate.

Con successivo atto depositato in cancelleria il 7.3.2016 le predette parti civili rinunciavano all'appello.



Va pertanto dichiarata l'inammissibilità dell'appello e vanno revocate le statuizioni civili in favore di Claudio Paluani, Ornella Sturz, Valentina Paluani e Niccolò Paluani pronunciate dal giudice di primo grado (Cass. pen. n. 24725/2015).

11.2. Con atto depositato il 7.1.2016 l'avvocato Ignazio Basile, in qualità di Procuratore speciale di Michele Greco, revocava la costituzione di parte civile per conto di quest'ultimo. Vanno quindi revocate le statuizioni civili pronunciate in favore di Greco Michele dal giudice di primo grado.

11.3. Con atto depositato l' 11.4.2016 l'avvocato Mara Renzetti, in qualità di procuratrice speciale di Fiorino De Santo, revocava la costituzione di parte civile di quest'ultimo.

Vanno quindi revocate le statuizioni civili pronunciate in favore di Fiorino De Santo dal giudice di primo grado.

11.4. Con atto depositato l' 11.4.2016 l'avvocato Mara Renzetti, in qualità di procuratrice speciale di Lilieana Dobria, revocava anche la costituzione di parte civile di costei.

Vanno quindi revocate le statuizioni civili pronunciate in favore di Lilieana Dobria dal giudice di primo grado.

11.5. Successivamente alla sentenza di primo grado e durante il corso del giudizio d'appello hanno revocato la costituzione di parte civile le predette parti, in relazione alle quali va disposta la revoca delle statuizioni civili pronunciate in loro favore dal Tribunale: Balducci Alessia; Benites Salcedo Ricardo; Benyamin Ivan; Buk Daria; Chavez Moreno Diana Carolina; Chico Cornelio Cesar Jesus; D'mello Joseph; Fang Liyun; Fernandes Benny; Fernandes Christopher; Fernandes Josfy; Fernandes D'Avola Marcela Cecilia; Garriazo Lucana Ericsson Janeck; Harasta Nelson Leonardo; Harasta Valentina Makeno; Herry Herry; Jiang Song Fang; Li Qingqing; Lobo Macarenhas Honorio; Marina Katok Stalishavovna; Mendoza Valverde Rudy Alberto; Metcalf Rose Elisabeth; Miranda Johnson; Otanez Sturla Raysa; Paredes Burga Angel Alexander; Pellegrino Maurizio; Penacoba Navarro José Luis;

Penacoba Perez Carlos Josè; Polasa Rajesch; Quadras Ajay Arun; Quinonez Principe Patricia Miluska; Quiroz Heredia Franz Anthony; Reano Panta Jose Luis Moises; Rodil Julius Erving P.; Rodriguez Chujutalli Oscar Geraldo; Rodriguez Villanueva Marlyn Sara; Shaikh Arif Mehbood; Siavvas Georgios; Silva Saavedra Javier Erasmo; Sirazetdinov Ruslan Talgatovich; Soto Valdez Cindy Michelly; Toledo Flores Frank; Torres Otanez Rayrub; Trusov Alexandr Vladimirovich; Van Dijk Michael; Van Dijk Narien; Vera Torres Armando Mango; Zhuruk Elena Nilolaevna; Miccoli Mario; Campanella Rosa; Miccoli Mario e Campanella Rosa per il minore Miccoli Vito; Miccoli Mario e Campanella Rosa per la minore Miccoli Nunzia; Miccoli Giuseppe; Zaccaria Rosa; Sabatelli Leonarda; Sabatelli Leonarda per la minore Grattagliano Valentina; Ferrara Rosa; Bravatà Angela; Greco Vita; Krause Renate; Brolli Ugo; Krause Helmut; Brolli Lilli; D. Martins De Oliveira Fransergio; Nascimento Marcia Maria; Beheler Bernard; Beheler Cornelia; Birnstiel Sandra; Bohlander Heini; Brepohl Ingrid; Brepohl Udo; Bruns Edith; Gerg Elvira; Gerg Wilhelm; Justus Tatjana; Justus Viktor; Koch Gerhard; Koch Roswitha; Kreutzer Anne-Marie; Kreutzer Diana; Kreutzer Wahl Kai; Krieger Horst; Perez Hector e Redmann Angela Maria, assistiti e difesi dall'avvocato Alessandro Amato del foro di Grosseto; di Stepanova Elena, Shmelev Gennady, Nikolaenko Igor, Irodova Galina; Iatcyshin Alexey; Yatsyshina Liudmila; Shmeleva Olga; Yabumoto Takayuki; Muravleva Maria; Muravlev Valery; Memetova Rimma; Memetov Tal-At e Maslova Liudmila, assistiti e difesi dall'avvocato Tatiana Della Marra del foro di Roma; di Confconsumatori, in persona del presidente Mara Colla; Patanè Leonardo; Vasta Erika e Vasta Manuela assistiti e difesi dall'avvocato Marco Festelli del foro di Grosseto; di Betti Silvia, assistita e difesa dall'avvocato Simona Graziosi del foro di Roma; di Sinatra Francesca e Rolfo Walter assistiti e difesi dall'avvocato Leonardo Zipoli del foro di Roma; di Provincia di Grosseto in persona del presidente pro tempore, assistita e difesa dall'avvocato Stefania Sorrenti del foro di Grosseto; di Incutti Deborah, assistita e difesa dall'avvocato Enedino Zicarelli del foro di Castrovillari.



