

ALLA CORTE DI APPELLO PENALE DI FIRENZE
MEMORIA SCRITTA DI REPLICA EX ART. 121 CPP

(Proc. Pen. n. 12/285 RGNR - n. 13/1023 R.G.Trib. – 5115/2015 R.G.App)



Nell'interesse della parte civile costituita:

INFORMAZIONI E DATI PERSONALI

COGNOME (Family name)	NOME DI BATTESIMO (First name)	SECONDO NOME (Middle name)
XXXXXXXXXXXX		
Nazionalità	Città di nascita	Data di nascita
UNITED KINGDOM	LONDON	01.04.1965
Residenza	Città di residenza	Stato/Regione
U.K.	ROCHESTER	KENT
Indirizzo di residenza		
30 BOGARDE DRIVE, ROCHESTER, KENT		

nonché

INFORMAZIONI E DATI PERSONALI

COGNOME (Family name)	NOME DI BATTESIMO (First name)	SECONDO NOME (Middle name)
XXXXXXX		
Nazionalità	Città di nascita	Data di nascita
UNITED KINGDOM	LONDON	05.05.1966
Residenza	Città di residenza	Stato/Regione
U.K.	KENT	ENGLAND
Indirizzo di residenza		
30 BOGARDE DRIVE, ROCHESTER, KENT		

Il sottoscritto **Avv. Massimiliano Gabrielli** in qualità di difensore della parte civile XXXXXXXXXXXX, nonché ,XXXXX giusta nomina in atti, e costituite nel procedimento in epigrafe indicato a carico di **Francesco Schettino**, di appello avverso la sentenza n. 115/15, depositata in data 10 luglio 2015, a integrazione delle conclusioni ed argomentazioni già rassegnate, ed anche in termini di replica, ai fini della miglior comprensione delle richieste e conclusioni per la parte civile alla luce della più recente evoluzione giurisprudenziale di legittimità, ed in particolare riferimento alla decisione della **Suprema Corte di Cassazione, Sez. I Civile, che con ordinanza interlocutoria 16 maggio 2016, n. 9978 ha disposto la rimessione alle Sezioni Unite della questione sui cd. "danni punitivi" nel nostro ordinamento (che si produce in copia allegata).**

La Prima Sezione della Cassazione, in particolare, incidentalmente alla questione di riconoscibilità in delibazione di una sentenza straniera, ove questa contenga un'attribuzione patrimoniale e risarcitoria a carattere punitivo (e non compensativo), si è interrogata espressamente ed esplicitamente sull'attuale ed effettiva contrarietà dei danni punitivi al nostro ordinamento interno, alla luce della progressiva evoluzione del concetto di "funzione del rimedio risarcitorio", da un lato, e del principio di "ordine pubblico", dall'altro.

L'interrogativo, viene quindi posto con l'ordinanza interlocutoria n. 9978 del 2016 alle SS. UU. della Cassazione, in quanto **implicante la soluzione di una questione di massima di particolare importanza.**

L'argomento incide direttamente sul processo, e impone il diritto di replica di questa difesa, in quanto il difensore di Costa Crociere, Avv. Marco De Luca, nella propria discussione in questo grado di Appello, ha disconosciuto qualsiasi valenza ed applicabilità nel nostro ordinamento dell'istituto dei danni punitivi, sostenendo che ci si debba occupare solo di diritto positivo e non de jure condendo.

E' di tutta evidenza, viceversa, che l'evoluzione giurisprudenziale sul punto dei danni punitivi, testimoniata fatalmente dalla rimessione alle SS.UU., è tutt'altro che peregrina ai temi processuali ed al nostro ordinamento giuridico.

* * * *

PREMESSA

Il fatto che i Giudici di legittimità abbiamo ritenuto opportuno e necessario un ripensamento sulle posizioni, da più parti più o meno apertamente negazioniste del concetto di danno punitivo, non sorprende affatto questa difesa, avendo fin qui, ed in particolare in questo processo, sia in primo grado, sin dall'atto di costituzione di parte civile per proseguire nella memoria ex art. 121 a supporto delle conclusioni e della discussione finale avanti al Tribunale (esclusivamente incentrata sul tema del danno punitivo nel ns. sistema risarcitorio), sia nel presente grado di appello (atto di appello e discussione nuovamente incentrata sul tema del danno punitivo), sempre convintamente sostenuto fortemente la possibilità, la opportunità ed anzi la doverosa apertura nel nostro sistema di un meccanismo risarcitorio definibile, in termini più appropriati, danno esemplare o danno da responsabilità aggravata dalla condotta, consistente in un aggravio del fardello risarcitorio nella ipotesi di condotte particolarmente riprovevoli ovvero, come nella ipotesi che si ritiene, e si è dimostrato ampiamente nel corso dell'intera fase dibattimentale, sussistente nel caso di specie, di **un marcato ed evidente sbilanciamento tra il risarcimento ottenibile sulla base di modelli compensativi e tabellari dalle parti civili, e chi, dall'altra parte, abbia risparmiato centinaia di milioni di euro praticando lungamente una politica del risparmio**, risparmio sulla formazione degli equipaggi, sul rispetto delle normative di sicurezza, sulla funzionalità degli impianti di emergenza, sul costo degli ufficiali e degli addetti alle posizioni chiave in termini di navigazione, assistenza ai passeggeri in caso di emergenza, sulle certificazioni, sulla gestione degli incidenti e tutto quanto altro, in primo grado, queste parti civili ritengono aver dimostrato costituire una compartecipazione gravemente colposa della compagnia Costa crociere - intesa come organizzazione di uomini, alcuni dei quali infatti sono già stati condannati come concorrenti nei reati contestati all'attuale imputato (ed alcuni, come il presidente del CdA dell'epoca, si è chiesto anche a Codesta Ecc.ma Corte che vengano finalmente sottoposti a procedimento penale), e come organizzazione di mezzi risultati insufficienti, non funzionali e non funzionanti ai fini della sicurezza nella navigazione e nella gestione dell'emergenza e per cui infatti Costa stessa come ente giuridico pure è stata condannata ai sensi del D. L.vo 231/2001 - nell'aver preparato il terreno per la tragedia vissuta al largo della isola del Giglio la notte del 13 gennaio 2012.

Alla luce dell'evidente contrasto esistente tra le precedenti pronunzie di legittimità (Il *leading case* in materia di danni punitivi è rappresentato dalla sentenza **Cass. n. 1183/2007**, che per fatalità aveva per oggetto, come nel caso di provenienza della ordinanza di remissione alle SS.UU., sempre la delibazione di una sentenza statunitense per *product liability* di un'azienda produttrice di caschi da motociclette) ha evidenziato apertamente il dubbio sulla negazione della componente sanzionatoria nel nostro sistema risarcitorio, tenuto conto non solo di varie considerazioni di natura comunitaria e di diritto pubblico, ma soprattutto, ed esattamente ricalcando le argomentazioni di questo difensore nella discussione finale innanzi a questa corte, la progressiva introduzione normativa di componenti punitive nelle norme processuali.

Con ciò, è evidente, nella prevedibile ed auspicabile apertura definitiva da parte delle Sezioni Unite alla figura del danno punitivo, **si stabilisce un principio che va ben oltre il caso di applicazione della sentenza straniera nel nostro paese, ma estende il principio di diritto ed interpretativo all'intero ordinamento, sdoganando definitivamente la legittimità e così la possibilità di utilizzare un criterio moltiplicatorio al risarcimento tabellare**, in presenza di un comportamento gravemente lesivo dell'equilibrio tra le due parti coinvolte nel meccanismo risarcitorio (come già molti Giudici di merito hanno fatto – es. Tribunale di Torino nel caso del crollo liceo Darwin – Tribunale di Roma dott. Moriconi nel risarcimento ex art. 96 cpc etc.).

Il ragionamento della Prima Sezione prende le mosse dalle precedenti statuizioni sul principio posto dalla giurisprudenza di non riconoscimento delle sentenze straniere di condanna al pagamento di danni punitivi. Puramente e semplicemente, il solo pronunciare il termine "danno punitivo", ha, infatti, fin qui provocato una totale ed assoluta chiusura da parte di una certa Giurisprudenza.

Eppure, come abbiamo affermato in discussione ed illustrato nei motivi di appello, **NON È ASSOLUTAMENTE VERO** che in Italia non esiste, non è assolutamente vero che è vietato, non esiste una norma che ne faccia divieto espresso. Anzi, come vedremo nuovamente, è vero il contrario, ovvero esistono molteplici norme, come esplicitamente concorda con la nostra impostazione logica e giuridica la Prima sezione della Cassazione, che hanno introdotto nel nostro ordinamento delle componenti evidentemente punitive.

Tra le molte figure di formante normativo abbiamo ricordato l'art. 96 cpc, il 709 ter cpc e, proprio in discussione, la depenalizzazione dei reati quali la ingiuria e la falsità in scrittura privata, che – tutti – parametrano la sanzione civilistica ed il risarcimento subito dalla vittima di un danno ingiusto, non in termini compensativi e ristorativi del danno concretamente subito, ma bensì al comportamento – più o meno grave – di chi quel danno lo ha provocato.

