ALLEGATO 1

0293

Legione Carabinieri Toscana

Comando Provinciale di Grosseto

Reparto Operativo- Nucleo Investigativo

TRASCRIZIONE DELLA CONVERSAZIONE AMBIENTALE N. 4 - "UFFICIO 2"

DECRETO N. 12/285 R.G. DI INTERCETTAZIONE DI CONVERSAZIONI O COMUNICAZIONI TRA PRESENTI, DISPOSTA D'URGENZA DAL PUBBLICO MINISTERO IN DATA 14.1.2012

INIZIO CONVERSAZIONE DALLE ORE 16.14.41 DEL 14.1.2012
TERMINE CONVERSAZIONE ALLE ORE 16.58.36 DEL 14.1.2012

min. 27.38 giunge una telefonata

com: pronto ue!! èh!!...stò a Orbetello.....che hai fatto mi hai portato le scarpe? che hai portato? va bene ba bene e tu? eh farò un po' più tardi io ti dico il punto..un po'.. non so fino a che ora dura l'interro... sto interrogatorio io sto bene sono solamente di superstiti ne hanno trovato una quarantina io sono contento, relativamente, cosi per il momento cosi come si mettono le cose non lo so ma va bene così.

Schettino parla con Fabrizio.
Schettino in merito all'accaduto riferisce testuali parole (min.28:43):
"Fabri..... eeee.... ma qulcun'ate o post mi non er a cussì benerar a passa' lassot,peche' mann'ha rutt o cazz pass passa a là passa a là, a secc c' stev e nu er segnalat re cugegne man e c'ha passat.....è va bè non bisogna credere mai na realtà, meno la notizia....no io sò solo che alla fine mi so reso conto forse per riuscire a evitare più pesante del dovuto, poi alla fine non chiù liberat, cioè, va buo'....Fabri pò rarett o manager, passam a là, passam a là..... Fabrì in quel momento non dovresti levà a spin lì, è normale.....No perchè non ci voglio andà più sulla nave, pechè so io che nn c'vogli' chiù, vac pe nata vit,pechè non la vedo tanto bene."
parola incompressibile....io dopo alla fine mi sono

(Fabri.....eeee.... ma qualcun'altro al posto mio non sarebbe stato cosi' benevolo a passare lì sotto, perchè mi hanno rotto il cazzo, passa, passa di là, passa di là, la secca c'era ma non era segnalata dagli strumenti che avevo e ci sono passato.....e va bene non bisogna credere mai una realtà, meno che la notizia.....no io sò solo che alla fine forse mi sono reso conto ed ho cercato di evitare conseguenze più grandi di quelle che era successo,poi alla fine non ce l'ho fatta a liberarmi, cioè, va bene.....Fabri per dar retta al menager, passa da lì, passa da lì.....Fabrì in quel momento non vorresti togliere la sipna lì{inteso mentre il tutto accadeva}, è normale.....No perchè non ci voglio andare più sulla nave, perchè so io che non voglio più, cambio vita, perchè non la vedo tanto bene."

Il comandante prosegue la conversazione lamentando di non voler salire più su una nave , in quanto demoralizzato dell'accaduto.-

TRASCRIZIONE A CURA DEL C.RE IZZO RAFFAELE DEL COMANDO STAZIONE CARABINIERI DI ORBETELLO

ALLEGATO 1

0294

Legione Carabinieri Toscana

Comando Provinciale di Grosseto

Reparto Operativo- Nucleo Investigativo

TRASCRIZIONE DELLA CONVERSAZIONE AMBIENTALE N. 6 - "UFFICIO 2"

DECRETO N. 12/285 R.G. DI INTERCETTAZIONE DI CONVERSAZIONI O COMUNICAZIONI TRA PRESENTI, DISPOSTA D'URGENZA DAL PUBBLICO MINISTERO IN DATA 14.1.2012

INIZIO CONVERSAZIONE DALLE ORE 17.04.08 DEL 14.1.2012
TERMINE CONVERSAZIONE ALLE ORE 18.04.09 DEL 14.1.2012

SCHETTINO riceve una telefonata e parla con una persona chiamandolo Comandante. Schettini mette a conoscenza l'interlocutore che lui si trova in Procura a Orbetello e gli riferisce che Costa gli ha messo a disposizione l'avvocato e si informa se è il caso di mettere due avvocati per la vicenda.
I due commentano l'accaduto e Schettino domanda al suo interlocutore da dove ha visto la cosa dal....parola incompressibile- per dire che lui era troppo vicino e Schettino gli fornisce un numero dicendo testualmente: è 0-28 più o meno(non si comprende se si riferisce alla velocità , alla distanza o alla profondità) alla fine gli dice il nome Palandri specificando che è il suo avvocato.
Successivamente SCHETTINO chiama un'altra persona di nome Pietro che già è al corrente della situazione e gli chiede se secondo lui Costa ha tutti gli interessi a dire.....(non completa la frase).Schettino mette a conoscenza che con lui lì c'è l'avvocato,Schettino è preoccupato e chiede consigli a Pietro il quale presumibilmente gli da consigli di come muoversi in merito alla vicenda.
Al minuto 13:48 Schettino dice testualmente queste parole:
"ok va bene va bene grazie.....Albert....si...we Piè che t'aggia icer' ma rutt o cazz andiamo a salutare o Gigl, andiam a salutà o Gigl,stava uno scoglio lì affiorante e non l'abbiamo visto e siamo andati su.....quello che a me mi fa onore che abbiamo salvato tutti quanti tranne questi quà, che se non l'avessi fatto.....parola
14.40 io ho visto che - incomprensibile -mi so allontanato ho capito quando dovevo dare l'abbandono so stato in giro a piglià a gent a mar e so seren accussì com ...incompressibile...., m'sò fidat ra cart nautic e Palombi che ma chiammat."

" Ok va bene,va bene grazie.....Alberto.....si.....we Piè che ti devo dire mi ha rotto il cazzo, andiamo a salutare il Giglio, andiamo a salutare il Giglio ,stava uno scoglio lì sporgente e non l'abbiamo visto e ci siamo andati su. Quello che a me mi fa onore che abbiamo salvato tutti quanti, tranne questi quà(riferito alle vittime),che se non l'avessi fatto.....parola (min.14.40) io ho visto che - incomprensibile - so stato in giro a prendere la gente a mare e sono sereno così come un .....parola incompressibile.....mi sono fidato della carta nautica e di Palombi che mi ha chiamato."

Schettino continua a raccontare la manovra che ha effettuato citando delle coordinate e assicura al suo interlocutore che quello che gli ha raccontato è tutta la verità e la conversazione termina dicendo che se ci saranno novità lui lo chiamerà.