12. Parte dodicesima. La liquidazione delle spese processuali del presente grado.

Per quanto riguarda la liquidazione delle spese processuali di questo grado di giudizio, la stessa va operata sulla scorta dei principi che seguono. Ritiene il Collegio che gli appellanti (già vittoriosi parzialmente in primo grado) che abbiano visto accogliere, sia pure in parte, il gravame, anche eventualmente solo con riguardo alla incongrua liquidazione delle spese processuali di primo grado, abbiano diritto, valutato l'esito complessivo della lite, a loro complessivamente favorevole, al riconoscimento delle spese processuali anche di questo grado di giudizio, da liquidare, per le ragioni di tenore generale sulla complessità del processo già innanzi esposte con riferimento al giudizio primo grado, nei valori massimi tariffari, senza praticare, tuttavia, ulteriori aumenti, ad eccezione di quello per il numero delle parti assistite, atteso il minore impegno dibattimentale richiesto in questo grado, sia per il minore numero di udienze svolte, sia per la natura dell'attività prestata, che non ha richiesto l'assistenza e partecipazione ad attività istruttoria dibattimentale. Vanno riconosciute altresì le spese generali nella misura del 15% del compenso liquidato, ex art. 2, comma 2°, D.M. n. 55/2014 e le spese vive - se documentate o, comunque, richieste in conformità del citato D.M. 55/2014 - e quelle di indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate. Il tutto come da dispositivo.

Per la parte civile appellante Marco Cucca, assistita e difesa al momento della proposizione dell'appello dall'avvocato Pierpaolo Lucchese e, successivamente, per la fase dibattimentale e decisionale dall'avvocato Francesca Cimatti, il compenso va liquidato in favore di quest'ultima in base alle voci studio, fase dibattimentale e fase decisionale, essendo la fase introduttiva consistita nella predisposizione dell'atto di appello, ricompresa nella liquidazione in favore dell'avvocato Pierpaolo Lucchese.

Eguale alle parti civili non appellanti che, comunque, hanno partecipato a questo giudizio d'appello, devono riconoscersi le spese processuali del grado, per la continuata assistenza, liquidate con riferimento ai valori medi tariffari, senza praticare ulteriori aumenti (ad eccezione di quello per il numero delle parti assistite),



per le ragioni già esposte. Anche in questo caso vanno riconosciute altresì le spese generali nella misura del 15% del compenso liquidato, ex art. 2, comma 2°, D.M. n. 55/2014 e le spese vive - solo se adeguatamente documentate o, comunque, richieste in conformità del citato D.M. 55/2014 - e quelle di indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate. Come già condivisibilmente ritenuto dal Tribunale in relazione al giudizio di primo grado, la richiesta di riconoscimento delle spese di trasferta del sostituto processuale avvocato Maria Chiara Zanconi, non può essere accolta, con riferimento alla parte civile appellante Comune di Isola del Giglio, in quanto l'avvocato Alessandro Maria Lecci, unico difensore nominato dalla predetta parte, appartiene al foro di Grosseto, mentre l'istanza sul punto, come detto, fa riferimento alle spese di trasferta sostenute dall'avvocato Maria Chiara Zanconi, appartenente al foro di Milano, intervenuta alle udienze in sostituzione dell'avvocato Lecci su delega di quest'ultimo. Ai fini del riconoscimento delle spese di trasferta, deve infatti 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. Va precisato, inoltre, che le spese di "consulenza tecnica" di parte redatta per l'appellante parte civile Comune di Isola del Giglio dal prof. Carlo Scarpa, per € 3.500,00, non possono essere riconosciute in quanto superflue e, quindi, non ripetibili, trattandosi di attività di valutazione e non meramente documentale, inammissibile e non acquisita in questo giudizio d'appello.

Per la parte civile Roberta Daniela Cano, assistita e difesa dall'avvocato Giorgio Soletta del foro di Sassari, il compenso va liquidato (sempre con riferimento al valore medio), sulle sole due voci richieste nella nota spese (studio e fase decisionale).

Per l'Ente WWF, ammesso al gratuito patrocinio, assistito e difeso dall'avvocato Sergio Nunzi del foro di Grosseto, va liquidata la complessiva somma di € 2.700,00



per compenso professionale, già considerata la riduzione di 1/3 ex art. 106 bis D.P.R. 115/2002, ma senza operare ulteriore riduzione (ordinariamente di 1/2) in base al disposto degli artt. 4 e 12 D.M. n 55/2014 cit., tenuto conto, nel caso di specie, della complessiva difficoltà del processo, in relazione alle questioni affrontate, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso per rimborso spese generali, con distrazione delle spese processuali in favore dell'Erario.

Il solo imputato va condannato al pagamento delle spese processuali di questo grado in favore della parte civile Costa Crociere s.p.a., in persona dell'amministratore delegato Michael Olaf Thamm, assistita e difesa dall'avvocato Simona Brizzi, come da richiesta.

Alle parti civili non appellanti che non hanno presenziato al dibattimento né hanno precisato le conclusioni scritte, non vanno invece riconosciute le spese del grado.

Ciò, peraltro, non perché la domanda relativa alle spese processuali debba inderogabilmente essere formulata mediante presentazione della apposita nota prevista dall'art. 153 disp. att. c.p.p.- norma che non commina alcuna sanzione di nullità o di inammissibilità per l'inosservanza del dovere di produrre la nota insieme alle conclusioni- ma perché il giudice non può d'ufficio pronunciare condanna alle spese quando, come nel caso in esame, la singola parte civile non abbia presenziato al dibattimento e non abbia, quindi, proposto esplicita domanda di pagamento delle spese processuali (cfr. Cass. pen. n. 42934/2014).

In relazione agli appelli della Associazione SOS Concordia e della Camera di Commercio di Grosseto, rigettati, ricorrono giusti motivi di compensazione, atteso che, in entrambi in casi, trattasi di questioni di una certa complessità suscettibili di ingenerare "ex ante" una oggettiva situazione di incertezza in ordine alla loro fondatezza, nonché delle circostanze che le predette parti civili sono state ammesse al processo e che l'Associazione SOS Concordia, seppure non vittoriosa nel merito, in sede di gravame ha proposto una preliminare questione processuale rivelatasi fondata.

P.Q.M.