Tanto più grave è il comportamento, tanto maggiore sarà la sanzione che deve esser comminata alla vittima.

La funzione apertamente punitiva, esemplare e di prevenzione in una tale scelta da parte del legislatore, è di tutta evidenza e non ha bisogno di essere ulteriormente evidenziata.

Ed allora, viene nuovamente da chiedersi quale sia stato il motivo della chiusura ideologica totale e negazionista da parte dei Giudici del Tribunale di Grosseto, e perfino delle reazioni scomposte della stessa Procura di Grosseto¹, al

¹ ecco la trascrizione del mio esame in aula alla signora XXXXXXXXX:

AVV. GABRIELLI - E veniamo alla richiesta di risarcimento del danno che lei ha proposto in questo processo. Le ha richiesto 1 milione di euro di risarcimento del danno. Su che base ritiene di avere diritto a questi soldi?

INTERPRETE - Perché penso che Costa dovrebbe essere responsabile e soffrire come soffriamo noi. Ho quasi perso la mia vita e so che altre persone hanno perso la vita. io ho quasi perso la vita. E i miei figli non avrebbero più genitori. L'avrei fatto lo stesso anche se fosse un incidente in Gran Bretagna.

AVV. GABRIELLI - Cioè se questo processo si fosse celebrato in Inghilterra, queste sono le somme di cui staremmo parlando anche lì?

INTERPRETE - Sì, assolutamente.

AVV. GABRIELLI - Va bene. Ha, diciamo, un collegamento con il concetto di danno punitivo riconosciuto nel suo paese?

P.M. NAVARRO - Presidente! Presidente, scusi...

AVV. GABRIELLI - Presidente, fa parte del... comunque sono domande che la parte...

P.M. NAVARRO - C'è opposizione.

AVV. GABRIELLI - Se posso...

P.M. NAVARRO - Eh, mi fa prima formulare l'opposizione.

AVV. GABRIELLI - Prego.

P.M. NAVARRO - Il danno punitivo in Italia non esiste, quindi le domande sul danno punitivo le eviterei. C'è formale opposizione.

PRESIDENTE - Bene, l'opposizione accolta, grazie.

Anche con il marito XXXXXXXXX, stessa reazione di chiusura da parte di PM e Procura.

AVV. GABRIELLI - Va bene. Nell'atto di costituzione di parte civile le ha richieste di risarcimento per 1 milione di euro. Ritiene che quella sia la somma a cui ha diritto? Per quale motivo?

INTERPRETE - Penso che è quello che la compagnia dovrebbe pagare visto che noi non siamo stati neanche istruiti per quanto riguarda la salvaguardia delle nostre vite, era programmata per il giorno dopo. Trovo che sia molto difficile che una compagnia del genere continua a essere attiva nel lavoro e noi dopo due anni e mezzo non dormiamo neanche tutta la notte intera.

AVV. GABRIELLI - Va bene. Questa somma sarebbe più o meno la richiesta che si sarebbe avanzata se avesse diciamo avanzato questa richiesta risarcitoria nel suo paese, se questo processo si fosse celebrato in Inghilterra?

INTERPRETE - Sì, penso proprio di sì.

AVV. GABRIELLI - Nel suo paese è riconosciuto il cosiddetto danno punitivo? È una domanda diversa, Presidente.

P.M. PIZZA - C'è opposizione.

P.M. NAVARRO - è irrilevante.

AVV. GABRIELLI - Irrilevante per la Procura.

P.M. NAVARRO - Non per la Procura, perché quello che...

AVV. GABRIELLI - E' una domanda diversa. Presidente...

P.M. NAVARRO - ...[Term.Inc.] in Inghilterra è irrilevante

AVV. GABRIELLI - ... noi stiamo ascoltando nel momento topico che ci viene concesso, i nostri clienti. Quindi io ho davanti un cliente di nazionalità inglese, nel suo paese è...

PRESIDENTE - Sì, [Term.Inc.] azionando la vostra pretesa in Italia.

AVV. GABRIELLI - Sì, in Italia. Però...

PRESIDENTE - Quindi non mi interessano questioni di diritto internazionale, pubblico, privato eccetera. Dobbiamo fare il processo qua. L'opposizione è accolta. Grazie, andiamo avanti

AVV. GABRIELLI - Presidente, riguardo il discorso del risarcimento del danno punitivo non mi pare esatto però dire che non esiste in Italia perché comunque vi sono dei riconoscimenti di danno morale aggravato dalla condotta sia in dottrina che giurisprudenza ...

PRESIDENTE - Va bene. In sede di discussione, possiamo affrontare.

AVV. GABRIELLI - Ci sono nella costituzione di parte civile alcune sentenze che riconoscono questa voce di danno.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. GABRIELLI - Siccome noi parti civili siamo qui per seguire il processo non solo come spettatori ma anche per richiedere il risarcimento dei danni in nostro favore.

PRESIDENTE - Certo.

AVV. GABRIELLI - Francamente non comprendo il motivo per cui la Procura ritenga opportuno intervenire.... in un momento in cui io accenno delle argomentazioni che poi saranno oggetto di discussione finale.

Venisse dal responsabile civile questa eccezione, la comprenderei meglio.

PRESIDENTE - In questo processo a volte ci sono degli scambi di ruoli che mi stupiscono, però ne prendo atto.

AVV. GABRIELLI - Eh stupiscono anche a me.

PRESIDENTE - In discussione mi spiegherete tutto. Grazie. Passiamo al Teste successivo

solo pronunciare il termine danno punitivo in aula, ed avverso il quale atteggiamento - oltre che sul suo risultato decisionale, si è interposto formalmente appello.

Ovviamente la responsabile civile Costa Crociere ha tutto l'interesse a negare l'accesso a tale discussione, sostenendo si tratti di "invenzioni" di questo difensore e di alcuni suoi temerari colleghi, e che in questo processo, nel grado di Appello, ma ancor più in questo Paese, ci si deve occupare solo di diritto positivo e non *de jure condendo*. In sede di discussione in primo grado questo difensore venne addirittura invitato dall'Avv. De Luca a "*guardare meno telefilm americani*" e di lì nacque un divertente confronto sul palinsesto televisivo che veniva seguito dalle parti.

Pare proprio, tuttavia, che qualche serie televisiva statunitense ultimamente sia entrata a far parte stabilmente delle serate dei Giudici di legittimità, visto il dubbio che hanno sollevato innanzi alle SS.UU., implicante la soluzione del possibile riconoscimento nel nostro ordinamento dei "danni punitivi", ritenendola una questione di massima di particolare importanza.

Ma più seriamente, viene da chiedersi perché il Tribunale di Grosseto abbia negato apertamente tale possibile liquidazione economica ai naufraghi nella sentenza sottoposta oggi a gravame, e prima ancora di loro perché mai la Procura di Grosseto, che come prima preoccupazione dovrebbe avere la tutela dei deboli, delle vittime - e così non è stato affatto considerando che addirittura prestò il proprio consenso ai patteggiamenti proposti dai coimputati di Schettino **senza affatto pretendere il risarcimento dei danni almeno ai passeggeri come d'uso in tutti i Tribunali d'Italia**, patteggiamenti, tra l'altro, a pene così ridicolmente infime che la Procura Generale presso Codesta Ecc.ma Corte di Appello ritenne di dover impugnare avanti la Suprema Corte la sentenza applicativa di quei patteggiamenti -, perché, in mancanza di una norma di legge che vieti questa accezione risarcitoria con una funzione socialmente utile ed innegabilmente virtuosa, decida di intervenire sul punto ed addirittura interrompa l'esame di questo difensore mentre esamina i propri clienti ed argomenta dei possibili danni reclamabili da un naufrago?

Ebbene, pensiamo che la ragione sia ideologica, e **risieda nella paura nel timore del diritto evoluto**. Una evidente, tangibile e quasi dichiarata paura, che si genera al solo parlare di danni punitivi in un'aula giudiziaria italiana, in cui, tuttavia, si dovrebbe innanzitutto tendere a ripristinare l'ordine delle cose e fare giustizia ed a tutelare le vittime e non le multinazionali!

La paura che qualcuno ci possa guadagnare e qualcun altro ci possa indebitamente rimettere.

