N. 12/285 N.R. e N.12/117 G.I.P.

TRIBUNALE DI GROSSETO

UFFICIO DEL GIUDICE PER LE INDAGINI PRELIMINARI

Il Giudice per le indagini preliminari, D.ssa Valeria MONTESARCHIO;

Vista la richiesta del Pubblico Ministero, pervenuta in data 16/01/2012 alle ore 13,55, di convalida del fermo di:

- SCHETTINO Francesco nato a Napoli il 14 novembre 1960;

Difensore di fiducia Avv. Bruno LEPORATTI del Foro di Grosseto.

per la seguente violazione:

a) *113, in concorso con Ciro Ambrosio, 449[2] in riferimento all'art. 428, 589[3] c.p., per avere, in cooperazione tra loro, Schettino quale comandante della nave Costa Concordia, Ambrosio quale primo ufficiale di coperta (responsabile della guardia) – per colpa consistita in imprudenza, negligenza e imperizia e in violazione della normativa di settore (e in particolare dell'art. 6, l. 27 dicembre 1977 n. 1085, per avere mantenuto una velocità superiore a 15 nodi, ancorchè in prossimità di ostacoli, in modo da non poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare abbordaggi e per arrestare il natante entro una distanza adeguata alle circostanze e alle condizioni del momento), cagionato il naufragio della suddetta Costa Concordia, al contempo così cagionando la morte di Tomas Alberto Costilla Mendoza, Jean Pierre Micheaud e Francis Servel, i quali, caduti in mare, perivano per annegamento ovvero per ipotermia.*

In Isola del Giglio, il 13 gennaio 2012.

b) *81[1] e 591 c.p., per avere abbandonato circa trecento persone (passeggeri sulla nave da crociera Costa Concordia), incapaci di provvedere per sé stessi (in particolare, poiché*

ancora a bordo della suddetta motonave, in fase di naufragio ed in ora notturna), dei quali doveva avere cura in quanto comandante della suddetta motonave.

In Isola del Giglio, il 13 gennaio 2012.

c) *1097 cod. nav., per non essere sceso per ultimo da bord9o della motonave Costa Concordia, della quale era comandante, durante l'abbandono della medesima (in pericolo, siccome in fase di naufragio).*

In Isola del Giglio, il 13 gennaio 2012.

accertato in il giorno.

Sentiti all'udienza di convalida del 17/01/2012 il PM, l'arrestato ed il suo difensore, ha pronunciato la seguente

ORDINANZA

Sui presupposti per il provvedimento di fermo di cui all'art. 384 c.p.p. il giudice osserva quanto segue:

Sussistono i gravi indizi in ordine ai reati ipotizzati dalla Pubblica Accusa a carico di Schettino Francesco come emerge dagli atti con particolare riferimento alla prima informativa della Guardia Costiera di Porto Santo Stefano del 14/1/2012, alle sit rese dai membri del personale di bordo, dal cronologico eventi della Capitaneria di Porto di Livorno, dalla registrazione AIS agli atti, dall'Annotazione di PG della Capitaneria di Porto di Livorno. Da tutti gli atti di indagine compiuti nell'immediatezza del tragico evento risulta la condotta colposa contestata al comandante Schettino Francesco che mediante una manovra gravemente imprudente avvicinando la nave da crociera "Costa Concordia" eccessivamente al tratto costiero dell'isola del Giglio, con un cambiamento della rotta ordinaria nella cd. rotta per "navigazione turistica" (si vedano le dichiarazioni rese in modo univoco da Bosio Roberto, Fiorito Alberto, Coronika Silvia, Jacob Rusli Bin e Iannelli Stefano) cagionava l'impatto con un grosso scoglio costiero che determinava una falla nel fondo del natante. La deviazione di rotta e l'accostamento a 0,28 miglia di distanza marina dalla costa dell'isola è stata ammessa anche dal comandante nel corso dell'interrogatorio di garanzia, affermando di essersi accorto unicamente mediante i suoi riflessi visivi che vi era uno scoglio in sporgenza con il quale la nave andò ad impattare sul fondo. E' evidente ed indiscutibile la grave imprudenza e imperizia che ha connotato la condotta dell'indagato nel momento in cui pose in essere la manovra sconsiderata appena menzionata. L'impatto con lo scoglio determinò l'apertura della falla attraverso la quale l'acqua invase i locali macchine e mandava in tilt l'impianto elettrico dei motori, cagionando il back out all'interno della nave che, prima sbandando sul lato sinistro, cominciava ad imbarcare acqua e ad inclinarsi sul fianco opposto. In tale frangente il comandante, per imperizia e negligenza,