Schettino riceve un'altra telefonata da un avvocato il quale chiede se puo' nominare due avvocati e chiede informazioni quale sarà la sua posizione e se ci potrà essere l'arresto.
Successivamente Schettino riceve un'altra telefonata, da una persona che si chiama Comandante e lo mette a conoscenza che l'avvocato l'ha chiamato e che gli ha spiegato il tutto.

Schettino effettua una telefonata e parla con Maurizio il quale gli spiega in primo momento e in modo molto superficiale la dinamica dell'accaduto dicendo che so passati li vicino al Giglio per una navigazione turistica e che ci stava uno spuntone che non credeva che non fosse segnalato e che è passato a una distanza di 100 metri e che qualch'altra volta ci era già passato e che poi alla fine si è reso conto di quello che stava succedendo ed ha messo tutti in salvo e che al suo sapere secondo le procedure che con tutta la gente che lui aveva se non avrebbe fatto la mossa giusta non si sarebbe salvato nessuno ma sarebbero morti tutti quanti e che quindi da parte sua ha avuto tanta determinazione. Schettino si informa se è stata trovata qualch'altra persona e si auto accusa dicendo che non doveva andare vicino e non doveva uscire dalla navigazione e se ne doveva sbattere i coglioni, ma siccome ci sono sempre sti benedetti con me a bordo "saluta a questo, saluta a quello, saluta cosi" ed ecco quà.Schettino riferisce che lui ha fiducia dell'azienda al cento per cento.

Schettino effettua un'altra telefonata e parla con Paolo.
In un primo momeno parlano dell'intervista che gli hanno fatto e che lui per quello che ha dichiarato al microfono ed ha rispettato il vademecu che gli ha dato l'azienda, in quanto gli hanno fatto fare pure un corso.
Poi Schettino chiede a Paolo conferma se a lui risulta quello spuntone a 7 metri sulla carta natica e che lui era a 028. Inoltre fa presente a Paolo che per il momento non si è fatto sentire nessuno (presumibilmente personale dell'azienda).

TRASCRIZIONE A CURA DEL C.RE IZZO RAFFAELE DEL COMANDO STAZIONE CARABINIERI DI ORBETELLO

ALLEGATO 3
0296

Legione Carabinieri Toscana

Comando Provinciale di Grosseto

Reparto Operativo- Nucleo Investigativo

TRASCRIZIONE DELLA CONVERSAZIONE AMBIENTALE N. 12 - "UFFICIO 2"

DECRETO N. 12/285 R.G. DI INTERCETTAZIONE DI CONVERSAZIONI O COMUNICAZIONI TRA PRESENTI, DISPOSTA D'URGENZA DAL PUBBLICO MINISTERO IN DATA 14.1.2012

INIZIO CONVERSAZIONE DALLE ORE 18.48.51 DEL 14.1.2012
TERMINE CONVERSAZIONE ALLE ORE 19.11.01 DEL 14.1.2012

min. 05.13 Ambrosio Ciro entra in stanza.
Conversazione tra il Comandate e Ciro.

Ciro: Buonasera
Comandante: We Ciro
Ciro:Quant'eren e grad e rott? Quant'eren (Quanto erano i gradi di rotta? Quant'erano?)
Comandante : 026, 025 scus
Ciro:a chiest o PM (giel'ha chiesto il P.M.)
Comandante: nella dichiarazion che tu hai dato?
Ciro: Si Si 0,26
Comandante: E comm avessm avut piglià ?? Com'e'??? (E come avevano dovuto prenderlo??? Com'è??)
Ciro: Di Grosseto, quello che amm pigliat nun'er nu scogle elevato, che si vedeva ad occhio nudo (quello che abbiamo preso non erano uno scoglio elevato, che si vedeva ad occhio nudo)
Comandante: E'....
Ciro: Qualcosa di sommerso che nu s'verev, nu c'stev nient a sott nun s'verev nient. (Qualcosa di sommerso che non i vedeva, non c'era niente sotto non si vedeva niente)
Comandante: E chell che di chi (E' quello che dico io)
Ciro: Arricuordt ch tutt a dritt c'eran patter, c'è nun c'stev nient, niscun anomalia passavm a 026 re scogle (Ricordati che tutto diritto c'erano patter)
Comandante: Per andare bene cosi' ma nu c stà stu scuoglio(Per andare bene cosi'....ma non ci stava sto scoglio)
Ciro: Nu c'stev nient a scanzà in questo caso se no se ver o scuogl,..... è a popp a che ha preso qualcosa di sommerso alla quale non c'è nient ne segnat nient lì sul quel coso ma è la realtà.(Non c'era nulla da scanzare in quel caso se no si vedeva lo scoglio,....è la poppa che ha preso qualcosa di sommerso alla quale non c'è niente segnato niente lì sul quel coso, ma è la realtà.)

Ciro in primo momento cerca di dare una versione dei fatti, dicendo che non era uno scoglio che si vedeva ad occhi nudo, ma una cosa sommersa che andando diritto non c'era nulla da deviare e non vi era nessuna anomalia.
Il comandate chiede a Ciro cosa dicono di lui i media e Ciro gli risponde che non si fanno una ragione per quale motivo fosse passato da lì.

Schettino è al telefono:
racconta l'accaduto all'interlocutore.

min.10.30

Schettino parla con uno di nome Albert e gli comunica che lui è in Procura e che forse gli danno un fermo. Poi racconta che al momento del fatto lui era sul ponte e l'ufficiale che era li' con lui che eravamo passati a 028 e che lo scoglio l'hanno preso lateralmente, tutti i venerdì passava a cena,adesso perchè hanno rotto il cazzo, salutiamo a Palombi, salutiamo o vent ed ecco qua adesso ho pagato tutto quello che si sa.

min. 14.31

Comandante: ma non lo so non lo so no lo so non lo so non lo so io so che ho la coscienza...ho fatto tra virgolette non so se difinirla un'imprudenza ma comunque nei limiti della mia consapevolezza. lo squarcio è stato immenso, stava uno spuntone di roccia, poi tutto quello che poi è successo da quel momento in poi l'ho fatto nel massimo della mia professionalità e questo potrebbe alleviare o quanto meno dare l'illusione di stare in pace con la coscienza.

min. 15.00
il comandante continua a parlare al telefono con Albert e continua a raccontare dell'accaduto e che ora lo stanno raggiungendo la moglie con il fratello e che gli stanno portando i vestiti, in quanto i suoi oggetti e documeti sono rimasti a bordo, ed è tornato indietro per prendere la radio poi è andato sul ponte, poi quando ha visto che la nave si inclinava si è recato sul ponte all'aperto per vedere se la nave si aggistasse in messo agli scogli ha chiamato con il cellulare per non perdere la linea, poi quando ho capito che la nave si stava inclinando ho preso e sono sceso.Inoltre dice che adesso il suo tenore di vita cambia in quanto si trova con la testa sotto e con le gambe all'aria senza sapere nulla.