Ma quello dell'indebito arricchimento da parte dei naufraghi è un falso problema, un timore decisamente infondato, assolutamente immotivato nel caso specie, in quanto il confronto non è tra due parti private, tra due individui di pari grado e dimensione economica. Qui non abbiamo a che fare con due persone, con due soggetti alla pari: abbiamo a che fare - **da una parte - con delle famiglie** che - partendo per una piacevole vacanza crocieristica di lusso, sono precipitate improvvisamente, in pochi minuti, nel caos più totale, nella disorganizzazione del meccanismo di emergenza, nel malfunzionamento degli apparati vitali per la nave e per la loro salvaguardia, nel ritardo inspiegabile ai segnali di emergenza generale ed abbandono nave, nella menzogna sempre più evidente che gli veniva propinata sui motivi del guasto alle luci e del fermo della nave, ormai in evidente condizione di deriva e sbandamento verso il ribaltamento, nelle ore di terrore per i cancelletti delle scialuppe che non si aprivano, nel doversi calare sul fianco della nave e - rimanendo incagliati a bordo delle scialuppe di salvataggio, trovarsi costretti a risalire a bordo di un gigante di acciaio morente, dove i pavimenti si erano trasformati in pareti, i corridoi in pozzi neri colmi di acqua gelata, fino a ritrovarsi ad essere delle vittime inerti, e, **dall'altra parte, con una multinazionale - la Società Costa Crociere/Carnival**, che su questa tragica vicenda non ci ha nemmeno rimesso un po' di denaro per essere assicurata e riassicurati i suoi assicuratori per ogni danno pagato e nemmeno ci ha rimesso in termini di cattiva pubblicità essendo riuscita **almeno sino ad ora** a scaricare sulle spalle unicamente di Schettino tutte le responsabilità, ed attuando per anni una politica del risparmio, con risparmi di milioni di Euro, della massimizzazione dei ricavi, della gestione omertosa degli incidenti, dello spettacolo che deve continuare, sempre e comunque, a prescindere dalla sicurezza dei passeggeri è riuscita anche a guadagnare dal naufragio più conosciuto della storia considerato l'aumento costante dei propri fatturati dopo l'evento.

Non è la vendetta che si ricerca, né la speculazione economica, ma il ripristino di un equilibrio, l'innescò di un meccanismo di prevenzione avverso quei giganti economici come Costa Crociere, le sue consorelle società di navigazione, le mega-società e quanti altri mai possano, in futuro, farsi il calcolo di quanto possano costare i risarcimenti tabellari alle vittime e quanto costi invece la prevenzione degli incidenti, scegliendo per mera convenienza economica il rischio di dover risarcire qualche vittima.

Quello che le odierne parti civili cercano non è il risarcimento, lo si è detto e dimostrato in aula dalle lacrime di tutti i passeggeri che si sono sottoposti al supplizio della rievocazione di quei momenti, e nessuno di loro parlava di soldi,

ma di paura di morire, di genitori che lasciavano i figli, **queste persone chiedono giustizia, vogliono, pretendono, che una cosa del genere non accada mai più.**

E come abbiamo detto, la visione *correttiva-compensativa* della Giustizia, è ormai offuscata e la evoluzione della responsabilità tende invece ad introdurre **incentivi per un comportamento efficiente**, ovvero sia la funzione di indurre chi decide di adottare (od omettere di farlo) un certo comportamento, a considerare i danni che i loro atti, o le loro omissioni, possano cagionare ad altri. Tali danni sono nel gergo degli economisti “*costi esterni*”. Perciò lo scopo della responsabilità civile, in questa ottica, è quello di internalizzare il costo degli incidenti: se gli incentivi sono ottimali, vittime e danneggiati potenziali mantengono un livello di attenzione e prevenzione che minimizza il costo sociale degli incidenti e dei danni “*attesi*”.

Le regole della responsabilità civilistica sono efficienti, cioè, quando inducono gli agenti a livelli di attenzione ottimali, tali da bilanciare i costi d’investimento sulla prevenzione minimizzando i costi sociali dei danni “*attesi*”².

Per quanto riguarda il parametro di valutazione delle responsabilità che legittimano il riconoscimento di un danno punitivo, in questo processo abbiamo dimostrato senza alcuna ombra residua di dubbio che, al di là ed oltre le innegabili, ineludibili e gravissime responsabilità personali di Francesco Schettino, sulle quali è inutile ribattere, esistono gravissime responsabilità di “contorno” che nondimeno sono state oggetto di procedimenti di natura penale già definiti³, e di verifiche, in sede della stessa istruttoria dibattimentale di questo processo, che hanno portato ad affermare questa difesa sulla necessità di ripristinare un equilibrio tra chi è stato vittima dell’incidente e chi, la Società, ha deliberatamente e ripetutamente preparato il terreno perché la tragedia si consumasse, e che ancora una volta vogliamo, più avanti, ricordare a Codesta Ecc.ma Corte.

Guardando appena oltre la sottile parete patinata di lusso, le luci sfavillanti e le divise eleganti dell’equipaggio, per chiunque abbia seguito questo processo è ormai chiaro che Schettino non è l’unico da biasimare, che per ottenere le certificazioni di queste città galleggianti si facevano prove finte a mare con la copertura di Rina e Fincantieri, che le mega-crociere non sono sicure perché l’equipaggio è sottopagato, inadeguato e sfruttato, che sostanzialmente **queste navi a turno e rotazione non funzionava niente se non il registratore di cassa... quello gira sempre...** basti ricordare che navi da 500 mln di euro in alcuni casi tornavano in porto con il Tom-Tom pur di non fare manutenzione ai sistemi di navigazione satellitare, e così i radar, le pinne stabilizzatrici, il VDR, le porte stagne, il Diesel generatore di emergenza, e così via, tutto sempre e costantemente coperto dagli uomini di vertice della compagnia⁴.

LA ORDINANZA DI RIMESSIONE ALLE SEZIONI UNITE

Come esposto in apertura, i Giudici di Piazza Cavour, con l’ordinanza che produciamo in copia allegata, ed a *latere* della considerazione in merito alla validità del criterio applicato dai giudici di merito al caso concreto del principio della non delibabilità, per contrasto con l’ordine pubblico, della sentenza straniera comminatoria dei “*punitive da-*

² Cfr. “Il dolo, la colpa e i risarcimenti aggravati dalla condotta”, di Di Gino M.d. Arnone, Nicolò Calcagno, Pier Giuseppe Monateri.

³ Dobbiamo infatti ricordare che innanzi al GIP di Grosseto, la Società Costa Crociere ha patteggiato la pena per le infrazioni ai sensi del D.lgs. 231/2001 sulla Responsabilità Amministrativa delle imprese, e che tutti gli altri coimputati del Comandante hanno patteggiato la pena per le contestazioni loro mosse.

⁴ Tanto per fare qualche esempio, con una sola udienza tra le tante, del tenore delle incredibili rivelazioni e delle condizioni di precarietà degli apparati tecnici emerse nel processo, alla udienza del **28 gennaio 2014**, si sono fatti ascoltare pezzi molto suggestivi di **intercettazioni tra gli uomini della compagnia di navigazione**, in cui si lamentavano tra loro che sulle navi si guastava continuamente tutto, i thruster di prua, quelli di poppa, la pinna stabilizzatrice e perfino tutti e due i gps, tanto che un’altra nave ammiraglia della flotta Costa Crociere era dovuta arrivare in porto a Buenos-Aires utilizzando un navigatore tom-tom delle auto. Alla stessa udienza, interessante è l’intercettazione fatta sentire in aula dal PM in cui **Mattesi**, che ha preceduto **Ferrarini** nella carica di responsabile dell’unità di crisi fino al 2010, parla con **Garbarino** (ex Comandante della Concordia, che fece inchino al Giglio ad agosto del 2012) e commenta sulle baderne (guarnizioni) delle porte stagne che fanno schifo e fanno acqua da tutte le parti, salvo poi in aula precisare che parlava di un’altra nave (sempre della flotta Costa) e non della Concordia. **Parodi**, l’ingegnere navale a capo dell’ufficio tecnico di Costa, ha partecipato alla riunione dell’unità di crisi. Non sa dire perché partecipassero gli ispettori del RINA all’unità di crisi – salvo il fatto che sarebbero serviti per ri-certificare la nave se avesse potuto ricominciare a navigare. Gli fanno sentire l’intercettazione in cui parla con l’**Avv. Porcelli** di Costa, in cui dice che, sostanzialmente, **le prove a mare sono false**, e si fa navigare la nave con una minore velocità per non forzare il motore in caso di problemi alla boccia, che si surriscalda. Anche la Concordia – risulta dalla telefonata – era stata certificata ad un numero minore di giri per la boccia che scaldava. Gli si fa ascoltare un’altra intercettazione – stavolta ambientale mentre era in auto con la moglie – in cui si fa riferimento al fatto che l’organigramma dell’unità di crisi è stato redatto il giorno dopo la crisi. La trascrizione della stessa telefonata tra Ing. Parodi e l’**Avv. Porcelli**, viene letta dal PM a quest’ultima, nella parte in cui il responsabile dell’ufficio tecnico di Costa parla di prove a mare finte per una nave che doveva essere consegnata da Fincantieri alla Compagnia di navigazione. La Porcelli risponde che non sapeva di cosa parlasse Parodi.

gages", istituto di tradizione anglossasone (in particolare nordamericana) - affermano apertamente⁵ che **la attuale vigenza nel nostro ordinamento di un siffatto contrasto con l'ordine pubblico suscita, in effetti, perplessità.**