sottovalutava la portata del danno e ometteva di avvisare per tempo le Autorità costiere dell'incidente, riferendo che si trattava di un problema elettrico (black out), senza menzionare nell'immediato l'impatto che aveva determinato l'apertura della falla e l'ingresso di flusso di acqua in cinque locali nella sala macchine della nave e così ritardando le procedure di emergenza e di soccorso (si veda brogliaccio della sala operativa dell'ufficio circondariale marittimo di porto Santo Stefano; cronologico Capitaneria di Porto di Livorno, rapporto della sezione operativa Guardia di Finanza Porto Santo Stefano, sit rese da Coronika Silvia e da Iannelli Stefano). E' infatti accertato, nonostante le dichiarazioni di segno contrario rilasciate in sede d'interrogatorio, che il comandante non potesse non rendersi conto nell'immediato della gravità del danno prodotto sia per l'inclinazione sempre più evidente della nave, sia perché avvertito dal personale dell'imbarco ingente di acqua (si vedano sit di Pilon Giuseppe e Coronika Silvia ed altro personale tecnico di bordo). Nella predetta situazione, il comandante perdeva il controllo della nave che aveva i motori spenti e si spostava solo tramite l'abbrivio ed i timoni. Il segnale di emergenza veniva dato solo dopo 30 – 40 minuti dall'impatto (come riferito dallo stesso Schettino), nel frattempo nessun segnale di allarme esterno veniva dato alle Autorità costiere per far capire l'effettiva gravità della situazione a bordo nave. A questo punto, come si apprende anche dalle dichiarazioni del comandante Schettino (che sul punto sono riscontrate da quanto riferito dal comandante in seconda da tabella Bosio Roberto), ordinava di dare fondo alle ancore e la nave, aumentando progressivamente l'inclinazione sul lato di dritta, si arenava in prossimità della costa dell'isola. Sono agli atti e conosciuti tramite i bollettini ufficiali richiamati gli sviluppi successivi del tragico naufragio della Costa Concordia (si vedano ancora il Rapporto Informativo della Sezione Operativa Navale della Guardia di Finanza di Porto Santo Stefano, cronologico eventi della Capitaneria di Porto di Livorno, relazione di servizio e brogliaccio della sala operativa dell'Ufficio circondariale marittimo di porto Santo Stefano, filmati dalle motovedette di soccorso).

Alle ore 22.58 il comandante ordinava l'abbandono della nave, che comunicava alle Autorità costiere (si veda rapporto informativo del comandante della Sezione Operativa Navale di Porto Santo Stefano) ma, durante le predette operazioni, lasciava la nave quando a bordo nave vi erano ancora almeno un centinaio di persone (si veda annotazione di PG del capitano di porto di Livorno all. 23), sit rese da Christidis Dimitros e Iannelli Stefano, nonché sit rese da numerosi membri del personale di bordo che affermano che durante le operazioni di sbarco non hanno più visto il comandante a bordo nave, Annotazione di PG del CF Gregorio De Falco del 15/1/2012 all. 170).

La circostanza è ammessa anche dal comandante Schettino che tuttavia, nel suo racconto in sede di udienza di convalida, afferma che l'abbandono non fu voluto e che nelle condizioni in cui si trovava sul ponte che aveva raggiunto, era necessitato. E' tuttavia accertato che altri ufficiali ancora a bordo

nave coordinarono e diressero le operazioni di salvataggio, mentre il comandante aveva raggiunto uno scoglio a bordo della scialuppa di salvataggio e si rifiutava di risalire a bordo nave ritenendo ciò un'impresa impossibile (cifra ancora dichiarazioni rese nel corso dell'udienza di convalida).

Premesso ciò sulla sussistenza effettiva di gravi indizi di colpevolezza in ordine ai reati contestati all'indagato, non ritiene il giudicante che sussista il secondo presupposto previsto dalla legge per il provvedimento di fermo disposto a carico di Schettino Francesco, ossia il concreto pericolo di fuga, per i seguenti motivi.