TRASCRIZIONE A CURA DEL C.RE IZZO RAFFAELE DEL COMANDO STAZIONE CARABINIERI DI ORBETELLO

ALLEGATO N. 4

PISTA N. 6

INTERCETTAZIONE DEL 14.01.2012 PRESSO LA SALA 1° DELLA COMPAGNIA CARABINIERI DI ORBETELLO

18.10		ENTRA IL COMANDANTE
18.33	SCHETTINO	*Parla al telefono: Volevo dire alla signora (inc) che (inc) io però volevo dire (incom) che l'intervista che noi abbiamo detto di non (inc), (pausa) ma è un guaio? (pausa) Si sono in attesa ancora! (pausa) Cioè ho fatto male a darle? (pausa) no no ma quelli mi fecero (pausa) Ok se non è rilevante, tutto sommato non ho detto nulla di sbagliato (inc)! (pausa) ma quelli lo sanno perché sono stato incriminato! Perché ci fecero fare un corso con la signora Car…inc) !ci fecero fare (incomp) cartellino (inc.) così! (pausa) Ma ora lei cosa fa aspetta me? (pausa) Ho capito ma quindi ora loro sono sicuri che mi danno il fermo? (pausa) Ma secondo te se io dico che mi avvalgo della facoltà di non rispondere … e non si incazzano di più questi qua? (pausa) Va bene ma quello se uno va vedere che dice la cosa com'è! (pausa) E' sbagliato? Mi dica lei! (pausa) Ok! (pausa) E poi (pausa) … va bene… (chiude la telefonata)* *Poi si rivolge al CORONICA: senti ma tu perché stai ancora qua?*

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PORTO SANTO STEFANO

Via G. Civinini,2 – 58019 PORTO SANTO STEFANO (GR)
tel.: 0564/812529 – fax: 0564/813325 – e-mail: ucportosantostefano@mit.gov.it

VERBALE DI SOMMARIE INFORMAZIONI DALLE PERSONE CHE POSSONO RIFERIRE CIRCOSTANZE UTILI AI FINI DELLE INDAGINI (ARTICOLO 351 C.P.P.), RELATIVE AL SINISTRO MARITTIMO OCCORSO IN DATA 13 GENNAIO 2011 ALLE ORE 21.30 CIRCA, ALLA MOTO NAVE CONCORDIA APPARTENENTE ALLA COMPAGNIA "COSTACROCIERE" AFFONDANTA PRESSO L'ISOLA DEL GIGLIO.

L'anno 2012 addì 15 del mese di gennaio alle ore 20.30 nella sede dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano, è presente, avanti a noi sottoscritti Ufficiali di Polizia Giudiziaria S.T.V. (CP) Marco RUBERTO, Capo 1°Np. MARCHITELLI Fabrizio, SGT Np Gianpiero ARRIA e Sig.ra SASTROPAWIRO Sri Semiarti nominata ausiliaria di P.G. con atto a parte ed allegato alla presente, il Sig. JACOB Rusli Bin nato a Jakarta il 11.12.1963 e IVI residente in via Mawar dalam Timur n°34 Jakarta Utara, identificato a mezzo: Sedicente, in qualità di marinaio Timoniere a bordo della M/N COSTA CONCORDIA, viene sentito in merito al sinistro di cui sopra e reso edotto dal non rendere dichiarazioni mendaci, spontaneamente dichiara quanto segue:==========.

D.: Da quanto tempo era imbarcato sulla Costa Concordia?
R: sono imbarcato il 21 ottobre 2011 e dal 21 dicembre 2011 ho iniziato a fare le guardie in plancia come marinaio timoniere. ----------

D.: Ha mai fatto il timoniere su altre Navi?
R: dal 2004 ho esperienza di timoniere sulle Navi Costa.

D.: quali sono i suoi turni di guardia a bordo?
R: espleto il turno di guardia dalle ore 08:00 alle ore 12:00 e dalle ore 20:00 alle ore 24:00.

D.: Mi indica i compiti del timoniere a bordo della Nave?
R: Mantengo la rotta secondo le disposizioni impartite dal Comando di bordo e, in talune occasioni controllo il pilota automatico impostato sulla rotta decisa in sede di pianificazione del viaggio. Inoltre osservo i punti cospicui sulla costa coadiuvando l'Ufficiale di Guardia in plancia durante la navigazione.

D.: Il giorno 13 Gennaio 2012 era di guardia nel turno tra le ore 20:00 e le ore 24:00?
R: SI.

D.: Da quando la Nave è partita da Civitavecchia avete mai inserito il pilota automatico?
R: quando abbiamo lasciato il Pilota da Civitavecchia la navigazione è stata effettuata, secondo quanto mi è stato passato in consegna dal precedente timoniere di nazionalità Filippina di nome Marlon di cui non ricorda il cognome, con il pilota automatico con rotta 201° fino alle ore 20:45 circa quando il 1° Ufficiale AMBROSIO mi ha ordinato di navigare in modalità manuale.

D.: Quando siete passati altre volte tra l'Isola del Giglio e il promontorio dell'Argentario avete sempre navigato in modalità manuale?
R: Si

D.: In altre occasioni a che distanza navigavate dall'Isola del Giglio?
R: Non ricordo la distanza in quanto non guardo il Radar o la carta nautica, ma mantengo esclusivamente la rotta che mi viene ordinata; anche se ricordo che sempre passavamo in egual distanza tra l'Isola del Giglio ed il Promontorio dell'Argentario mantenendo una rotta di 290°.

D.:Nel passaggio tra l'Isola del Giglio ed il Promontorio dell'Argentario il Comandante era in plancia?
R: In ogni occasione che passiamo nella zona dell'Isola del Giglio il Comandante sale e risiede in plancia, questa volta è salito poco dopo le 21:00, anche se non ricordo con precisione l'orario. Riferisco che in plancia erano presenti a quell'ora oltre a me ed al Comandante, il 1° Ufficiale AMBROSIO, il 2° Ufficiale URSINO, 3° Ufficiale CORONICA, un Allievo di Coperta di cui non ricordo il cognome, ma ricordo solo il nome Stefano ed altre due persone che ritengo fossero addetti all'Hotel.

D.: Ha visto il Comandante in quell'occasione consumare bevande alcoliche?
R: No, non l'ho mai visto bere alcolici in plancia.