Le ragioni per cui l'orientamento della Cassazione, nel senso della non ricevibilità delle sentenze che comminano danni punitivi e del concetto stesso dell'istituto giuridico del danno punitivo nel nostro ordinamento, è revocata in dubbio dalla Prima Sezione della Cassazione, in particolare, **sono sostanzialmente tre:**

a) una progressiva evoluzione del principio di **ordine pubblico**⁶ (artt. 16-64-65 L. 218/1995);

b) analoghe indicazioni provengono dal **diritto comparato**⁷;

c) un progressivo ma evidente ripensamento della funzione riparatorio-compensativa del rimedio risarcitorio nel nostro paese, essendo ipotizzabile anche una (meno marcata) **connotazione in chiave sanzionatoria.**

La Cassazione pur ricordando che nel vigente ordinamento alla responsabilità civile è assegnato il compito precipuo di restaurare la sfera patrimoniale del soggetto che ha subito la lesione, anche mediante l'attribuzione al danneggiato di una somma di denaro che tenda a eliminare le conseguenze del danno subito, mentre rimane estranea al sistema l'idea della punizione e della sanzione del responsabile civile ed è indifferente la valutazione a tal fine della sua condotta, ritiene che evidentemente *i tempi sono maturi per valutare la compatibilità con l'ordinamento italiano dell'istituto dei danni punitivi.*

La Prima Sezione osserva che il principio stesso di "ordine pubblico" ha subito un costante sviluppo nel corso degli anni, dal tradizionale coacervo di norme inderogabili dell'ordinamento giuridico, dirette a caratterizzare la struttura etico-sociale del Paese in un certo momento storico, fino a giungere al distinguo fra "*ordine pubblico interno*" e "*ordine pubblico internazionale*"⁸.

Nel segno di una evoluzione di apertura vi sono anche ulteriori interventi della giurisprudenza di legittimità più recente (v. ad es. **Cass. n. 9483/2013**⁹): nel valutare il contrasto con l'ordine pubblico - ha affermato la Cassazione - 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. Se questo è il quadro di riferimento, allora - continua la Prima Sezione - "*non dovrebbe considerarsi pregiudizialmente contrario a valori essenziali della comunità internazionale (e quindi all'ordine pubblico internazionale) l'istituto di origine nordamericana dei danni non risarcitori, aventi carattere punitivo*".

Svanisce quindi il dogma negativo, l'impossibilità di pronunciare il termine "danno punitivo" in un'aula di giustizia nazionale e finanche la paura, cui si faceva innanzi cenno, di una certa parte della magistratura più tetragona ai cambiamenti ed alla necessaria evoluzione del diritto secondo l'evoluzione della società, che mediante la introduzione di un danno esemplare - ovvero sanzionatorio o punitivo che dir si voglia, ma che contempra funzioni ultra-compensative - vi sia il rischio di un indebito arricchimento da parte di alcuno, e quindi, **secondo i giudici di legittimi-**

⁵ Cassazione, sez. I Civile, Ordinanza Interlocutoria 16 maggio 2016, n. 9978 - pagina 10 e ss.

⁶ La progressiva riduzione della portata del principio di ordine pubblico, tradizionalmente inteso come clausola di sbarramento alla circolazione dei valori giuridici - cui tende, invece, il sistema del **diritto internazionale privato** - è coerente con la storicità della nozione e trova un limite soltanto nella potenziale aggressione del prodotto giuridico straniero ai valori essenziali dell'ordinamento interno, da valutarsi in armonia con quelli della comunità internazionale. In questa prospettiva, non dovrebbe considerarsi pregiudizialmente contrario a valori essenziali della comunità internazionale (e, quindi, **all'ordine pubblico internazionale**) l'istituto di origine nordamericana dei danni non compensativi, aventi carattere punitivo: una statuizione di tal genere potrebbe esserlo, in astratto, solo quando la liquidazione sia giudicata **effettivamente abnorme**, in conseguenza di una valutazione, in concreto, che tenga conto delle "*circostanze del caso di specie e dell'ordinamento giuridico dello Stato membro del giudice adito*" (è in tal senso il Considerando 32 del regolamento CE 11 luglio 2007, n. 864, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali)

⁷ La Corte costituzionale federale tedesca (24 gennaio 2007, in JZ, 2007, 1046) e il Tribunale Supremo spagnolo (13 novembre 2001, n. 2039/1999) hanno ritenuto che le pronunce contenenti statuizioni di condanna ai danni punitivi non siano automaticamente contrarie all'ordine pubblico. Analogamente, la Corte di cassazione francese (7 novembre 2012, n. 11-23871, e 1 dicembre 2010 n. 90-13303) ha ritenuto i danni punitivi contrari all'ordine pubblico solo se liquidati in misura realmente eccessiva.

⁸ Quest'ultimo è stato inteso come l'insieme di quei principi fondamentali 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 (CEDU). La distinzione in parola ha condotto a un progressivo allentamento della "barriera" al riconoscimento delle sentenze straniere: per questo motivo, ad esempio, i regolamenti comunitari (Bruxelles I-bis, Roma II, ecc.) escludono il riconoscimento delle decisioni allogene solo nei casi di "manifesta" contrarietà all'ordine pubblico dello Stato richiesto.

⁹ In generale i riferimenti giurisprudenziali di senso inverso sul tema sono: Cass. n. 1183/2007; Cass. n. 15814/2008; Cass. n. 1781/2012; □ Cass. n. 9483/2013; □ Cass. SS.UU. n. 15350/2015; Riferimenti normativi: Art. 64 L. 218/1995

tà, l'incompatibilità dovrebbe essere rilevata non in automatico, ma "solo quando la liquidazione sia giudicata effettivamente abnorme", ossia quando questo sia l'esito di una valutazione operata dal Giudice in concreto.

L'opportunità di una siffatta qualificazione si presta quindi ad essere accertata in una duplice prospettiva: da un lato nazionale, lungo i registri dell'ordinamento giuridico alla ricerca delle numerose epifanie punitive presenti; dall'altro comparatistica, esaminando, per un verso, il crescente controllo operato dalle corti americane sul quantum dei danni punitivi e, per l'altro, quelli che sono i *modern trends* nei principali paesi di *civil law*¹⁰.

La questione merita l'approfondimento delle Sezioni Unite perché, se il ragionamento, supportato dalle introduzioni sempre più apertamente possibilistiche della dottrina e della giurisprudenza¹¹, nonché dagli interventi del legislatore con la introduzione di figure con connotazioni risarcitorie dichiaratamente sanzionatorie, e tutto quanto altro sopra riassunto ed argomentato fosse corretto, allora il *trend* giurisprudenziale di legittimità relativo alla automatica "incompatibilità" dei danni punitivi con il nostro ordinamento dovrebbe essere ripensato¹².

Un orientamento dogmatico che mostra tutti i segni del tempo e che ci allontana dal *trend* comunitario di senso diametralmente inverso, a fronte delle aperture dimostrate da altri Giudici europei, che non può essere sottaciuta: I giudici della prima sezione sottolineano infatti che in Germania, Spagna e Francia si è già ritenuto che la valutazione debba essere fatta caso per caso, limitando la riconoscibilità delle sentenze straniere di danno punitivo solo alle ipotesi in cui la misura della sanzione sia abnormemente eccessiva.

Dopo aver riepilogato l'evoluzione del principio di ordine pubblico, l'ordinanza interlocutoria si sofferma anche sull'allargamento della funzione del risarcimento del danno, storicamente interpretata come esclusivamente compensativa, mirando alla esclusiva riparazione del pregiudizio patito dal danneggiato, tradizionalmente vincolando il *quantum* risarcitorio al pregiudizio sofferto e dimostrato, senza possibilità di alcun riconoscimento economico di carattere sanzionatorio.

Nell'odierno sistema della responsabilità civile questo principio – evidenzia la Prima Sezione - è tuttavia oggetto di un ripensamento, come sostenuto anche da parte della dottrina: non è, infatti, oltremodo possibile negare l'esistenza di numerose norme italiane aventi una funzione spiccatamente sanzionatoria¹³; la Prima sezione della Corte di Cassazione, **nella ordinanza di rimando alle SS.UU. ripercorre** – e lo diciamo con uno spicco di orgoglio - **l'identico percorso normativo illustrato nel nostro atto di appello**, un po' in tutti i settori del diritto civile: dalla lite temeraria, al diritto di famiglia, alla violazione della proprietà intellettuale e in molti altri ancora. Fattispecie che appaiono sotto ogni profilo sanzionatorie, deterrenti, punitive, e fra le tante figure normative ricordate dalla Prima Sezione, merita in questa sede ancora una volta un cenno particolare l'art. 96, 3° comma, cod. proc. civ. in tema di lite temeraria e l'art. 709 ter c.p.c., ma soprattutto **l'introduzione della nuova figura di sanzione pecuniaria civile**¹⁴ in seguito all'abrogazione di tradizionali norme incriminatrici presenti nel codice penale: - le falsità in scrittura privata e in fogli firmati in bianco (artt. 485 e 486 c.p.); - l'ingiuria (art. 594 c.p.); - la sottrazione di cose comuni (art. 627 c.p.); - l'appropriazione di cose smarrite, del tesoro e di altre cose avute per errore o per caso fortuito (art. 647 c.p.)¹⁵, **di**

¹⁰ Cendon Libri - "La Responsabilità Civile E Punitiva" di Gino M.D. Arnone.