Visti gli articoli 591, 592, 605 c.p.p.,

dichiara l'inammissibilità dell'appello proposto dall'avvocato Donato Laino nell'interesse dell'imputato avverso la sentenza del Tribunale di Grosseto del 11 febbraio 2015, appellata altresì dal Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Grosseto, dal difensore dell'imputato avvocato Saverio Senese, dall'imputato personalmente, dalla responsabile civile e da 78 parti civili;

in parziale riforma della sentenza impugnata applica all'imputato la pena accessoria della interdizione dai titoli professionali marittimi per anni cinque in relazione al delitto di naufragio colposo. Conferma nel resto le statuizioni penali. Condanna l'imputato al pagamento delle ulteriori spese processuali.

In ordine alle statuizioni civili: dichiara non luogo a provvedere sull'istanza di sospensiva delle provvisoriamente avanzata dalla responsabile civile Costa Crociere s.p.a.; revoca le statuizioni civili pronunciate in favore di Balducci Alessia; Benites Salcedo Ricardo; Benyamin Ivan; Buk Daria; Chavez Moreno Diana Carolina; Chico Cornelio Cesar Jesus; D'mello Joseph; Fang Liyun; Fernandes Benny; Fernandes Christopher; Fernandes Josfy; Fernandes D'Avola Marcela Cecilia; Garriazo Lucana Ericsson Janeck; Harasta Nelson Leonardo; Harasta Valentina Makeno; Herry Herry; Jiang Song Fang; Li Qingqing; Lobo Macarenhas Honorio; Marina Katok Stalishnavovna; Mendoza Valverde Rudy Alberto; Metcalf Rose Elisabeth; Miranda Johnson; Otanez Sturla Raysa; Paredes Burga Angel Alexander; Pellegrino Maurizio; Penacoba Navarro José Luis; Penacoba Perez Carlos José; Polasa Rajesch; Quadras Ajay Arun; Quinonez Principe Patricia Miluska; Quiroz Heredia Franz Anthony; Reano Panta Jose Luis Moises; Rodil Julius Erving P.; Rodriguez Chujutalli Oscar Geraldo; Rodriguez Villanueva Marlyn Sara; Shaikh Arif Mehbood; Siavvas Georgios; Silva Saavedra Javier Erasmo; Sirazetdinov Ruslan Talgatovich; Soto Valdez Cindy Michelly; Toledo Flores Frank; Torres Otanez Rayrub; Trusov Alexandr Vladimirovich; Van Dijk Michael; Van Dijk Narien; Vera Torres Armando Mango; Zhuruk Elena Nilolaevna; Miccoli Mario; Campanella Rosa; Miccoli Mario e Campanella Rosa per il minore Miccoli Vito;



82) Miccoli Mario e Campanella Rosa per la minore Miccoli Nunzia; Miccoli Giuseppe; Zaccaria Rosa; Sabatelli Leonarda; Sabatelli Leonarda per la minore Grattagliano Valentina; Ferrara Rosa; Bravatà Angela; Greco Vita; Krause Renate; Brolli Ugo; Krause Helmut; Brolli Lilli; D. Martins De Oliveira Fransergio; Nascimento Marcia Maria; Beheler Bernard; Beheler Cornelia; Birnstiel Sandra; Bohlander Heini; Brepohl Ingrid; Brepohl Udo; Bruns Edith; Gerg Elvira; Gerg Wilhelm; Justus Tatjana; Justus Viktor; Koch Gerhard; Koch Roswitha; Kreutzer Anne-Marie; Kreutzer Diana; Kreutzer Wahl Kai; Krieger Horst; Perez Hector; Redmann Angela Maria, assistiti e difesi dall'avvocato Alessandro Amato del foro di Grosseto; di Stepanova Elena, Shmelev Gennady, Nikolaenko Igor, Irodova Galina; Iatcyshin Alexey; Yatsyshina Liudmila; Shmeleva Olga; Yabumoto Takayuki; Muravleva Maria; Muravlev Valery; Memetova Rimma; Memetov Tal-At; Maslova Liudmila, assistiti e difesi dall'avvocato Tatiana Della Marra del foro di Roma; di Confconsumatori, in persona del presidente Mara Colla; Patanè Leonardo; Vasta Erika; Vasta Manuela assistiti e difesi dall'avvocato Marco Festelli del foro di Grosseto; di Betti Silvia, assistita e difesa dall'avvocato Simona Graziosi del foro di Roma; di Sinatra Francesca e Rolfo Walter assistiti e difesi dall'avvocato Leonardo Zipoli del foro di Roma; di Dobria Liliena e De Santo Fiorino, assistiti e difesi dall'avvocato Mara Renzetti del foro di Grosseto; di Provincia di Grosseto in persona del presidente pro tempore, assistita e difesa dall'avvocato Stefania Sorrenti del foro di Grosseto; di Incutti Deborah, assistita e difesa dall'avvocato Enedino Zicarelli del foro di Castrovillari; di Greco Michele, assistito e difeso dall'avvocato Ignazio Basile del foro di Cagliari; revoca le statuizioni civili pronunciate in favore di Paluani Valentina, Paluani Claudio, Paluani Niccolò e Sturz Ornella e dichiara inammissibile l'appello proposto nell'interesse delle predette parti assistite e difese dall'avvocato Fabio Targa del foro di Padova; rigetta la domanda risarcitoria proposta dall'Associazione Sos Concordia; rettifica in € 20.000,00 l'importo liquidato in via definitiva a titolo di risarcimento del danno non patrimoniale in favore dell'appellante Codacons Onlus; condanna l'imputato e la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in persona del