D.: La rotta mantenuta nella navigazione svolta in data 13 c.m. era simile a quelle tenute nelle precedenti traversate nella stessa zona?
R: NO, in quanto in questa occasione mi sono reso conto che passavamo molto vicini all'Isola del Giglio.

D.: Può descrivere la navigazione effettuata durante la traversata tra l'Isola del Giglio ed il promontorio dell'Argentario?
R: Alle ore 20:45 il primo Ufficiale mi ordinava di passare in modalità manuale e di raggiungere e mantenere la rotta di 290° con una velocità di 15 Nodi. A circa 0.5/1 Mg dalla costa dell'Isola del Giglio il Comandante SCHETTINO, dopo circa 10 minuti passati ad interloquire con il personale dell'Hotel presente in plancia, ha preso la titolarità della Guardia e dopo ulteriori 10 minuti circa ha ordinato di accostare con 10° di barra a dritta fino alla rotta di 310° ed un minuto dopo ha ordinato urlando in modo frenetico "hard to starboard" (tutta barra a dritta). Subito dopo, questo ordine, ho sentito un forte colpo sul lato sinistro di poppa della Nave ed immediatamente il Comandante ordinava "Hard to port" (tutta la barra a sinistra) ed ancora "hard to starboard" (tutta barra a dritta). Io eseguivo all'istante tutti gli ordini a me impartiti fino a quando dopo l'ultima manovra scattavano molti allarmi e si verificava un black out della corrente, con contemporanea accensione delle luci di emergenza ed arresto dei sistemi di propulsione. Dopo l'urto la nave si è inclinata a sinistra di circa 15°, aumentando l'inclinazione con il passare del tempo.

D.: Ricorda se il Comandante, dopo l'urto, ha contattato od è stato contattato dalla Guardia Costiera
R: No, non ricordo se il Comandante ha contattato la Guardia Costiera o viceversa in quanto ero preso dal panico, tuttavia preciso che ho sentito il Comandante comunicare con il VHF in lingua italiana.

D.: Prima dell'incidente ha sentito qualcuno di bordo comunicare con il VHF?
R: No, il VHF non è stato utilizzato nei momenti immediatamente precedenti l'accaduto.

D.: Cosa è accaduto in plancia subito dopo l'urto?
R: Io sono rimasto al timone ed ho visto salire a bordo tutti gli ufficiali di coperta, non capendo quello che si dicevano.

D.:Quanto tempo è rimasto in plancia dopo l'incidente?
R: Sono rimasto per circa 30 minuti, fino al segnale d'emergenza caratterizzato da 7 fischi brevi seguiti da uno lungo.

D.:Cosa ha fatto dopo il segnale di emergenza?
R: Mi sono diretto sul ponte 4 alla lancia n° 8 lato sinistro,assegnatami dal piano di emergenza di bordo, dove ho la responsabilità di aiutare le persone ad imbarcare, ad ammainare la lancia ed infine a timonare la stessa. Ho trovato la lancia già piena di passeggeri ed alcuni membri

dell'equipaggio pronti ad ammainarla. L'equipaggio della lancia era formato da me, un carpentiere, un meccanico, un cuoco ed un pasticciere di cui non ricordo i nomi. Non ricordo quanto tempo è intercorso dal mio arrivo sul ponte 4 al segnale di abbandono nave. Subito dopo questo segnale abbiamo ammainato la lancia e ci siamo diretti in porto dove abbiamo sbarcato circa 150 passeggeri ed immediatamente ci siamo diretti sotto bordo recuperando circa una decina di persone gettatesi in mare.

D.:Ha avuto contatti con gli ufficiali di bordo o con personale della Costa dopo l'incidente?
R: No, non ho parlato con nessuno.==========

Non ho altro da aggiungere o da modificare.==========

Si da atto che il presente verbale viene chiuso alle ore 23.10 del 15 gennaio 2011.

Letto, confermato e sottoscritto in data e luogo come sopra.

IL DICHIARANTE
Sig. JACOB Rusli Bin

L'AUSILARIO DI PG

SASTROPAWIRO Sri Semiarti

GLI UFFICIALI DI P.G.

Sgt Np Gianpiero ARRIA

Capo 1° Cl. Np MARCHITTI Fabrizio

S.T.V. (CP) Marco RUBERTO

Risposta: mi sono intrattenuto un po' a chiacchierare con il Safety Trainer Officer BONGIOVANNI Andrea che è il mio braccio destro ed insieme ci siamo diretti verso il buffet sito a centro-poppa nave, nel ponte 9, per mangiare una pizza.

Domanda: che cosa è successo?

Risposta: intorno alle ore 21.40 circa, durante il tragitto, nei pressi della piscina, mentre eravamo all'altezza del bancone del bar, abbiamo avvertito una forte sbandata verso sinistra, per cui ci siamo resi conto che la nave stava eseguendo una decisa virata a dritta. Dalla intensità della sbandata abbiamo capito che si trattava di una accostata di emergenza. Infatti ho visto un carrello scaldavivande, parcheggiato con i fermi in prossimità della vetrata esterna della piscina lato dritto, iniziare a muoversi ed a prendere velocità. Mi trovavo sul lato sinistro della nave e sono corso parallelamente al bancone del bar incontro al carrello per fermarlo. Ho fatto fatica a correre per l'intensità della sbandata. Sono comunque riuscito a bloccare il carrello quando, circa 30 secondi – un minuto dopo la forte sbandata, abbiamo avvertito una forte vibrazione prolungata, quasi una serie di sobbalzi che a me sono sembrati dovuti ad un contatto, ed abbiamo notato degli sbalzi di tensione nell'illuminazione della nave. Questo particolare, conoscendo l'impianto di alimentazione di emergenza della nave, mi ha fatto capire che era avvenuto un black-out e che la nave era alimentata dai sistemi di emergenza. In effetti, quando in seguito mi sono recato sul ponte, ho verificato che era avvenuto il black-out ipotizzato.

Domanda: dopo la forte sbandata che lei attribuisce alla decisa accostata, la nave è ritornata dritta?

Risposta: si, la nave è ritornata dritta in un tempo normale.

Domanda: che cosa avete fatto?

Risposta: immediatamente dopo aver fermato il carrello, io ed il collega BONGIOVANNI ci siamo diretti di corsa verso il ponte di comando, al ponte 8. Appena entrati sul ponte ho visto che erano presenti: il comandante SCHETTINO, il 1° Ufficiale Ciro AMBROSIO, titolare della guardia in plancia, il 2° ufficiale URSINO Salvatore, che era in affiancamento ad AMBROSIO in quanto quest'ultimo doveva sbarcare a Savona ed URSINO doveva prenderne il posto. Inoltre c'era il 3° ufficiale, Silvia CORONICA, che era sottordine di guardia ed il timoniere Jacob RUSLI, ai comandi del timone.