¹¹ Cfr. in atto di appello si è ampiamente evidenziato il formante, oltre che normativo e giurisprudenziale – come con medesimo *sequel* logico viene evidenziato nella ordinanza di rimando alle SS.UU. della Prima Sezione, ma anche, in particolare, il vivo dibattito dottrinale che già da tempo ha impegnato la migliore civilistica italiana (cfr. sui danni punitivi: PONZANELLI, *I punitive damages nell'esperienza nordamericana*, in Riv. dir. civ., 1983, 4, 435 ss.; ID., *I Danni Punitivi*, in Nuova Giur. Civ. comm., 2008, 25 ss; CALABRESI, *La complessità della responsabilità civile: il caso dei punitive damages*, intervento svolto nelle Lezioni Pisane di Diritto civile, Scuola Superiore Sant'Anna, Pisa, 25 maggio 2007; SPILLARE, *I danni punitivi: mito o realtà?*, in Studium Iuris, 2014, 1407 ss. Sulla funzione della responsabilità civile: ROPPO, *Responsabilità oggettiva e funzione deterrente. Note sparse*, in Nuova Giur. civ. comm., 2008, 288 ss., PATTI, *Il risarcimento del danno e il concetto di prevenzione*, in La resp. Civ., 2009, 165 ss; PERLINGERI, *Le funzioni della responsabilità civile*, in Rass. Dir. civ., 2011, 119 ss., MONATERI, *La responsabilità civile*, Torino, 1998, 19, ALPA, *La responsabilità civile*, Trattato di diritto civile, Milano, 1999, 132 ss., FRANZONI, *Il danno risarcibile*, Trattato della responsabilità civile, vol. 2, Milano, 2010, 734 ss., PONZANELLI, *Danni punitivi*, cit., 27-28; QUARTA, *La funzione deterrente della responsabilità civile*, Napoli, 2010, 142 ss.)

¹² Oltre a Cass. n. 1183/2007 si ricordano Cass. n. 15814/2008, Cass. n. 1781/2012 e Cass. SS.UU. n. 15350/2015.

¹³ La Corte di cassazione, nella ordinanza di rimando ripercorre l'identico percorso normativo illustrato nel nostro atto di appello, un po' in tutti i settori del diritto civile: dalla lite temeraria, al diritto di famiglia, alla violazione della proprietà intellettuale e in molti altri ancora. Fattispecie che appaiono sotto ogni profilo sanzionatorie, deterrenti, punitive, e fra le tante figure normative ricordate dalla Prima Sezione, merita in questa sede ancora una volta un cenno particolare l'art. 96, 3° comma, cod. proc. civ. in tema di lite temeraria e l'art. 709 ter c.p.c., ma soprattutto la nuova figura di sanzione pecuniaria civile:

¹⁴ Contenuta nel d.lgs. 15 gennaio 2016, n. 7 ("Disposizioni in materia di abrogazioni di reati e introduzione di illeciti con sanzioni pecuniarie civili, a norma dell'art. 2, co. 3, l. 28 aprile 2014, n. 67")

¹⁵ Cfr. Gian Luigi Gatta sul portale "Diritto Penale Contemporaneo": "La riforma è destinata a passare alla storia del diritto penale italiano: non solo perché si iscrive nella scia dei ciclici e non frequenti provvedimenti di depenalizzazione di portata generale (gli

cui questo difensore, con altri colleghi, ha già parlato esplicitamente in sede di discussione innanzi a questa Ecc.ma Corte, trattandosi di un intervento normativo successivo alla interposizione dell'appello in intestazione.

Tale rimodellamento della funzione risarcitoria – nel quesito posto ora dalla Prima Sezione – pare essere, ormai, davvero e definitivamente sufficiente per sostenere che il danno punitivo non viola l'ordine pubblico, stante anche l'ampliamento progressivo di questa ultima nozione, e che, oltre ad essere riconoscibili le sentenze straniere che irrogano risarcimenti a titolo sanzionatorio, esiste la possibilità per il giudice italiano di parametrare il titolo risarcitorio alla gravità delle condotte poste in essere da chi quel danno lo ha reso possibile.

La questione per ora è rimessa al Primo Presidente della Cassazione, affinché valuti l'eventuale devoluzione alle Sezioni Unite, ma appare evidente che proprio nel presente giudizio vi sia lo spazio e la opportunità di un approfondita analisi dell'istituto dei danni punitivi, prescindendo dal presupposto immanente di una non riconoscibilità nel nostro ordinamento di una tale figura, ed archiviando la posizione dogmatica adottata dai Giudici di primo grado al riguardo.

LA FONTE DELLA RESPONSABILITA' CIVILE DI COSTA CROCIERE ANCHE SUI DANNI PUNITIVI

Per quanto riguarda il ragionamento, altrettanto errato, svolto in sentenza dai Giudici grossetani, secondo cui le condotte di altri soggetti, ed in particolare della Società Costa Crociere tramite i suoi referenti amministrativi, responsabili di vertice, altri dipendenti e dei coresponsabili con l'imputato Francesco Schettino, non possano in questa sede essere prese in alcuna considerazione ai fini risarcitori, valgano le seguenti considerazioni:

Il risarcimento spettante ai passeggeri ed alle odierne concludenti parti civili costituite, emerge sostanzialmente da un fatto precipuo: **essere state vittime del naufragio.**

In una concezione unitaria del risarcimento ad essi spettante, appare evidente che la domanda di risarcimento del danno, oggi azionata civilmente dai passeggeri seppure nell'ambito del processo penale, debba contemplare e liquidare tutte le voci risarcitorie di danno, patrimoniale, non patrimoniale e quant'altro, a seconda delle varie tesi che si intenda accogliere: ivi compresa, ove si apra la via al riconoscimento del danno punitivo, anche a tale ultima connotazione, di natura sanzionatoria e con funzioni preventive.

La compagnia Costa Crociere è stata chiamata civilmente da queste parti civili a rispondere dei danni, tutti, derivanti dall'evento naufragio; nell'atto di costituzione di parte civile queste parti hanno chiesto di essere risarcite per intero, unitariamente, ed anche per danni ultronei rispetto a quelli derivanti, strettamente, dai reati contestati all'imputato: questo è un dato innegabile, l'azione civile dispiegata nel processo penale soggiace alle stesse regole del procedimento civile, ovverosia alla corrispondenza tra *petitum* e pronuncia del giudice, al principio di mancata contestazione e di accettazione del contraddittorio, ed al principio di solidarietà tra co-obbligati, che quindi possono essere chiamati a risarcire per intero il danno, salvo rivalsa interna nei confronti degli altri responsabili in solido.

1) Il fatto che l'unico imputato in questo processo sia Francesco Schettino, da questo punto di vista, è del tutto irrilevante, in quanto tutti i responsabili del naufragio rispondono con vincolo solidale tra loro dei danni causati nei confronti delle parti lese, e questi ultimi possono agire e richiedere anche ad uno solo di essi di esser risarciti interamente, per tutti i danni subiti **ed eziologicamente collegati all'evento naufragio, determinati anche da comportamenti e/o omissioni di altri in concorso causale con l'imputato**, come emerso sussistere dagli accertamenti della autorità giudiziaria, dagli atti di indagine, dai patteggiamenti e dalle evidenze dibattimentali.

2) La compagnia è stata chiamata in via diretta dalle concludenti parti civili a rispondere dei danni ultronei rispetto a quelli diretti derivanti dal reato, per le responsabilità sue proprie e degli altri coimputati, e tuttavia **non ha proposto opposizione alcuna alla ammissione della domanda di costituzione di parte civile così strutturata**; nulla opponendo ha per fatti concludenti evidentemente accettato il contraddittorio ed a nulla rileva che il Tribunale di Grosseto, andando *ultra petita* nel senso di pronunciarsi come se un'eccezione gli fosse mai stata proposta al riguardo dalla responsabile civile - che, invece, si era limitata a dire di essere presente a garantire solo i risarcimenti per i fatti contestati all'imputato - ritenga erroneamente che l'azione civile nel processo penale debba limitare il suo cam-

ultimi dei quali ad opera della l. n. 689/1981 e della l. n. 205/1999), ma anche e soprattutto perché **realizza un arretramento del diritto penale a vantaggio** del diritto amministrativo e - **questa la novità - del diritto civile**. Accanto a reati trasformati in illeciti amministrativi puniti con sanzioni pecuniarie, ve ne sono altri - come l'ingiuria - che perdono il carattere di illecito penale per conservare quello di illecito civile, sanzionato, oltre che con il risarcimento del danno (sanzione privatistica), con una sanzione pecuniaria civile (apparentata con i punitive damages dei sistemi di common law) irrogata dal giudice civile. Il nuovo istituto dell'illecito sottoposto a sanzioni pecuniarie civili, in grado di prendere il posto dell'illecito penale, viene disciplinato nel d.lgs. 15 gennaio 2016, n. 7 e apre potenzialmente per il futuro nuovi interessanti scenari per una politica-criminale orientata a una riduzione dell'area del diritto penale, in ossequio al principio di sussidiarietà o *extrema ratio*.”

po di azione alle richieste risarcitorie strettamente connesse al fatto reato quando la domanda risarcitoria si estenda come nel caso presente alle premesse ed alle conseguenze di esso che infatti sono plurime ed estese quanto alla causazione.