legale rappresentante pro tempore, in solido tra loro, alla esecuzione delle misure di riparazione primaria, complementare e compensativa di cui all'allegato 3 della parte sesta del D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152, da determinare da parte del competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare a norma del citato D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e successive modifiche e, in caso di adozione delle misure di riparazione anzidette in tutto o in parte omessa o, comunque, realizzata in modo incompleto o difforme dai termini e modalità prescritti, al pagamento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dei costi delle attività necessarie a conseguirne la completa e corretta attuazione, ferme restando le altre statuizioni del Tribunale in favore del predetto Ministero; imputa la provvisoria di € 300.000,00 già concessa in favore del Comune Isola del Giglio esclusivamente al danno non patrimoniale; ridetermina la provvisoria liquidata in favore di Novella Tania, assistita e difesa dall'avvocato Anna Maria Romeo del foro di Latina, in complessivi € 65.000,00; ridetermina le provvisorie liquidate in favore di Rodford John William e Rodford Mandy Jane, assistiti e difesi dall'avvocato Massimiliano Gabrielli del foro di Roma, in complessivi € 65.000,00 per ciascuno; di Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistiti e difesi dall'avvocato Sergio Bellotti del foro di Roma in complessivi € 50.000,00 per ciascuno; di Gabrielli Giorgia e Gabrielli Giulia, queste ultime due minori e legalmente rappresentate dai genitori Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistiti e difesi dall'avvocato Stefano Minasi del foro di Roma, in complessivi € 50.000,00 per ciascuno; di Capitani Milena, Garonni Reginaldo, Vitali Maria e Violi Maria, assistiti e difesi dall'avvocato Michelina Suriano del foro di Bologna, in complessivi € 45.000,00 per ciascuno; di Cavaliere Denisia, Procida Stefano, Napoli Tommaso e Lo Presti Giuseppe, assistiti e difesi dall'avvocato Salvatore Vitrano del foro di Palermo, in complessivi € 45.000,00 per ciascuno; di Saatsoglou Gavril e Saatsoglou Maria, assistiti e difesi dall'avvocato Cesare Graziano Bulgheroni del foro di Milano, in complessivi € 45.000,00 per ciascuno; di Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi, assistiti e difesi dall'avvocato Domenico Chirulli del foro di Bari, in complessivi € 45.000,00 per ciascuno; di Ugolini Carlo e Giampieri Ilaria, assistiti

e difesi dall'avvocato Edoardo Mensitieri del foro di Pesaro, in complessivi € 45.000,00 per ciascuno; di Castello Chiara, assistita e difesa dall'avvocato Alessandra Guarini del foro di Biella, in complessivi € 45.000,00; di Codoni Ivana, assistita e difesa dall'avvocato Andrea Di Blasio del foro di Roma, in complessivi € 45.000,00; di Poliani Claudia, assistita e difesa dall'avvocato Maura Giannelli Savastano del foro di Roma, in complessivi € 45.000,00; di Ferro Costantino e Ferrari Loredana, assistiti e difesi dall'avvocato Luciano Miotti del foro di Roma, in complessivi € 45.000,00 per ciascuno; di Selleri Luca, assistito e difeso dall'avvocato Antonio De Rensis del foro di Bologna in complessivi € 45.000,00; di Violi Loris, Corsellini Ariondo e Naressi Assunta, assistiti e difesi dall'avvocato Michelina Suriano del foro di Bologna, in complessivi € 35.000,00 per ciascuno; ridetermina come di seguito indicato le spese processuali relative alla fase dibattimentale di primo grado: per Cavaliere Denisia, Procida Stefano, Napoli Tommaso e Lo Presti Giuseppe, assistiti e difesi dall'avvocato Salvatore Vitrano, in € 13.932,00; per Saatsoglou Gavril e Saatsoglou Maria ed Eredità giacente di Grube Gabriele, assistiti e difesi dall'avvocato Cesare Graziano Bulgheroni, in € 15.325,00, disponendo l'attribuzione del totale delle spese processuali di primo grado liquidate in favore delle predette parti all'avvocato Cesare Graziano Bulgheroni anticipatario; per Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistiti e difesi dall'avvocato Sergio Bellotti, in € 11.145,60; per Gabrielli Giorgia e Gabrielli Giulia, queste ultime due minori e legalmente rappresentate dai genitori Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistiti e difesi dall'avvocato Stefano Minasi, in € 11.145,60; per Rodford John William e Rodford Mandy Jane, assistiti e difesi dall'avvocato Massimiliano Gabrielli, in € 13.932,00, disponendo l'attribuzione del totale delle spese processuali di primo grado liquidate in favore delle predette parti all'avvocato Massimiliano Gabrielli anticipatario; per Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi, assistiti e difesi dall'avvocato Domenico Chirulli, in € 11.145,60; per Novella Tania, assistita e difesa dall'avvocato Anna Maria Romeo, in € 9.752,40, disponendo l'attribuzione del totale delle spese processuali di primo grado liquidate in favore della predetta parte all'avvocato Anna Maria Romeo anticipataria; per