Dalle testimonianze raccolte nell'immediatezza dei fatti mediante le sommarie informazioni rese dalle persone che si accompagnavano al comandante appare evidente che lo stesso, una volta abbandonata sia pure intempestivamente la nave, rimase fermo sulla scogliera dell'isola del Giglio ove era approdato a bordo di una lancia, e guardava la nave affondare in balia del tragico evento che stava verificandosi (si vedano relazione di servizio del cap. Galli Roberto, responsabile Area Vigilanza del comune Isola del Giglio, dichiarazioni rese da Christidis Dimitros e da Iannelli Stefano, testimoni oculari, in modo univoco sul punto). Al sopraggiungere della motovedetta di soccorso il comandante saliva a bordo della stessa e veniva condotto presso gli uffici del CC compagnia di Orbetello, ove ne veniva disposto il fermo. Non vi è traccia agli atti e nelle cronache della vicenda (il comandante Schettino rilasciava nell'immediatezza dichiarazioni ai giornalisti in un'intervista trasmessa dai telegiornali nazionali) di alcun tentativo di fuga posto in essere nel corso e successivamente all'evento catastrofico oggetto d'indagine. Tale tentativo non può essere integrato dall'abbandono sia pure precoce della Costa Concordia perché risulta che comunque il comandante era accompagnato nello sbarco da membri dell'equipaggio, rimase sulla scogliera a guardare il disastro provocato, venne raggiunto dal personale dei Vigili del Fuoco ed aveva nel frangente contatti telefonici con il comandante De Falco, che gli ordinava di risalire sulla nave. In tal caso lo Schettino non pose in essere alcuna condotta volta ad allontanarsi dalla località costiera ove furono gestiti i soccorsi ai naufraghi o comunque diretta ad ostacolare la sua identificazione nella veste occupata. Come è stato ricordato dalla difesa nel corso dell'udienza di convalida, il comandante era al momento dello sbarco privo di documenti e tuttavia non risulta nessun tentativo di nascondersi o fuggire. Anche alla luce della costante giurisprudenza di legittimità (si vedano tra tutte Cass. Pen. Sent. N. 15315 del 7/4/2010; N. 5244 del 10/1/2006; N. 4089 del 18/12/2003) non si ritiene che il presupposto del concreto pericolo di fuga abbia connotato la condotta dell'indagato sia nel corso della vicenda del naufragio sia nei momenti successivi, e ciò anche in considerazione di tutte le circostanze di tempo e di luoghi in cui la stessa vicenda si è svolta. Occorre ricordare sul punto che il presupposto del pericolo di fuga è l'unica esigenza che può giustificare la misura cautelare del fermo d'indiziato di delitto, non potendo la stessa misura essere per legge adottata

per far fronte alle altre esigenze cautelari di cui all'art. 274 c.p.p. e segnatamente di quella di cui alla lett. a) della norma richiamata.

Per quanto poi attiene alla possibilità, paventata nella richiesta di convalida, che il comandante Schettino, in ragione della sua carica ed in occasione della sua attività di comandante di nave abbia potuto allacciare rapporti umani in località estere che avrebbe potuto utilizzare per fuggire e sottrarsi alle indagini, è evidente che questa circostanza sia del tutto ipotetica e comunque sfornita di qualsiasi appoggio anche a livello indiziario.

PQM

Letti gli art. 384 e 390 c.p.p.

Il Gip NON CONVALIDA il provvedimento di fermo disposto a carico di Schettino Francesco in data 14/1/2012.

Sulla ulteriore richiesta della Procura della Repubblica di Grosseto di applicazione a carico di Schettino Francesco della misura della custodia cautelare in carcere il Giudice osserva:

Sulla sussistenza dei gravi indizi di colpevolezza di cui all'art. 273 c.p.p. deve integralmente richiamarsi quanto premesso in fatto nella presente ordinanza circa gli accertamenti relativi alla dinamica del naufragio oggetto di indagine, ed in ordine alla condotta gravemente colposa tenuta dal capitano nel corso di tutta la vicenda che occupa. La gravità del comportamento colposo del comandante è infatti riscontrabile dall'inizio, con l'ordinare e mettere in atto la sconsiderata manovra di eccessivo avvicinamento all'isola, nella fase dell'impatto, con il sottovalutare il danno prodotto nella parte vitale della "Costa Concordia" e nella fase immediatamente successiva al predetto impatto, con il ritardo dei segnali di allarme e comunque di segnalazione alle Autorità costiere dell'effettiva situazione in cui si trovava la nave. La manovra di emergenza che il comandante effettuava per accostare la nave alla costa dell'isola (manovra da lui dettagliatamente descritta nel corso dell'interrogatorio) non vale ad esimerlo da responsabilità o comunque ad affermare le predette responsabilità, poiché è logico che si è trattato, a quel punto, di un atto dovuto a limitare il più possibile le conseguenze tragiche che il grave errore commesso ed ammesso troppo ha determinato. Ma sussistono i gravi indizi di colpevolezza anche per gli altri reati contestati a Schettino Francesco. Infatti occorre ribadire sul punto che risulta agli atti e che è stato chiarato dall'indagato anche nel corso dell'interrogatorio di garanzia che lo Schettino lasciava la ve quando erano ancora in corso le operazioni di abbandono della stessa da parte dei passeggeri, stite da altro personale di bordo. Il fatto che altro personale ed altri ufficiali ancora sulla nave si operavano in ogni modo per consentire lo sbarco dei passeggeri smentisce oggettivamente quanto chiarato dal comandante sull'oggettiva impossibilità di dirigere e gestire le procedure di ergenza e soccorso. Se anche fosse vero quanto asserito sulla necessità oggettiva dello sbarco,