3) Il danno punitivo, come in questo senso sopra argomentato, tende a **colpire con il surplus risarcitorio chi di quella condotta si è avvantaggiato ed a ripristinare un equilibrio, anche di natura economica, instaurando attrverso la regola della responsabilità civilistica, un meccanismo di prevenzione** fondato sulla introduzione di incentivi per un comportamento efficiente, inducendo gli agenti a livelli di attenzione e prevenzione ottimali, poichè il timore di dover risarcire solo i *compensatory damages* è difatti sufficiente a eliminare quelle attività i cui costi sociali eccedono i benefici.

Diversamente, Costa Crociere e le consociate di pari livello, ove facciano il calcolo del rischio di una condanna dei propri dipendenti eppure non prevedano d'essere chiamate a rispondere civilmente e pesantemente di tutti i pregiudizi derivanti dalla loro e dalla propria attività, ove potenzialmente pericolosa per una massa elevata di utenti indifesi, ma solo di quei costi che vengano risarciti in base ad automatismi tabellari, persevereranno nel farsi il calcolo tra costi e benefici degli investimenti sulla prevenzione, ove vi sia uno sbilanciamento a favore dei secondi.

4) Anche a voler accogliere come intangibile il principio per il quale il responsabile civile risponde nel processo penale solo per i fatti e le responsabilità dell'imputato, ciò non sposta affatto le conseguenze risarcitorie in capo alla Società Costa Crociere e la logica del nostro ragionamento: **tutte le colpe, manchevolezze e responsabilità della Compagnia e degli altri dipendenti sono passate in capo al Comandante Francesco Schettino**, rappresentante di vertice assoluto a bordo della nave Concordia, come un direttore di stabilimento in ambito di imprese con plurime sedi produttive per intenderci, e diretta promanazione della compagnia di navigazione.

Egli era responsabile delle condotte di tutti i sottoposti ed **a bordo della nave il comandante è Costa Crociere.**

Quindi l'Imputato risponde, da un punto di vista civilistico, nei confronti dei passeggeri, non solo per fatto suo, e non è poco, ma anche per il fatto di Costa, quale suo rappresentante assoluto e con totale capacità decisionale a bordo, per tutte le inefficienze, i gravi malfunzionamenti, la impreparazione dell'equipaggio, per la pratica degli inchini, per il mancato uso della lingua ufficiale di bordo, per aver posto in essere l'antecedente causale di aver consentito i passaggi ravvicinati, per la mancata predisposizione di un modello organizzativo ex D.lgs. 231/2001 per impedire la commissione dei reati, per la responsabilità nella scelta degli ufficiali e nel loro avanzamento di carriera senza una verifica effettiva sulla pratica esperienza acquisita - ufficiali come Ambrosio e Coronica che non hanno impedito l'evento e sono stati coimputati con lo stesso Comandante, patteggiando la pena - per la mancata preparazione dell'equipaggio ad affrontare vere emergenze, pure per la inefficienza della unità di crisi che non ha offerto supporto adeguato alla emergenza, comprovata dalla imputazione di Ferrarini e dal suo patteggiamento, per l'inefficienza progettuale e funzionale dei dispositivi di sicurezza della nave (come ascensori, porte stagne e DGE, e come la mancanza di ridondanza del quadro elettrico), per le prove false a mare, per il mancato controllo effettivo sulla manutenzione della funzionalità degli impianti di emergenza quali il DGE, e per tutto quanto altro si è dimostrato in atti.

Tutto ciò ricade insomma in termini civilistici, interamente e senza sconti, sull'imputato e, per esso, in via solidale, sulla responsabile civile Costa Crociere che è tenuta a garantire il risarcimento dei danni provocati dai propri dipendenti.

5) **Sul meccanismo di liquidazione del danno punitivo** tramite un moltiplicatore parametrato alla gravità delle condotte, così come proposto in atti, non si ritiene di dover aggiungere altro, poichè, come illustrato e proposto in atto di Appello, cui si rimanda, ed esattamente come la Cassazione sembra quasi aver letto e recepito le nostre tesi, il medesimo meccanismo è stato *medio tempore* adottato, per l'ennesima volta, in corrispondenza assoluta alla impostazione proposta da questa difesa, dai Giudici di Torino per la liquidazione del danno derivante dalla morte di Vito Scaffidi nel crollo del liceo Darwin.

Al riguardo, tuttavia, ai fini della valutazione della gravità delle condotte contestate alla società, e per essa ai suoi dipendenti, ai suoi vertici amministrativi ed allo stesso Comandante Schettino, si vuole per la ultima volta riassumere i capisaldi della responsabilità di Costa Crociere.

6) LE CONDOTTE CONTESTATE A COSTA CROCIERE

Non finiremo mai, quindi, di evidenziare quest'aspetto delle relazioni tra la Società e l'imputato nell'aver cooperato, da un lato, nel reato di naufragio colposo, avendo posto in essere le condizioni causali necessarie antecedenti all'evento intanto ed in primo luogo favorendo, e comunque non impedendo, **la pratica del c.d. "inchino"** delle navi di

proprietà, e, dall'altro, nell'aver omesso tutte le cautele necessarie in ambito di sicurezza della navigazione ed anti-infortunistico, affinché le conseguenze del naufragio venissero annullate ovvero comunque ridotte determinando per desumibili ragioni di convenienza commerciale secondo quanto poi emerso nel corso del dibattimento a carico di Schettino, pratiche di assunzione in massa di personale straniero e selezionato in economia, nonostante fosse con ogni evidenza privo di esperienza e/o capacità sufficienti (come ad esempio l'uso della lingua italiana, lingua ufficiale di bordo), ovvero accelerando le progressioni di carriera degli ufficiali di coperta (un grado di avanzamento ad ogni imbarco), trascurando dunque la idonea selezione e preparazione dell'equipaggio a gestire la emergenza, così contribuendo causalmente alle lesioni subite dai passeggeri e dai membri dell'equipaggio in conseguenza del naufragio nonché alla morte delle 32 persone, che in conseguenza dello stesso naufragio persero la vita.

A tali profili va aggiunto quello ulteriore **dell'abbandono dei passeggeri**, ai quali è mancata non solo l'assistenza effettiva del personale preposto al ruolo di appello, ma anche l'assistenza da terra che doveva essere coordinata e gestita dall'unità di crisi di Costa Crociere, che al contrario quella notte si attivò secondo quanto desumibile dalle circostanze emerse nel corso del dibattimento solo per contenere – come già molte volte avvenuto in passato - i costi del recupero con i rimorchiatori della nave in avaria, e garantirsi nel più breve tempo possibile, con l'aiuto del RINA, le certificazioni per tutte le navi della flotta che rischiavano il fermo a seguito del sinistro, e complessivamente nella **gestione della emergenza** in condizioni di già conclamata gravità della stessa e la sbandata che stava progressivamente, ma inesorabilmente portando al rovesciamento della nave Concordia, squarciata da una falla di 70 metri!

La fonte dell'obbligo giuridico di garanzia dell'armatore rispetto ai passeggeri, si ravvisa negli artt. 1218 c.c. (responsabilità contrattuale) e 2049 c.c. (responsabilità extracontrattuale dei padroni e dei committenti) oltre che nelle direttive europee in materia di sicurezza per le navi da passeggeri, recepite e vigenti nel nostro ordinamento. Fonte della responsabilità penale del datore di lavoro, inoltre, rispetto alla salute dei dipendenti, stabilita dall'art. 2087 c.c. in tema di **prevenzione degli infortuni**, è stata recentemente ribadita dalla Corte di Cassazione¹⁶ che ha riaffermato il principio per il quale la nomina di un responsabile del servizio protezione e prevenzione non esime il datore di lavoro dagli obblighi inerenti la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Quanto alla concreta possibilità di intervenire e scongiurare il realizzarsi delle condotte illecite dei sottoposti, la Suprema Corte cita la nota sentenza c.d. Montefibre (Cass. pen., sez. IV, 4 novembre 2010, n. 38991), dal nome dello stabilimento di Verbania dove morirono undici operai che inalarono amianto, che, sebbene pronunciata in una fattispecie molto diversa dal caso che ci occupa, costituisce un precedente dirimente in materia di **reati omissivi** e di **obbligo di garanzia**. Nel testo della menzionata decisione, infatti, si legge: *“I titolari della posizione di garanzia devono essere forniti dei necessari poteri impeditivi degli eventi dannosi. Il che non significa che dei poteri impeditivi debba essere direttamente fornito il garante, è sufficiente che gli siano riservati mezzi idonei a sollecitare gli interventi necessari per evitare che l'evento dannoso venga cagionato, per l'operatività di altri elementi condizionanti di natura dinamica. (...) In conclusione può affermarsi che **un soggetto è titolare di una posizione di garanzia, se ha la possibilità, con la sua condotta attiva di indirizzare il decorso degli eventi indirizzandoli verso uno sviluppo atto da impedire la lesione del bene giuridico da lui preso in carico.**”*

Nella pronuncia in commento, pertanto, la Corte di Cassazione, accogliendo l'accezione di “poteri impeditivi dell'evento” appena fornita, fornisce lo spunto per affermare che, senza dubbio alcuno, la Compagnia, attraverso i propri responsabili apicali, aveva tanto i mezzi adeguati ad evitare l'evento dannoso verificatosi, quanto la concreta possibilità di intervenire per impedire sia il naufragio che le lesioni, anche mortali, dei passeggeri.