Domanda: di che nazionalità è RUSLI?

Risposta: se non ricordo male è indonesiano.

Domanda: In che lingua si impartivano ordini al timoniere?

Risposta: normalmente in inglese.

Domanda: il RUSLI capisce l'italiano?

Risposta: ritengo che abbia una minima conoscenza di italiano perché ho in alcune circostanze verificato che il nostromo SCLAFANI Vincenzo, che non ha una adeguata conoscenza dell'inglese, gli impartisce ordini di lavoro in italiano.

Domanda: qual è la lingua di lavoro a bordo della Costa Concordia?

Risposta: la lingua di lavoro registrata a giornale ed indicata nel manuale di gestione della sicurezza è l'italiano ma a tutti gli ufficiali di coperta è comunque richiesta la conoscenza della lingua inglese almeno al livello B2. Per chi non raggiunge tale livello di conoscenza la compagnia impone 45 ore di corso direttamente a bordo, con esame finale.

Domanda: oltre le persone da lei citate, vi erano altri?

Risposta: non sono sicuro ma credo di aver individuato nell'immediatezza del mio ingresso sul ponte di comando l'Environmental Officer Alessandro DI LENA, anche lui 1° ufficiale di coperta.

Domanda: era presente l'Hotel Director GIAMPREDONI Manrico o altri?

Risposta: non posso affermarlo perché non ho prestato attenzione ad altri se non alle persone chiave per la gestione dell'emergenza. Sicuramente dopo di me sono arrivati sul ponte tutti gli altri ufficiali di coperta ed anche le hostess, credo tutte, ed anche il Cruise Director, RACCOMANDATO Francesco.

Domanda: com'era l'atmosfera in plancia al momento del suo arrivo?

Risposta: c'era preoccupazione ma non panico. Non c'era ancora la piena comprensione di quello che era avvenuto e si stava cercando di capirlo.

Domanda: quali disposizioni sono state impartite in tal senso?

Risposta: ho sentito il comandante dire testualmente "Cazzo, non l'avevo visto!", dopo di che ho chiesto al comandante in seconda BOSIO Roberto, se volesse che io scendessi giù in macchina a controllare la situazione. Ma lui mi ha detto di non preoccuparmi perché aveva già inviato in macchina il primo ufficiale IACCARINO e l'altro comandante in seconda, CHRISTIDIS Dimitrios. Mi sono quindi diretto al tavolo di carteggio al fine fare il punto nave. Ricorso esattamente l'orario perché l'ho visto al GPS ed erano le 21.48. In quel frangente ho percepito una comunicazione tra il ponte di comando e la sala macchine ed ho sentito che chi aveva ricevuto la comunicazione – non riesco a ricordare chi fosse – riferiva al comandante che in macchina c'era un ingresso d'acqua.

Domanda: come ha reagito il comandante a tale informazione?

Risposta: il comandante ha chiesto maggiori informazioni sulla falla ed ha chiesto di parlare con il Direttore di Macchina PILON Giuseppe. Ho sentito il comandante ripetere le informazioni ricevute dal direttore ed in particolare dire "come, abbiamo una cassa contaminata?". Ho quindi capito che una cassa del bunker doveva essersi miscelata con acqua di mare. A quel punto il comandante ha cercato di fare bilanciare la nave visto che cominciava a sbandare verso sinistra. Infatti ricordo di aver chiaramente sentito il comandante dire a qualcuno "bilanciamo la nave" senza, però, specificare come. Al riguardo preciso che a bordo sono presenti vari sistemi di bilanciamento. In generale il più veloce è il travaso di acqua di zavorra tra le casse alte ma, in alternativa o anche contemporaneamente, si può anche svuotare i doppi fondi. Non so esattamente quali manovre siano state eseguite. In ogni caso ricordo che il comandante ha chiesto di chiamare con il cellulare

di bordo il Fleet Crisis Coordinator della compagnia di navigazione, FERRARINI Roberto, quale diretto rappresentante del presidente della compagnia ma non ricordo esattamente che cosa si siano detti. Non sono in grado di riferirle a tempi precisi, ma ricordo che in quei frangenti il comandante SCHETTINO si è lasciato andare ad esclamazioni il cui senso esprimeva preoccupazione per aver fatto finire la nave sugli scogli e per le conseguenze sul suo lavoro e sulla possibilità di continuare a navigare. Tale ultima considerazione mi sembra che sia stata successiva alla conversazione con FERRARINI. Lo stato d'animo del comandante SCHETTINO in quei momenti mi è sembrato alterato e progressivamente andava a peggiorare. Ho notato che gli tremava la voce, soprattutto negli ultimi istanti in cui l'ho visto prima di lasciare il ponte. La cosa mi è parsa strana in quanto conosco il comandante SCHETTINO da circa tre mesi, cioè da quando sono imbarcato sulla Concordia il 10 ottobre scorso, e mi ha colpito il suo carisma e la sua capacità di manovra anche in situazioni difficoltose. Ad esempio ricordo una precedente manovra di uscita dal porto di Marsiglia con vento forte e senza l'ausilio di rimorchiatori, in cui il comandante ha dato prova delle proprie capacità.

Domanda: ma come mai la nave è passata da uno sbandamento a sinistra ad uno sbandamento a dritta?

Risposta: non sono certo, quello che posso dire è che la nave ha iniziato dapprima sbandare a sinistra fino a circa 3-4 gradi. E' rimasta in questa posizione per diverso tempo, non sono in grado di dire quanto, credo qualche minuto, forse 15 minuti. Successivamente la nave ha iniziato a raddrizzarsi e ha poi iniziato a sbandare a dritta.

Domanda: quando ha preso la posizione al GPS, dove si trovava la nave?

Risposta: ho preso due punti, uno alle 21.48, quando la nave si trovava tra Punta della Gabbianara e Punta del Lazzaretto, molto vicina alla costa. Il secondo punto nave l'ho preso alle ore 21.59 quando la nave si trovava un po' più a nord della Punta del Lazzaretto. In seguito, ho poi ricostruito che la nave è tornata più a sud, avvicinandosi al porticciolo dell'Isola del Giglio e girandosi di 180 gradi, in modo da mettere la prua sul porticciolo.

Domanda: quanto tempo dopo la nave ha inziato a sbandare a dritta?