come ha sottolineato la pubblica accusa, nessun tentativo serio di ritornare almeno in prossimità della nave venne fatto dal comandante nelle fasi immediatamente successive all'avvenuto abbandono della Costa Concordia.

Sulla sussistenza delle esigenze cautelari di cui all'art. 274 c.p.p. occorre rilevare che:

Per i motivi sopra esposti in ordine alla mancata convalida del fermo ritiene il Giudice non sussistente un concreto pericolo di fuga dell'indagato, non potendo per legge e costante giurisprudenza il predetto presupposto identificarsi in una mera ipotesi investigativa non supportata da alcun elemento riferibile alla sua condotta. Si ripete che lo Schettino, dopo aver lasciato la nave, non compiva alcun atto dal quale poter desumere che avesse intenzione di fuggire. Le dichiarazioni da lui rese nella Caserma Carabinieri di Orbetello, circa la sua intenzione di cambiare vita e di non voler più andare sulle navi, sono chiaramente dovute allo sconforto per il disastro provocato e non riventono alcun rilievo nel senso dell'intenzione di darsi alla fuga.

Quindi va esclusa l'esigenza cautelare di cui alla lett. b) dell'art. 274 c.p.p.

Venendo al pericolo di inquinamento probatorio deve rilevarsi che quanto inizialmente evidenziato dalla pubblica accusa in ordine alla presunta intenzione da parte del comandante di asportare in qualche modo il Voyage Data Recorder (VDR) della nave è smentito agli atti dal documento 170, annotazione di PG del CF De Falco, che precisa il possibile fraintendimento di un'informazione data sul punto. Afferma il comandante De Falco che " a seguito del contatto intercorso tra il responsabile della Compagnia, il sig. Mattesi Paolo presente in sala operativa ed il comandante Schettino, si decise di inviare altra persona, successivamente individuata nell'Ufficiale Pellegrini Martino, poiché il comandante non appariva essere lucido".

Quanto alla possibilità che il comandante si avvalga della sua posizione gerarchica per influenzare le dichiarazioni testimoniali degli ufficiali e del personale di bordo circa l'accadimento dei fatti, allo stato delle indagini, in cui sono stati sentiti molti dei sottoposti del comandante che hanno reso dichiarazioni non contraddittorie tra di loro, non appare sussistente il predetto pericolo. Deve anche rilevarsi l'atteggiamento parzialmente collaborativo tenuto dal comandante in sede di udienza di convalida, in cui, come già detto ha ammesso l'errore effettuato con la manovra scellerata di avvicinamento all'isola. Non si vede, alla risultanze delle investigazioni, quale versione di comodo il comandante possa precostituire allo scopo di andare esente da responsabilità.

Ricorre senz'altro l'oggettiva gravità del fatto, un disastro di proporzioni mondiali e ricorre la condotta gravemente colposa configurabile a carico del comandante della Costa Concordia. Questi dati, di natura comunque oggettiva, vanno ad aggiungersi ad una valutazione nel complesso negativa della personalità del soggetto. Ciò a parere del giudice non specificamente sotto il profilo delle esigenza cautelari prospettate dalla Pubblica Accusa, ma piuttosto sotto il profilo del pericolo

di recidivanza in delitti a sfondo colposo perpetrati ai danni di terze persone affidate alla cura e responsabilità del soggetto indagato, per il ruolo e l'attività svolta. Infatti, seppure come ricordato sopra, lo Schettino ammette la propria imprudenza nel corso dell'interrogatorio, egli cerca di temperare l'enormità del suo errore con la manovra successiva, compiuta per evitare l'allontanamento della nave dalla costa del Giglio. Ricordando quella manovra nei dettagli lo Schettino afferma di essere un "bravo comandante".