Né può dirsi esclusa o assorbita la responsabilità penale dei soggetti di cui trattasi e delle cariche societarie, dalla responsabilità delle Società regolata **dal d.Lgs. 231/01**, per la quale, pure, la Società ha definito **solamente la propria posizione di responsabilità amministrativa** con applicazione della pena ex art. 444 c.p.p. ma non certamente quella penale degli amministratori e civile per il danno derivante alle odierne parti lese. Alla responsabilità degli enti e delle società si aggiunge, infatti, quella degli Amministratori e delle figure apicali quale effetto dell'applicazione del principio di immedesimazione organica tra gli amministratori e l'ente, ovvero quale effetto della cosiddetta **“culpa in vigilando”**.

Due brevi considerazioni sul punto.

La prima: detta normativa indica tassativamente la gamma dei reati suscettibili di fare scattare la responsabilità dell'impresa, tra i quali sono compresi i reati di omicidio colposo e lesioni colpose gravi commessi in violazione delle norme anti-infortunistiche e sulla tutela dell'igiene e della salute sul lavoro, cui si sono aggiunti quelli in materia di

¹⁶ Cassazione penale, sez. IV, sentenza 16.12.2013 n° 50605

tutela dell'ambiente, mentre **nulla è stato invece disposto in tema di sicurezza dei trasporti pubblici per terra, per acqua e per mare**, così come in tema di **naufragio** e più in generale di delitti contro l'incolumità pubblica.

La seconda: la responsabilità dell'Ente **e degli Amministratori** è presunta se non si disponga di un Modello di Gestione e Controllo anticrimine (D.Lgs. 231/01), mentre nell'ipotesi in cui ci si sia dotati di tale strumento di *governance*, viene esclusa qualsiasi responsabilità, salvo che l'accusa non dimostri che il sistema é inidoneo o inefficace. Al riguardo si sottolinea necessariamente come **Costa Crociere S.p.A. non abbia nemmeno cercato di difendersi dai rilievi a lei fatti in relazione alla violazione della normativa 231/2001**: la Società non ha dunque **mai attuato alcun modello organizzativo teso ad impedire la commissione dei reati**, poi effettivamente contestati principalmente a Ferrarini e Schettino e, pacificamente da tutti, considerati come commessi nell'interesse di Costa!

Tale circostanza, peraltro, voleva essere resa nota al Tribunale nel corso dell'esame dell'Avv. Porcelli dell'ufficio legale di Costa Crociere SpA ma il Presidente del Tribunale di Grosseto, senza che alcuno dei difensori dell'imputato o della responsabile civile proponesse eccezione al riguardo, interrompeva il collega di parte civile Bulgheroni che le stava chiedendo del modello organizzativo di Costa ritenendo che tale domanda non doveva essere ammessa perché irrilevante ai fini del decidere!

La Società, evidentemente, non ritiene degne di grande considerazione le gravissime fattispecie contestate dalla Procura ai propri dipendenti, limitandosi a patteggiare ex L. 231/01 per alcune delle contestazioni, e, pur non avendo mai strutturato un modello comportamentale per impedire e prevenire la commissione degli illeciti da parte dei dipendenti, non ha neppure ritenuto i fatti di una qualsiasi rilevanza sotto il profilo meramente disciplinare, **lasciando pertanto del tutto impregiudicate le posizioni lavorative dei soggetti**; in questo senso si sottolinea la circostanza che **NESSUNO** dei corresponsabili nel naufragio (Ferrarini, Giampedroni, Abad etc etc.) ha subito il seppur minimo **richiamo disciplinare** da parte della compagnia, pur avendo tutti scelto di patteggiare la pena, e, anzi, il loro attuale ruolo è di maggiore responsabilità e con stipendio più alto (cfr. Ferrarini, che autorizzò l'inchino della Concordia al Giglio ad agosto del 2011, ed in relazione alle sue responsabilità nel naufragio ha patteggiato per due anni e 10 mesi, è stato promosso a *Vice President Port & Destination Management*), **circostanza che davvero stride con la pervicace ed ostinata negazione, ancora recentemente¹⁷**, di una circostanza ormai confermata in ogni dove e ad ogni livello all'interno della Compagnia, come si illustrerà più approfonditamente *infra*, ovvero **la piena consapevolezza e liberata sponsorizzazione, da parte dei vertici societari, sulla pratica degli inchini**.

Da una parte, in sostanza, si afferma - negando ogni evidenza - che il vertice societario mai ha autorizzato tale folle pratica di navigazione sottocosta, per poi, di fronte a confessate sponsorizzazione da parte del suo FCC e DPA Ferrarini e di tutti i Comandanti, non si ritiene sussistere alcuna infrazione disciplinare, anzi premiando quei dipendenti.

Sostenere, dunque, che fu Schettino e solo lui, quella tragica sera a decidere l'inchino al Giglio per accontentare il *maitre* di bordo non può essere sufficiente ad elidere la responsabilità diretta dell'armatore, non solo in quanto datore di lavoro di Schettino ma anche per non aver impedito l'evento, sanzionando gravemente i precedenti inchini, **noti all'armatore**, e con una doverosa attività di controllo sulle rotte tenute dalle navi in navigazione. E non si dica che questa condotta non fosse necessaria od esigibile. Che il rischio collisione sia, infatti, tra quelli da censire dal punto di vista delle procedure di prevenzione e gestione da parte dell'armatore è indubitabile. Che l'armatore, sul quale grava l'obbligo di garantire la sicurezza dei passeggeri, possa conoscere la posizione della nave in ogni momento è altrettanto pacifico posto che vi sono, agli atti della Procura, intercettazioni telefoniche nelle quali alcuni dirigenti di Costa Crociere commentano in tempo reale le velocità delle navi da crociera¹⁸ ed il superamento dei limiti

¹⁷ Da ultimo ANSA 10 FEB 2012 – “*Che la società fosse a conoscenza della pratica definita ‘dell’inchino’ e’ falso*”

¹⁸ **Spadavecchia**, responsabile informatico a bordo della nave Concordia, conferma il 18.11.2013 che dalla centrale operativa della Costa, ed in realtà da chiunque tramite collegamento Web, era possibile monitorare in tempo reale la posizione della nave, la velocità e la rotta oltre che tramite punto GPS e sistema AIS marine trafic, addirittura anche con collegamenti WebCam a prua e poppa; di tale circostanza, tutt'altro che secondaria, vi è prova nella intercettazione della conversazione telefonica intercorsa tra **Onorato Gianni** (direttore Generale) e **Ferrarini Roberto** (Fleet Crisis Coordinator e Designated Person Ashore della gestione di 17 navi della Costa), trascritta nella perizia al n. 254 agli atti del processo a carico di Francesco Schettino:

ROBERTO – Sì, pronto? VOCE DI UOMO/2 – Roby? Ciao, Gianni, ciao. ROBERTO – Ciao. GIANNI – Roby, scusa se ti disturbo. Senti una cosa: ma è possibile che noi stiamo facendo un itinerario del Voyager a **venticinque nodi**? A me mi sembra una cosa fuori dal mondo! ROBERTO – L'itinerario del Voyager a venticinque nodi? GIANNI – **Se tu vai sulla web...** ROBERTO – Eh? Sta facendo venticinque nodi? GIANNI – **Ma io... roba da... da... io vedo adesso dalla webcam venticinque nodi**. ROBERTO – Ma sono itinerari dell'Allegra, allora... siamo... GIANNI – È così. E poi la [Termini inc.] non è ancora arrivata, che tu sappia? ROBERTO – La cosa? GIANNI – La neoRomantica, a Savona. ROBERTO – La neoRomantica a Savona è arrivata, sì, sì. GIANNI – Sulla webcam **me la dà che è ancora in navigazione**. Omissis – è chiaro quindi che da terra c'era agevolmente la possibilità ed il dovere di impedire un passaggio così ravvicinato, in questo come in precedenti casi, tanto da rischiare la collisione.

prescritti con le certificazioni rilasciate dal RINA, a dimostrazione tanto che il monitoraggio delle rotte da terra era possibile, quanto che lo stesso era opportuno e necessario.

Per non parlare del fatto che, tanto per citare qualche esempio, mancava totalmente l'obbligo di corsi di formazione continua per gli ufficiali di bordo e non era adottata la procedura del *"think loud"* sul ponte di comando (regole introdotte solo oggi), ed era consueta e normale la possibilità di amanti, amici e parenti non autorizzati di trovarsi in plancia di comando a fare telefonate di cortesia, fotografie ed altro.