Risposta: circa 10 – 15 minuti dopo l'ultimo punto nave, il terzo ufficiale SCARPATO stava cercando di riattivare il computer utilizzato per i calcoli di stabilità, visto che si era spento in seguito al black-out. SCARPATO ha collegato il computer ad una presa di corrente alimentata dai sistemi di emergenza e ha cercato di metterlo in linea con le sonde delle casse. Io ho cercato di aiutarlo. Mentre il computer si stava avviando mi sono accorto della presenza delle hostess, che comunque erano probabilmente già presenti sul ponte. Quando ho iniziato la simulazione dei compartimenti allagati mi sono improvvisamente accorto che eravamo sbandati dall'altra parte. A questo punto ho capito che era perfettamente inutile continuare la simulazione perché il software non si era ancora allineato con le sonde, forse perché queste non erano alimentate dai sistemi d'emergenza e ho pensato di riferire tutto al comandante o a qualcuno che potesse avvisarlo. Il

comandante era impegnato in altre comunicazioni e quindi ho riferito al comandante in seconda BOSIO che la nave era fortemente appoppata.

Domanda: sul ponte di comando, le prese alimentate dal sistema di emergenza sono contrassegnate o indicate espressamente?

Risposta: non ne sono sicuro, non mi sembra. So per certo che le prese elettriche alimentate dall'emergenza sono comunque all'interno della console nel locale denominato safety center del ponte di comando.

Domanda: il computer per il calcolo di stabilità era alimentato da una presa di emergenza?

Risposta: quando dal tavolo di carteggio mi sono recato nel safety center, sempre all'interno del ponte di comando, ho visto il computer già acceso. Ma SCARPATO mi ha chiesto la password per l'accesso e mi ha detto di aver acceso il computer dopo aver spostato la spina ad una altra presa elettrica alimentata dall'emergenza.

Domanda: in tutta questa situazione, c'era qualcuno che desse degli ordini precisi o comunque delle disposizioni per quanto riguarda l'emergenza in atto e per le informazioni da dare ai passeggeri?

Risposta: ricordo che il comandante ha chiesto se fossero partite le pompe per il bilanciamento della nave ed ha ripetutamente detto: "fate partire le pompe, raddrizziamo la nave" o qualcosa di simile. Le pompe comunque non erano partite e non si riusciva a farle partire dalla macchina. Io presumevo che si fosse allagato il locale pompe ed in effetti ne ho avuto conferma in seguito. Il Cruise Director, RACCOMANDATO, già prima che si riavviasse il computer dedicato ai calcoli di stabilità, ha chiesto al comandante se non fosse il caso di fare qualche annuncio ai passeggeri e che cosa dovessimo dire loro, visto che gli era già stato riportato che i passeggeri già immediatamente dopo l'urto, avendo anche loro percepito i forti scossoni, probabilmente spaventati, avevano indossato le cinture di salvataggio e si spostavano sulla nave dirigendosi verso i punti di raccolta. A questo punto il comandante ha disposto al Cruise Director di fare annunci rassicuranti, di dire che c'era stato un problema elettrico che sarebbe stato risolto al più presto. Nel frattempo IACCARINO e CHRISTIDIS, percorrendo il ponte 0, continuavano ad ispezionare i vari compartimenti sottostanti, riportando l'allagamento in sequenza dei locali PEM (motori di propulsione), poi dei compartimenti dei motori principali 1, 2 e 3 ed in seguito dei motori 4, 5 e 6. L'unico generatore che funzionava a tratti era il piccolo diesel generatore collocato sul ponte 12 che produce comunque meno di un Megawatt e non avrebbe mai potuto sostenere il carico della propulsione. Se le pompe non si fossero allagate tale ultimo generatore le avrebbe certamente alimentate. Questo flusso di informazioni si è protratto nel tempo per circa un'ora. Ad un certo momento CHRISTIDIS ha parlato direttamente con BOSIO e gli ha riferito che l'acqua a poppavia aveva già raggiunto il ponte 0 e che era necessario evacuare le cabine dell'equipaggio poste da centro nave a proravia al di sotto del ponte 0. BOSIO ha concordato sulla necessità di fare evacuare quella parte dell'equipaggio ed allora ho chiesto di potere andare io stesso a controllare che l'equipaggio fosse tutto al sicuro. Sono quindi andato giù e non appena ho raggiunto il ponte

0, all'altezza delle salette equipaggio, ho visto il Chief Security Officer, Christopher VAITY che stava procedendo insieme al proprio personale ad evacuare le cabine. Christopher mi ha rassicurato sulle operazioni in corso e quindi ho dato disposizioni che il mio pompiere BAGU Alif aiutasse il Chief Security. A questo punto BOSIO mi ha richiamato via radio e mi ha chiesto di ritornare sul ponte ma non so dire per quale ragione. Infatti, né BOSIO né altri mi hanno dato disposizioni specifiche quando sono tornato sul ponte di comando.

Domanda: è corretto che la decisione di fare evacuare l'equipaggio sia presa dal comandante in seconda?

Risposta: il comandante in seconda, nell'inquadratura dell'emergenza, quale On Scene Commander può certamente dare questa disposizione. Non si trattava di un abbandono della nave ma di uno spostamento di parte dell'equipaggio ai ponti superiori.

Domanda: dal momento del black-out la nave ha mantenuto la propulsione?

Risposta: credo di no, visto che la propulsione è elettrica, alimentata dai generatori. Infatti ricordo che quando sono andato sul ponte ho visto che tutti i pannelli di allarme segnalavano diverse avarie, ad esempio alla girobussola, ai telegrafi di macchina, al radar, alle pompe del timone, alla propulsione e ad altri sistemi.

Domanda: quando il comandante ha chiamato l'emergenza generale?

Risposta: non riesco a ricordare l'orario preciso, anche perché avevo ormai perso la cognizione del tempo. Quello che posso dire è che sul ponte noi ufficiali, sicuramente BONGIOVANNI e CANESSA ed io, eravamo concordi sulla necessità di andare avanti con le fasi dell'emergenza e dichiarare quindi l'emergenza generale. Ma il comandante non appariva comprendere la gravità della situazione in atto ed insisteva a contattare FERRARINI della compagnia. Ricordo ad esempio che quando abbiamo ricevuto dal Direttore di Macchina in seconda Antonio BORGHERO l'informazione che l'acqua era arrivata al ponte 0, cioè al ponte delle paratie stagne, il comandante ha chiesto a FERRARINI il numero di telefono di una società di rimorchio – non so di quale porto – ed ha chiesto a noi di annotare il numero di telefono del comandante del rimorchiatore che FERRARINI gli stava dettando. Io e SCARPATO ci siamo guardati con fare interrogativo dopo aver annotato questo numero, ma eravamo convinti che non fosse al momento l'azione prioritaria da compiere. Nel frattempo io avevo ancora al telefono BORGHERO che mi ha chiesto cosa dovessero fare lui ed i suoi ufficiali visto che la sala macchine si stava allagando. Ho chiesto al comandante che disposizioni dare a BORGHERO ed agli altri ma lui mi ha guardato con espressione assente e non mi ha dato risposta. A questo punto BORGHERO ha ribadito di avere l'acqua fin quasi dentro la centrale e mi ha chiesto se dovesse evacuare la macchina. In assenza di disposizioni del comandante e visto che non avevo immediatamente vicino il comandante in seconda BOSIO, sono stato io a dire a BORGHERO di evacuare la macchina insieme al resto del personale. Visto che anche il comandante in seconda CHRISTIDIS non aveva ancora manifestato l'intenzione di sollecitare il comandante, ho attirato la sua attenzione afferrandolo per un braccio e gli ho detto "K2, gli dica che dobbiamo andare avanti con l'emergenza". Lui ha concordato ed ha chiesto al