Ugolini Carlo e Giampieri Ilaria, assistiti e difesi dall'avvocato Edoardo Mensitieri, in € 11.145,60; per Selleri Luca, assistito e difeso dall'avvocato Antonio De Rensis, in € 8.359,20; per Castello Chiara, assistita e difesa dall'avvocato Alessandra Guarini, in € 12.538,80 disponendo l'attribuzione del totale delle spese processuali di primo grado liquidate in favore della predetta parte all'avvocato Alessandra Guarini anticipataria; per Sibona Carlo e Marin Edoardo, quest'ultimo minore e legalmente rappresentato dai genitori Marin Massimo e Sibona Emanuela, assistiti e difesi dall'avvocato Giuseppe Gallenca, in € 11.145,60; per Violi Loris, Corsellini Ariondo, Naressi Assunta, Capitani Milena, Garonni Reginaldo, Vitali Maria e Violi Maria, assistiti e difesi dall'avvocato Michelina Suriano, in € 20.898,00; per Pettenon Julio Marcos, Signoretti Diego, Zazza Roberto, De Luna Francesco, Cucca Marco, Jacinto Andrea, Guarnieri Alessio, D'Armi Francesca, Pieri Lorenza, Krumbach Josef Rainer, Orlandini Luigi, Giarola Susi, Orlandini Ilaria, Orlandini Francesco, Andolfi Alvaro, Gargano Lucrezia, Milano Angelo, Levi Manuela, Milano Iris, Baffigi Lucia, Caverio Paolo, Arici Maria Luisa, Nania Flora, Valeo Antonio, Guadalupi Maria Antonietta, Caverio Pietro, Caverio Anna Maria, Mazzocco Mauro, Ziroma Rita, Tirozzi Fortuna, Pellegrini Nilda, Mirri Luca, Mattered Pier Luigi, De Angelis Roberto, Buonomo Francesco, Sessa Vitali Gian Michele, Callisto Marina, Sessa Vitali Annamaria, Sessa Vitali Margherita Francesca, Alvise di Canossa, assistiti e difesi dall'avvocato Pierpaolo Lucchese, in € 25.774,20; per Codacons Onlus, assistito e difeso dall'avvocato Carlo Rienzi, in € 12.538,80; per Comune Isola del Giglio assistito e difeso dall'avvocato Alessandro Maria Lecci, in € 12.538,80; condanna l'imputato e la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, in solido tra loro, al pagamento in favore di Pettenon Julio Marcos, Signoretti Diego, Zazza Roberto, De Luna Francesco, Cucca Marco, Jacinto Andrea, Guarnieri Alessio, Pieri Lorenza, Krumbach Josef Rainer, Orlandini Luigi, Giarola Susi, Orlandini Ilaria, Orlandini Francesco, Andolfi Alvaro, Gargano Lucrezia, Milano Angelo, Levi Manuela, Milano Iris, assistiti e difesi dall'avvocato Pierpaolo Lucchese, delle spese processuali relative alle fasi G.i.p.-Gup, liquidato in € 13.351,50.

Conferma nel resto le statuizioni civili della sentenza impugnata.

Condanna l'imputato e la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, in solido tra loro, al pagamento delle spese processuali di questo grado per l'assistenza e difesa delle costituite parti civili non appellanti, come di seguito indicate: per Cosentini Valter e Garritano Domenico, assistiti e difesi dall'avvocato Gianluca Acciardi del foro di Cosenza, in € 4.860,00 per compenso professionale oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Folco Antonella, assistita e difesa dall'avvocato Vito Anobile del foro di Savona in € 4.050,00 per compenso professionale, € 295,20 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Regione Toscana in persona del Presidente pro tempore Enrico Rossi, assistita e difesa dall'avvocato Francesco Bevacqua del foro di Firenze € 4.050,00 per compenso professionale oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Cano Daniela Roberta, assistita e difesa dall'avvocato Giorgio Soletta del foro di Sassari in € 1.800,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Schaden Heinz, assistito e difeso dall'avvocato Davide Castelletti del foro di Verona € 4.050,00 per compenso professionale, in € 257,00 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Adiasa I Nengah, Chita Pande I Putu Darsa, Jeong Hye Jin, Kang Jinjoo, Kang Mal Hee, Kim Kwang Roul, Lee Eunmi, Sasmita Goswami, Song Mun Hee, Suryadinata Putu Haryana, assistiti e difesi dall'avvocato Alessandro D'Amato del foro di Grosseto in € 11.340,00 per compenso professionale, in € 153,24 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Sklyarova Maria, Shlyarova Arina in persona della madre esercente la potestà genitoriale Shlyarova Maria, Portnova Raissa, Bondarets Denis, assistiti e difesi dall'avvocato Tatiana Della Marra del foro di Roma in € 6.480,00 per compenso professionale, € 88,00 per spese documentate,



oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Shalaeva Irina, Khoroshikh Alexandrer, Khoroshikh Anzhelika, Sheykina Oxana e Sheykina Ekaterina, assistiti e difesi dall'avvocato Stefano Ghibellini del foro di Genova in € 7.290,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Mangano Santo, Cassaniti Sara Lucia, Mangano Carla, assistiti e difesi dall'avvocato Marco Festelli del foro di Grosseto in € 5.670,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Bava Piero, Grivet Ser Cristina e Bava Debora rappresentata dai genitori esercenti la potestà Bava Piero e Grivet Ser Cristina, assistiti e difesi dall'avvocato Elisabetta Gizzi del foro di Perugia in € 5.670,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Scilanga Nicodemo, Urso Teresa, Scilanga Pasquale, rappresentato dai genitori Scilanga Nicodemo e Urso Teresa, assistiti e difesi dall'avvocato Nino Marazzita del foro di Roma in € 5.670,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Ciardo Francesco e De Matteis Sabrina, assistiti e difesi dall'avvocato Thomas H.B. Peruzzi del foro di Grosseto in € 4.860,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Ministero dell'Interno, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento Protezione civile, succeduta al commissario delegato per la gestione dell'emergenza e Ministero della Difesa, assistiti e difesi dall'avvocato Patrizia Pinna, dell'Avvocatura dello Stato di Firenze in € 7.290,00 per compenso professionale, oltre spese prenotate a debito e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Ronconi Gianni, assistito e difeso dall'avvocato Silvio Rizzetto del foro di Ferrara in € 4.050,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Bichi Luca, assistito e difeso dall'avvocato Andrea Santini del foro di Arezzo in € 4.050,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del



15% del predetto compenso; per INAIL (quale ente incorporante IPSEMA), assistito e difeso dall'avvocato Giuseppe Quartararo del foro di Firenze in € 4.050,00 per compenso professionale, oltre spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Selvaggio Yuri e Selvaggio Noemi, assistiti e difesi dall'avvocato Debora Fiore del foro di Frosinone in € 4.860,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Selvaggio Salvatore Corrado e Rosi Emilia, assistiti e difesi dall'avvocato Vincenzo Galassi del foro di Frosinone in € 4.860,00 per compenso professionale, € 300,00 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Meduri Maria Cristina, assistita e difesa dall'avvocato Gettulo Belarducci del foro di Terni, in € 4.050,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Ente WWF, ammesso al gratuito patrocinio, assistito e difeso dall'avvocato Sergio Nunzi del foro di Grosseto, in € 2.700,00 per compenso professionale, già considerata la riduzione di 1/3 ex art. 106 bis D.P.R. 115/2002, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso per rimborso spese generali, con distrazione in favore dell'Erario.