Ciò appare indice di una incredibile leggerezza nel valutare la portata effettiva della condotta posta in essere ai danni di oltre 4000 persone affidate alla sua responsabilità. E' infatti evidente che con la predetta manovra iniziale il comandante provocava il naufragio dei passeggeri e la morte delle vittime accertate. Su tale punto, relativo all'errore compiuto, lo Schettino ammette il fatto ma poi passa a descrivere la fase della manovra di emergenza che, a quel punto, come detto, rientrava, almeno quello, tra i suoi doveri. Ma a tale leggerezza va aggiunta anche la totale incapacità di gestire le fasi successive dell'emergenza creatasi, così ritardando i soccorsi dalla terra ferma. Infine la valutazione negativa della personalità del soggetto passa per la circostanza di aver abbandonato la nave prima di tutti a passeggeri a bordo e di essere rimasto più di un'ora sullo scoglio ove era sbarcato in situazione di completa inerzia. In ultima analisi la grave imperizia, imprudenza, negligenza che connota la condotta del comandante rendono concreto ed attuale il pericolo di reiterazione di reati della stessa specie di quelli per cui si procede, ossia di reati gravemente colposi commessi ai danni di terze persone affidate per l'attività svolta alla responsabilità dell'indagato. Questa convinzione del giudice non è inficiabile dall'unicità, per dimensioni, dell'evento provocato. Gli infatti quanto dichiarato dallo stesso Schettino durante la sua permanenza presso la Caserma Carabinieri di Orbetello, circa la sua intenzione di cambiar vita e non salire più sulle navi, apre in concreto lo scenario sulla sussistenza della possibilità oggettiva di reiterazione del tipo di reati contestati all'indagato. Lo Schettino svolge attività professionale di comandante di navi e non risulta che gli sia inibito nell'immediato futuro di continuare nella sua attività. Comunque il pericolo specifico di reiterazione di delitti colposi si configura in concreto per ogni genere di attività lavorativa che comporti l'affidamento alla cura ed alla responsabilità dell' indagato di terze persone. Ritiene quindi il giudice che ricorra l'esigenza cautelare di cui alla lettera c) dell'art. 274 c.p.p.con riferimento ai reati contestati a Schettino Francesco.

Quanto ai criteri di scelta della misura cautelare di cui all'art. 275 c.p.p. occorre rilevare che la misura della custodia cautelare in carcere è configurata dalla legge come rimedio estremo da applicare solo quando ogni altra misura prevista sia da ritenersi inidonea a far fronte alle esigenze cautelari che si presentano nel caso di specie. Si ritiene che, anche in considerazione delle circostanze esposte nell'istanza difensiva, le predette e richiamate esigenze cautelari possano

adeguatamente soddisfarsi con una misura meno afflittiva di quella richiesta dall'Accusa Pubblica e segnatamente con la misura degli arresti domiciliari.

Se si considera infatti l'inserimento sociale dell'indagato, il fatto che egli ha una famiglia stabile con cui convive, l'assenza del pericolo di fuga, la circostanza, ricordata dalla difesa sotto il profilo della formazione professionale ricevuta e ribadita dalla condotta tenuta con gli operanti al momento del fermo, egli è abituato comunque nell'ordinario al rispetto delle gerarchie e delle regole per cui non è ragionevole ritenere che si possa sottrarre ai controlli previsti. La misura degli arresti domiciliari, con divieto di comunicare con persone diverse dai conviventi, appare pertanto pienamente idonea a scongiurare le esigenze cautelari di recidivanza in condotte criminose a sfondo gravemente colposo ad opera dell'indagato.

PQM

Letti gli art. 273, 274, 284 c.p.p.

Dispone a carico di Schettino Francesco indagato per i reati di cui agli art. 113, 449^{2} in riferimento all'art. 428, 589^{3}, 81^{1} e 591 c.p., la misura degli arresti domiciliari da eseguirsi presso la propria abitazione sita in Meta di Sorrento (NA) alla via Vito San Cristoforo n.10, con divieto assoluto di allontanarsi e di comunicare con qualunque mezzo con persone diverse dai suoi conviventi.

Ordina l'immediata scarcerazione di Schettino Francesco se non detenuto per altra causa.

Autorizza Schettino Francesco a raggiungere senza scorta, coi propri mezzi con il tragitto più breve e nel più breve tempo possibile il luogo degli arresti domiciliari.

Dispone che all'arrivo presso il luogo di detenzione domiciliare l'indagato dia pronto avviso alle Forze dell'Ordine competenti per i controlli, da individuarsi nel CC - Stazione di Piano di Sorrento (NA).

Manda alla Cancelleria per gli adempimenti e le comunicazioni.

Grosseto, 17 gennaio 2012

IL GIP
Dr.ssa Valeria Montesarchio

TRIBUNALE DI GROSSETO
Ufficio del Giudice per le indagini preliminari
Depositato in Cancelleria
OGGI 17 GEN 2012 ore 19,35
IL CANCELLIERE
Dott.ssa Sandra ZANELLI