comandante di dichiarare l'emergenza generale. Solo a questo punto il comandante SCHETTINO ha annuito dicendo "andiamo avanti", allineandosi quindi con il nostro intendimento. BONGIOVANNI era vicino al comando dell'allarme generale e mi ha chiesto conferma se poteva azionarlo. Gli ho confermato di premere il pulsante e dare l'allarme. A questo punto mi sono allontanato dal ponte di comando ed ho raggiunto la muster station B, ubicata sul ponte 4 sul lato sinistro della nave, al fine di dare supporto al personale impiegato nella gestione della folla. Quando sono arrivato sul posto ho riscontrato che il personale di bordo presente aveva effettivamente bisogno di sostegno perché i passeggeri erano tantissimi ed erano molto spaventati. BONGIOVANNI si è invece diretto verso la muster station di dritta. Ho saputo poi che BONGIOVANNI è ritornato sul ponte di comando e vi è rimasto ancora per qualche tempo, fino all'ordine di abbandono nave.

Domanda: Che ore erano indicativamente?

Risposta: Ripeto di non essere in grado di ricordare gli orari. Dopo aver segnato l'ora al momento del secondo punto nave, non ho più avuto alcuna percezione del tempo.

Domanda: Mi sa dire in quanto tempo la nave si è sbandata a dritta in modo allarmante?

Risposta: Non posso dirlo con certezza, ma stimo che la nave si sia sbandata a dritta in modo preoccupante in circa 40-50 minuti.

Domanda: Secondo la sua esperienza e la sua conoscenza della nave, per sbandarsi con tale rapidità, quanti compartimenti dovevano essersi allagati?

Risposta: So per certo che erano allagati 3 compartimenti contigui di poppa perché avevo sentito alla radio le notizie riportate al ponte da IACCARINO e CHRISTIDIS.

Domanda: Era stata verificata la chiusura delle porte stagne prima della partenza?

Risposta: Certo, era stata verificata mezz'ora prima della partenza dal pompiere di guardia, ma non mi ricordo il suo nome. L'avvenuta chiusura delle porte stagne è stata riportata sul ponte ed annotata sulla check-list ed a giornale. Infatti, quando sono arrivato sul ponte, ho sentito il comandante chiedere di verificare che le porte stagne fossero tutte correttamente chiuse. Credo che abbia risposto affermativamente l'ufficiale di guardia AMBROSIO, e comunque sono andato io stesso a verificare al monitor del computer SMCS gli indicatori di chiusura delle porte.

Domanda: Chi ha pianificato la rotta del viaggio da Civitavecchia a Savona?

Risposta: Come di solito, la pianificazione del viaggio è stata fatta dall'ufficiale cartografo, cioè CANESSA Simone, in base alle istruzioni ed alle direttive del comandante.

Domanda: Era il primo viaggio che il comandante o CANESSA svolgevano da Civitavecchia a Savona?

Risposta: No, non era il primo viaggio, è una rotta ciclica, da quando sono imbarcato io la stessa rotta è stata fatta almeno una decina di volte. Civitavecchia e Savona sono porti fissi di ogni crociera e la rotta Civitavecchia - Savona è sempre mantenuta anche quando si cambia dalla crociera estiva a quella invernale.

0322

Domanda: Durante questa traversata da Civitavecchia a Savona, nel passaggio in prossimità dell'isola del Giglio, avete seguito la solita rotta?

Risposta: Non posso dire con certezza se fosse una rotta particolare sia perché non mi occupo della pianificazione della rotta sia perché non mi trovavo sul ponte al momento del transito.

Domanda: Però lei è salito sul ponte e si è recato al tavolo di carteggio, mettendo il punto nave. Non ha visto la rotta seguita dalla nave fino a quel momento?

Risposta: Ho visto la rotta che era stata tracciata dal cartografo sulla carta nautica e ho notato che la nostra posizione era di circa 5 miglia nautiche più ad ovest. La rotta seguita era infatti completamente diversa da quella tracciata ed era molto più vicina alla costa e, da un punto nave tracciato più a sud dell'Isola del Giglio precedentemente, deduco che si era già da tempo fuori rotta.

Domanda: Nessuno ha obiettato al comandante che la rotta era troppo vicina alla costa?

Risposta: Posso dire che il primo ufficiale AMBROSIO, in quel momento di guardia, ed URSINO mi hanno riferito che quando AMBROSIO, credendo di essere troppo vicino alla costa ha ordinato al timoniere di virare a dritta in modo da allontanarsi dalla costa dell'Isola del Giglio, il comandante SCHETTINO ha sollevato AMBROSIO dalla responsabilità della guardia assumendo direttamente il comando di navigazione ed ha ordinato al marinaio timoniere di mantenere la rotta e di aumentare la velocità della nave.

Domanda: dal momento della cognizione del danno subito dalla nave, chi è stato informato dal comandante?

Risposta: il comandante ha informato solamente FERRARINI della compagnia. Non so se nei pochi minuti in cui ero uscito dal ponte di comando, il comandante avesse informato le autorità. Certamente non lo ha fatto mentre c'ero io fino a quando non lo ho sentito chiaramente rispondere ad una specifica domanda di una Capitaneria che stava dando il distress.

Domanda: è possibile che FERRARINI abbia dato disposizioni al comandante di non dare immediatamente l'allarme alla Guardia Costiera?

Risposta: non lo credo. Non ho sentito alcun commento del comandante in tal senso. E comunque conoscendo FERRARINI non credo che potesse mai dare una disposizione del genere.

Domanda: a che ora è stato dato l'ordine di abbandonare la nave, in che posizione si trovava la nave e con che sbandamento?