Condanna l'imputato al pagamento delle spese processuali di questo grado per la rappresentanza e difesa della costituita parte civile non appellante Costa Crociere s.p.a., in persona dell'amministratore delegato Michael Olaf Thamm, assistita e difesa dall'avvocato Simona Brizzi del foro di Grosseto, che liquida nella complessiva somma di € 4.050,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso.

Condanna l'imputato e la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, in solido tra loro, al pagamento delle spese processuali di questo grado in favore delle parti civili appellanti, come di seguito indicate: per Cavaliere Denisia, Procida Stefano, Napoli Tommaso e Lo Presti Giuseppe, assistite e difese dall'avvocato Salvatore Vitrano, in € 11.664,00 per compenso professionale, € 1.354,10 per spese documentate, oltre indennità di

trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Saatsoglou Gavril e Saatsoglou Maria ed Eredità giacente di Grube Gabriele, assistite e difese dall'avvocato Cesare Graziano Bulgheroni, in € 10.206,00 per compenso professionale, € 1.704,80 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso, disponendo l'attribuzione del totale delle spese processuali di questo grado liquidate in favore delle predette parti all'avvocato Cesare Graziano Bulgheroni anticipatario; per Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistite e difese dall'avvocato Sergio Bellotti, in € 8.748,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Gabrielli Giorgia e Gabrielli Giulia, minorenni e legalmente rappresentate dai genitori Gabrielli Gianluca e Avallone Laura, assistite e difese dall'avvocato Stefano Minasi, in € 8.748,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Rodford John William e Rodford Mandy Jane, assistite e difese dall'avvocato Massimiliano Gabrielli, in € 8.748,00 per compenso professionale, € 1.141,58 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso, disponendo l'attribuzione del totale delle spese processuali di questo grado liquidate in favore delle predette parti all'avvocato Massimiliano Gabrielli anticipatario; per Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi, assistite e difese dall'avvocato Domenico Chirulli, in € 8.748,00 per compenso professionale, € 384,00 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Novella Tania, assistita e difesa dall'avvocato Anna Maria Romeo, in € 7.290,00 per compenso professionale, € 1.325,91 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso, disponendo l'attribuzione del totale delle spese processuali di questo grado liquidate



in favore della predetta parte civile all'avvocato Anna Maria Romeo anticipataria; per Ugolini Carlo e Giampieri Ilaria, assistiti e difesi dall'avvocato Edoardo Mensitieri, in € 8.748,00 per compenso professionale, € 191,99 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso, disponendo l'attribuzione del totale delle spese processuali di questo grado liquidate in favore della predetta parte civile all'avvocato Edoardo Mensitieri anticipatario; per Selleri Luca, assistito e difeso dall'avvocato Antonio De Rensis, in € 7.290,00 per compenso professionale, € 198,00 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Castello Chiara, assistita e difesa dall'avvocato Alessandra Guarini, in € 7.290,00 per compenso professionale, € 1.672,56 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso disponendo l'attribuzione del totale delle spese processuali di questo grado liquidate in favore della predetta parte civile all'avvocato Alessandra Guarini anticipataria; per Sibona Carlo e Marin Edoardo, quest'ultimo minore e legalmente rappresentato dai genitori Marin Massimo e Sibona Emanuela, assistiti e difesi dall'avvocato Giuseppe Gallenca, in € 8.748,00 per compenso professionale, € 209,50 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Violi Loris, Corsellini Ariondo, Naressi Assunta, Capitani Milena, Garonni Reginaldo, Vitali Maria e Violi Maria, assistiti e difesi dall'avvocato Michelina Suriano, in € 16.038,00 per compenso professionale, € 678,10 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Pettenon Julio Marcos, Signoretti Diego, Zazza Roberto, De Luna Francesco, Jacinto Andrea, Guarnieri Alessio, D'Armi Francesca, Pieri Lorenza, Krumbach Josef Rainer, Orlandini Luigi, Giarola Susi, Orlandini Ilaria, Orlandini Francesco, Andolfi Alvaro, Gargano Lucrezia, Milano Angelo, Levi Manuela, Milano Iris,



Baffigi Lucia, Caverio Paolo, Arici Maria Luisa, Nania Flora, Valeo Antonio, Guadalupi Maria Antonietta, Caverio Pietro, Caverio Anna Maria, Mazzocco Mauro, Ziroma Rita, Tirozzi Fortuna, Pellegrini Nilda, Mirri Luca, Mattera Pier Luigi, De Angelis Roberto, Buonomo Francesco, Sessa Vitali Gian Michele, Callisto Marina, Sessa Vitali Annamaria, Sessa Vitali Margherita Francesca, Alvisè di Canossa, assistiti e difesi dall'avvocato Pierpaolo Lucchese, in € 24.057,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Cucca Marco, assistito e difeso dall'avvocato Francesca Cimatti, in € 5.670,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Codacons Onlus, assistito e difeso dall'avvocato Carlo Rienzi, in € 7.290,00 per compenso professionale, € 1.454,00 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Comune Isola del Giglio, assistito e difeso dall'avvocato Alessandro Maria Lecci, in € 7.290,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, assistito e difeso dall'avvocato Patrizia Pinna, dell'Avvocatura dello Stato di Firenze in € 7.290,00 per compenso professionale, oltre spese prenotate a debito e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso.

Dichiara compensate le spese del presente grado tra l'imputato e la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., da una parte, e, rispettivamente, l'Associazione SOS Concordia e la Camera di Commercio di Grosseto, dall'altra.

Dispone espungersi dal fascicolo di questo giudizio d'appello la documentazione prodotta dall'avvocato Michelina Suriano nell'interesse dei suoi assistiti alle udienze del 9.5.2016 e del 23.5.2016; la documentazione prodotta dall'avvocato Patrizia Pinna per il Ministero dell'Ambiente e la tutela del territorio e del mare in allegato all'atto d'appello; la documentazione prodotta dall'avvocato Zanconi per delega dell'avvocato Alessandro Maria Lecci per il Comune di isola del Giglio



all'udienza del 9.5.2016. Indica il termine di giorni novanta per il deposito della motivazione.

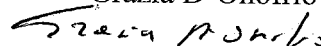
Così deciso in Firenze il 31 maggio 2016.

Il Consigliere Estensore

Il Presidente

Angelo Grieco

Grazia D'Onofrio



Depositato in Cancelleria

29 LUG. 2016

IL CANCELLIERE
Antonio Bossa



n. 5115/2015 R.G. App.

n. 866/2016 CC

La Corte di Appello di Firenze sezione I penale, composta dai magistrati:

Dott. Grazia D'Onofrio

Presidente

Dott. Linda Vannucci

Consigliere

Dott. Angelo Grieco

Consigliere rel.

ha pronunciato la seguente

ORDINANZA di CORREZIONE di ERRORE MATERIALE

vista l'istanza presentata in data 16-6-2016 dall'avvocato Domenico Chirulli, nella qualità di difensore delle parti civili Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi, con la quale chiede la correzione materiale della sentenza pronunciata in data 31 maggio 2016 da questa Corte nel processo n. 5115/2015 R.G. App. nei confronti di Schettino Francesco, nato a Napoli il 14-11-1960 nella parte in cui non ha disposto l'attribuzione del totale delle spese processuali di questo grado liquidate in favore delle predette parti ad esso avvocato Domenico Chirulli anticipatario nonchè nella parte in cui ha liquidato in favore di dette parti civili le spese documentate di questo grado d'appello in € 348,00 anziché in € 1.559,00;

rilevato che sussiste errore materiale nel dispositivo della predetta sentenza laddove, nella parte in cui è stata pronunciata la condanna dell'imputato e della responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, in solido tra loro, al pagamento delle spese processuali di questo grado in favore delle parti civili appellanti Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi, non è stata disposta l'attribuzione del totale delle spese processuali di questo grado liquidate in favore delle predette parti all'avvocato Domenico Chirulli anticipatario, come da dichiarazione contenuta nella nota spese depositata all'udienza del 4-5-2016;

rilevato d'ufficio che sempre nella parte del dispositivo della citata sentenza relativa alla liquidazione delle spese processuali di questo grado in favore delle parti civili appellanti Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi, dopo le

parole "rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso" per mero errore materiale è inserita nuovamente la frase "oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso", che deve essere espunta;

ritenuto che, pertanto, per tali parti va disposta la correzione come da dispositivo che segue;

rilevato che l'istanza non può invece essere accolta nella parte in cui viene chiesta la correzione in € 1.559,00 anziché in € 348,00 dell'importo delle spese documentate di questo grado d'appello liquidate in favore di delle parti civili Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi, atteso che, ad eccezione della copia della fattura 166640/15 del 30-5-2016 del B&B Hotel Firenze Novoli per l'importo di € 84,00, ritualmente prodotta all'udienza del 31-5-2016 e già oggetto della liquidazione, la documentazione tardivamente prodotta in fotocopia in allegato alla istanza di correzione del 16-6-2016 in esame non può essere presa in considerazione ai fini della pretesa rettifica del dispositivo,

P. Q. M.

visto l'art. 130 c.p.p. dispone la correzione materiale della sentenza del 31 maggio 2016 di questa Corte nel processo n. 5115/2015 R.G. App. nei confronti di Schettino Francesco, nato a Napoli il 14-11-1960, nel senso che - nella parte in cui è stata pronunciata la condanna dell'imputato e della responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, in solido tra loro, al pagamento delle spese processuali di questo grado in favore delle parti civili appellanti - immediatamente dopo le parole "per Abbinante Rosa Anna e D'Eliso Luigi, assistite e difese dall'avvocato Domenico Chirulli, in € 8.748,00 per compenso professionale, € 384,00 per spese documentate, oltre indennità di trasferta nella misura del 10% delle spese documentate e rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso", vanno espunte le parole "oltre rimborso spese



generali nella misura del 15% del predetto compenso" e vanno inserite le seguenti parole "disponendo l'attribuzione del totale delle spese processuali di questo grado liquidate in favore delle predette parti all'avvocato Domenico Chirulli anticipatorio".

Rigetta nel resto l'istanza.

Manda alla cancelleria per gli adempimenti e l'annotazione della presente ordinanza sull'originale del provvedimento.

Così deciso in Firenze il 20-7-2016

Il Consigliere est.

D. Chirulli

Il-Presidente

S. Neri

Depositato in Cancelleria il 29 LUG. 2016
IL CANCELLIERE

IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Dr.ssa Eleonora Renieri

E' copia conforme all'originale.
Firenze, il 01 AGO. 2016
IL CANCELLIERE

IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Dr.ssa Eleonora Renieri

n. 5115/2015 R.G. App.

n. 864/2016 CC

La Corte di Appello di Firenze sezione I penale, composta dai magistrati:

Dott. Grazia D'Onofrio

Presidente

Dott. Linda Vannucci

Consigliere

Dott. Angelo Grieco

Consigliere rel.

ha pronunciato la seguente

ORDINANZA di CORREZIONE di ERRORE MATERIALE

vista l'istanza presentata in data 14-6-2016 dall'avvocato Cesare G. Bulgheroni, nella qualità di difensore delle parti civili Saatsoglou Gavril, Saatsoglou Maria ed Eredità giacente di Grube Gabriele, con la quale si chiede la correzione materiale della sentenza pronunciata in data 31 maggio 2016 da questa Corte nel processo n. 5115/2015 R.G. App. nei confronti di Schettino Francesco, nato a Napoli il 14-11-1960, nella parte in cui ha liquidato in favore di dette parti civili le spese documentate di questo grado d'appello in € 1.704,80 anziché in € 2.615,45;

rilevato che effettivamente sussiste errore materiale nel dispositivo della predetta sentenza laddove - nella parte in cui è stata pronunciata la condanna dell'imputato e della responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, in solido tra loro, al pagamento delle spese processuali di questo grado in favore delle parti civili appellanti - alla quart'ultima pagina del dispositivo, le spese documentate di questo grado d'appello liquidate in favore di Saatsoglou Gavril, Saatsoglou Maria ed Eredità giacente di Grube Gabriele, sono state indicate in € 1.704,80 anziché in € 2.615,45;

ritenuto che può procedersi ex art. 130 del codice di rito, non importando la correzione alcuna modificazione sostanziale del provvedimento da emendersi, che permane intatto nel suo tenore dispositivo;

ritenuto che il predetto dispositivo deve, quindi, essere materialmente corretto nel senso innanzi esposto