Risposta: non sono in grado di riferire l'ora, in effetti mi trovavo sul lato sinistro e non avevo punti costieri di riferimento a vista ma credo che fossimo nella stessa attuale posizione della nave. Quando ho lasciato il ponte di comando in seguito all'emergenza generale la nave aveva già raggiunto dai 10 ai 12 gradi di sbandamento laterale a dritta. All'abbandono nave lo sbandamento era aumentato visibilmente. Anche nelle fasi precedenti lo sbandamento era ormai tale da

rendere difficile camminare lungo i corridoi della nave. Ritengo però che allo sbandamento abbia contribuito anche il fatto che la nave si fosse appoggiata sul fondale.

Domanda: chi ha coordinato le fasi dell'abbandono nave?

Risposta: siamo stati noi sul posto a coordinare l'imbarco dei passeggeri sulle imbarcazioni di salvataggio. Io mi sono recato sulla zona poppiera insieme a DI LENA e la CORONICA perché ritenevo che fosse la parte più problematica per l'abbandono della nave, mentre a prua è andato SCARPATO ed il nostromo SCLAFANI. Nella parte di dritta invece c'erano IACCARINO e BONGIOVANNI.

Domanda: Il comandante e gli altri ufficiali dov'erano?

Risposta: Non so dove fossero il comandante e gli altri ufficiali che ho lasciato sul ponte di comando. Io sono rimasto nella posizione di ammaino delle imbarcazioni di poppa sinistra fino a quando era materialmente possibile continuare ad ammainarle da tale lato. Infatti ad un certo punto ho notato che una lancia, esattamente la n. 24, si è bloccata durante l'ammaino a causa del sempre più accentuato sbandamento. A bordo c'erano 150 persone e, poiché non si poteva in alcun modo cercare di recuperare l'imbarcazione, ho cercato di indurre degli scossoni lavorando con il freno a gravità, fin quando l'imbarcazione ha rotto i pattini venendo finalmente giù in scivolata sulla fiancata. Ho dovuto ripetere tale manovra per tre lance. In seguito, insieme a DI LENA mi sono spostato a dritta. Lì abbiamo fatto imbarcare circa 105 persone sulle zattere di salvataggio ammainabili e le abbiamo portate a pelo d'acqua. In seguito anche il ponte 4, dove ci trovavamo, cominciava ad allagarsi a poppavia. Mi trovavo all'interno di un'altra zattera per aiutare le persone a salire. Quando si è riempita non ho fatto a tempo a scendere sul ponte che il frigorista capo, non ricordo il nome, ha liberato la zattera e mi sono ritrovato alla deriva. A questo punto è arrivato BONGIOVANNI con il tender ed ha preso la zattera a rimorchio. Dopo aver affidato la zattera ad una motovedetta mi sono fatto portare nuovamente sotto bordo sul lato dritto per cercare di risalire a bordo o comunque di recuperare le persone che erano ancora sui ponti 3 e 4 verso cui erano stati invitati a recarsi i passeggeri. Proprio in quel momento la nave ha subito un ulteriore scossone e si è sbandata ancora. In quel momento ho visto perfettamente il comandante in seconda CHRISTIDIS che era cercava di preparare un'altra zattera ma era ormai rimasto intrappolato sul ponte 4 e non ha potuto fare altro che gettarsi in acqua. Ho visto che insieme ad altri ha raggiunto a nuoto gli scogli a circa 50 metri di distanza. Quasi tutti i ponti esterni sul lato dritto a quel punto erano immersi e ho visto che molte persone hanno iniziato a gettarsi in acqua sempre sul lato dritto. In quei momenti, già prima dell'ultima sbandata, almeno 5-6 imbarcazioni di salvataggio facevano la spola tra la nave e la banchina per sbarcare i naufraghi e ritornavano sotto bordo a prenderne altri. Lo stesso facevano anche le motovedette, alcune delle quali si occupavano di radunare le zattere e di rimorchiarle in porto. Le operazioni procedevano snelle, ma con l'ultimo scossone anche il lato dritto era ormai inutilizzabile per ammainare le imbarcazioni e le zattere. A questo punto l'unica possibilità di salvarsi era quella di gettarsi in acqua. Molti passeggeri lo hanno fatto d'istinto, per altri siamo stati noi, sotto bordo, a gridare loro di gettarsi in acqua. Ricordo che alcuni passeggeri sono stati letteralmente spinti in

mare dagli altri ufficiali ancora presenti a bordo. Tra questi ufficiali ricordo URSINO, la CORONICA, AMBROSIO. Tutti loro si sono lanciati in mare insieme o dopo CHRISTIDIS. Durante tutte le fasi dell'abbandono nave, le comunicazioni radio avvenivano solo con il comandante in seconda BOSIO che, di fatto, aveva assunto il comando delle operazioni. Ho sentito le comunicazioni di BOSIO fino a pochi istanti prima dell'ultimo scossone. Ho saputo poi da IACCARINO che con l'ultimo scossone BOSIO era caduto in mare e lui lo aveva recuperato e portato a terra. Il comandante non l'ho più visto da quando ho lasciato il ponte di comando per tutta la durata delle operazioni, fino a poco prima di tornare a bordo.

Domanda: Quando è risalito a bordo?

Risposta: Saranno state le 5 del mattino circa. Il Comandante MATTESI della compagnia mi ha cercato al telefono e mi ha chiesto se fossi disponibile a tornare a bordo perché la Guardia Costiera aveva richiesto la presenza di qualcuno dell'equipaggio sulla nave al fine di cooperare con il loro aerosoccoritore e con i Vigili del Fuoco per la ricerca ed il salvataggio dei passeggeri eventualmente ancora a bordo. Mi sono imbarcato su una motovedetta della Guardia Costiera che mi ha portato alla biscaglina di poppa. Sono salito a bordo ed ho raggiunto la squadra dei Vigili del Fuoco ed ho fornito loro alcune informazioni su come raggiungere i locali interni della nave. Dopo queste informazioni i Vigili del Fuoco hanno disposto di sospendere le attività a bordo perché era necessario pianificare con cura l'ingresso nei locali della nave, visto che le scale erano impraticabili e bisognava calarsi con funi ed imbracature. A questo punto siamo tornati in porto e mi sono mantenuto a disposizione della Capitaneria per eventuali ulteriori interventi.

Domanda: Ha altro da aggiungere o da dichiarare?

Risposta: No, non ho altro da aggiungere.

Il presente verbale, dopo essere stato riletto e confermato, viene chiuso alle ore 01.55 del giorno 16 gennaio 2012 e viene sottoscritto dai verbalizzanti nonché dalla parte sentita a sommarie informazioni.