P. Q. M.

visto l'art. 130 c.p.p. dispone la correzione materiale della sentenza del 31 maggio 2016 di questa Corte nel processo n. 5115/2015 R.G. App. nei confronti di Schettino Francesco, nato a Napoli il 14-11-1960, nel senso che - nella parte in cui è stata pronunciata la condanna dell'imputato e della responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, in solido tra loro, al pagamento delle spese processuali di questo grado in favore delle parti civili appellanti - alla quart'ultima pagina del dispositivo, laddove le spese documentate di questo grado d'appello liquidate in favore di Saatsoglou Gavril, Saatsoglou Maria ed Eredità giacente di Grube Gabriele sono indicate "in € 1.704,80" deve invece leggersi e intendersi "in € 2.615,45".

Manda alla cancelleria per gli adempimenti e l'annotazione della presente ordinanza sull'originale del provvedimento.

Così deciso in Firenze il 20-7-2016

Il Consigliere est.

A. P. Ricci

Il Presidente

S. P. L.

29 LUG. 2016

Depositato in Cancelleria il

IL CANCELLIERE

IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Dr.ssa *Elsonora Renteria*

E' copia conforme all'originale.
Firenze, il 01 AGO. 2016

IL CANCELLIERE

IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Dr.ssa *Elsonora Renteria*

n. 5115/2015 R.G. App.

n. 781/2016 + n.783/2016 CC

La Corte di Appello di Firenze sezione I penale, composta dai magistrati:

Dott. Grazia D'Onofrio

Presidente

Dott. Linda Vannucci

Consigliere

Dott. Angelo Grieco

Consigliere rel.

ha pronunciato la seguente

ORDINANZA di CORREZIONE di ERRORE MATERIALE

viste le istanze presentate rispettivamente in data 7-6-2016 dall'avvocato Maura Giannelli Savastano, nella qualità di difensore della parte civile Poliani Claudia, e in data 8-6-2016 dall'avvocato Andrea Di Blasio, nella qualità di difensore della parte civile Codoni Ivana, con le quali si chiede la correzione materiale della sentenza pronunciata in data 31 maggio 2016 da questa Corte nel processo n. 5115/2015 R.G. App. nei confronti di Schettino Francesco, nato a Napoli il 14-11-1960, nella parte in cui non ha liquidato le spese processuali di questo grado d'appello in favore delle citate parti; ritenuto che le due istanze possono essere riunite e trattate congiuntamente attesa l'identità dell'oggetto;

rilevato che effettivamente sussiste errore materiale nel dispositivo della predetta sentenza laddove - nella parte in cui è stata pronunciata la condanna dell'imputato e della responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, in solido tra loro, al pagamento delle spese processuali di questo grado in favore delle parti civili appellanti - alla penultima pagina del dispositivo, tra le parole "compenso;" e "dichiara", sono state omesse le seguenti parole: "per Codoni Ivana, assistita e difesa dall'avvocato Andrea Di Blasio, in € 7.290,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Poliani Claudia, assistita e difesa dall'avvocato Maura Giannelli Savastano, in € 7.290,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso;".

E' copia conforme all'originale.
Firenze, il 01 AGO, 2016

2

IL CANCELLIERE
IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Dr.ssa Eleonora Renieri

ritenuto che può procedersi ex art. 130 del codice di rito, non importando la correzione alcuna modificazione sostanziale del provvedimento da emendarsi, che permane intatto nel suo tenore dispositivo;

ritenuto che il predetto dispositivo deve, quindi, essere materialmente integrato nel senso innanzi esposto

P. Q. M.

dispone la riunione dei fascicoli n. 781/2016 e n.783/2016 CC relativi alle istanze presentate rispettivamente in data 7-6-2016 dall'avvocato Maura Giannelli Savastano, nella qualità di difensore della parte civile Poliani Claudia, e in data 8-6-2016 dall'avvocato Andrea Di Blasio, nella qualità di difensore della parte civile Codoni Ivana;

visto l'art. 130 c.p.p. dispone la correzione materiale della sentenza del 31 maggio 2016 di questa Corte nel processo n. 5115/2015 R.G. App. nei confronti di Schettino Francesco, nato a Napoli il 14-11-1960, nel senso che - nella parte in cui è stata pronunciata la condanna dell'imputato e della responsabile civile Costa Crociere s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, in solido tra loro, al pagamento delle spese processuali di questo grado in favore delle parti civili appellanti - alla penultima pagina del dispositivo, tra le parole "compenso;" e "dichiara", devono essere inserite le seguenti parole: "per Codoni Ivana, assistita e difesa dall'avvocato Andrea Di Blasio, in € 7.290,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso; per Poliani Claudia, assistita e difesa dall'avvocato Maura Giannelli Savastano, in € 7.290,00 per compenso professionale, oltre rimborso spese generali nella misura del 15% del predetto compenso;".

Manda alla cancelleria per gli adempimenti e l'annotazione della presente ordinanza sull'originale del provvedimento.

Così deciso in Firenze il 20-7-2016

Il Consigliere est.

A. P. M.

Il Presidente

[Signature]

29 LUG, 2016
Despedito in Cancelleria il
IL CANCELLIERE

IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Dr.ssa Eleonora Renieri