Non sembra cosa di poco conto anche il fatto che i vertici della Compagnia, secondo un indirizzo che non può non ricondursi direttamente al loro diretto e volitivo controllo, indotto dalla "sete" di ufficiali della società in ragione dell'espansione esponenziale, negli ultimi anni, del successo delle vacanze crocieristiche, abbinato ad un vertiginoso crollo del costo delle stesse ed aumento della capienza delle navi, ignorassero completamente finanche le **note caratteristiche negative dei propri Comandanti** sui loro sottoposti; esempio scioccante è quello relativo ad una nota fortemente critica del Comandante **Mario Palombo proprio su Francesco Schettino** (avendolo come secondo ufficiale sotto il suo comando), definito nella nota caratteriale come *"spavaldo"* e *"tendente a nascondere la verità"*¹⁹!!; nonostante la annotazione personale decisamente negativa, subito dopo Schettino venne nominato dalla Compagnia come Comandante in prima, per poi affidargli il comando della nave Concordia con il suo carico di 4.300 anime.

Ed ancora è lo stesso ex direttore generale della compagnia, **Giovanni Onorato**, ad aver definito Schettino *"insufficiente in leadership"*, gravemente insufficiente *«nel trasferimento di informazioni ai vertici dell'azienda»*: così la **scheda di valutazione** di Costa Crociere S.p.A. su Francesco Schettino, relativa al 2008²⁰

La stessa Corte di Cassazione (Sez. Unite, 18 settembre 2014, n. 38343) nella nota vicenda Thyssenkrupp ha avuto modo di chiarire: *"In generale, quando si parla di cautele da approntare per fronteggiare un rischio si fa riferimento ad un **obbligo giuridico** e non solo meramente morale o sociale. Peraltro, tale obbligo giuridico non sempre trova la sua fonte diretta in un assetto normativo. Il presente dell'esperienza giuridica mostra contesti di rischio oggetto di una articolata disciplina di settore: la sicurezza del lavoro e la circolazione stradale ne costituiscono gli esempi più noti. Si tratta di corpi normativi che dettano regole plurime, spesso dettagliate. Tali normative hanno importante rilievo, contribuendo significativamente a conferire determinatezza all'illecito colposo ed a concretizzare quindi, nello specifico contesto, il principio di legalità. Esse, tuttavia, non possono certamente esaurire ed attualizzare tutte le possibili prescrizioni atte a governare compiutamente rischi indicibilmente vari e complessi. L'inadeguatezza deriva da un lato dalla varietà delle situazioni di dettaglio, che non consente di pensare ad una normazione direttamente esaustiva; e dall'altro dal continuo sviluppo delle conoscenze e delle tecnologie, che rende sovente inattuali le prescrizioni codificate. Per questo la normativa cautelare ha bisogno di essere integrata dal sapere scientifico e tecnologico che reca il vero nucleo attualizzato della disciplina prevenzionistica. Per tale ragione il sistema, come correttamente esposto dalla Corte di merito, prevede che ciascun garante analizzi i rischi specifici connessi alla propria attività; ed adotti le conseguenti, appropriate misure cautelari, avvalendosi proprio di figure istituzionali, come il responsabile del servizio di prevenzione e protezione, che del sapere necessario sono istituzionalmente portatori. Correttamente si è parlato al riguardo di autonormazione: espressione che ben esprime la necessità di un continuo autoadeguamento delle misure di sicurezza alle condizioni delle lavorazioni. L'obbligo giuridico nascente dalla attualizzata considerazione dell'accreditato sapere scientifico e tecnologico è talmente pregnante che è sicuramente destinato a prevalere su quello eventualmente derivante da disciplina legale incompleta o non aggiornata"*.

Costa Crociere S.p.A., come sopra accennato, **nemmeno si era dotata di modelli organizzativi** ma questo al Tribunale di Grosseto non è interessato!

Per la Cassazione, dunque, gli amministratori della Thyssen sono penalmente responsabili: *"Secondo i giudici di merito l'ambiente di lavoro era fortemente degradato. Lo stabilimento era sporco a causa della presenza di olio idraulico e di laminazione, nonché di carta interspira, sostanze altamente infiammabili. Le operazioni di pulizia dell'ambiente non erano appropriate. I mezzi e le procedure di spegnimento del fuoco non erano adeguati e comunque parzialmente inefficienti. La manutenzione era carente. La formazione antinfortunistica ed antincendio era progressivamente scaduta. Tale situazione, si assume, emerge da numerose fonti testimoniali nonché dall'ispezione compiuta dalla ASL dopo il sinistro, che rilevò ben 116 violazioni mai contestate"*.

Il contesto descritto è davvero paragonabile a quello della Concordia: proprio nelle perizie e nelle consulenze agli atti è provato che le manutenzioni agli apparati di sicurezza fossero inadeguate, l'equipaggio impreparato e come le procedure di emergenza insufficienti e non rispettate.

¹⁹ cfr. Deposizione Mario Palombo, udienza 28.11.2013

²⁰ udienza 10.03.2014: scheda di valutazione del 21 aprile 2009 e si riferisce al 2008

Evidente dunque la sussistenza del nesso causale tra le condotte omissive degli indagati ed il naufragio. Per usare ancora le parole dei Supremi Giudici *“questo quadro, per la Corte di assise di appello, è il frutto della sommatoria di una serie “impressionante” di violazioni di specifiche norme prevenzionali. Il giudice non dubita che tale congerie di inosservanze, di “concausalità”, valutata nel suo complesso, abbia avuto un sicuro ruolo eziologico nella verifica degli eventi. Tale apprezzamento si sottrae con tutta evidenza a qualunque censura. Invero, non vi è ragione di dubitare che un corretto assetto dell'apparato produttivo, in linea con le plurime ed importanti prescrizioni antinfortunistiche evocate, avrebbe consentito di evitare gli eventi con la certezza razionale propria del controfattuale della causalità omissiva. La Corte di merito è consapevole che alcune delle cautele omesse non erano, da sole, certamente salvifiche; e tuttavia non dubita che esse integrino gli estremi della colpa che, quanto all'evitabilità dell'evento, si accontenta di un tasso di effettività, di efficacia, ben inferiore rispetto a quello della certezza proprio della causalità; essendo attestato sulla regola dell'apprezzabile possibilità di evitare l'evento. Il tema sarà ripreso più avanti. Ciò che qui preme rimarcare è che gli eventi lesivi furono certamente il frutto dell'interazione degli innumerevoli fattori di inadeguatezza prevenzionistica di cui si è detto; e che tali “impressionanti” carenze non furono occasionali, bensì sistemiche...”*

7) GLI ELEMENTI EMERSI DAL PROCESSO CONTRO FRANCESCO SCHETTINO

A parte ogni considerazione sul fatto che, a parere di questo difensore e di alcuni colleghi di parte civile, fossero o meno sussistenti elementi indiziari a carico dei vertici societari già nella fase investigativa (che ben avrebbero dovuto indurre la Procura ad indagare prima e di chiedere poi di rinviare a giudizio anche il Presidente e i membri del Consiglio di Amministrazione almeno di Costa Crociere se non anche di Carnival in quanto ben consci delle politiche aziendali della consociata posseduta al 99,8% delle quote ed in cui alcuni dei membri del proprio CdA fanno anche parte di quello di Costa), l'attività dibattimentale del procedimento connesso - ancora in corso - ha profondamente mutato il quadro delle responsabilità rendendo manifeste quelle di coloro che, appunto, avrebbero dovuto, fin dall'inizio, sedere al banco degli imputati, ma che comunque **portano ancora più fondatamente a pretendere una diretta responsabilità civilistica della compagnia Costa Crociere per fatto proprio e dei propri dipendenti e responsabili amministrativi apicali, come richiesta, in termini di sanzione punitiva a scopo preventivo, esemplare e deterrente.**

Oggi il quadro risulta complessivamente mutato, tenuto conto che dall'istruttoria dibattimentale svoltasi nel processo a carico di Francesco Schettino, ove sono clamorosamente ed in più occasioni emerse tante e nuove prove, del tutto idonee a sorreggere e dimostrare la **sussistenza di condotte concausali riconducibili direttamente ai vertici societari**. Né può valere, in senso contrario, la circostanza che le prove a carico di altri non possano costituire elementi di valutazione per il giudice ai fini della liquidazione del danno ultracompensativo, per tutte le considerazioni sopra esposte.

Purtroppo l'ufficio della Procura di Grosseto non ha autonomamente ritenuto di considerare tali evidenti elementi al fine di coinvolgere i vertici societari nelle imputazioni, ma ciò non elide minimamente il diritto dei passeggeri di essere integralmente ristorati, sia per i danni compensativi che quelli punitivi, facendo ricadere entrambi, per i diversi ed alternativi titoli sopra evidenziati, direttamente e/o solidalmente a carico della compagnia Costa Crociere SpA.

Gli aspetti involgenti la responsabilità diretta della compagnia e, per essa, dei suoi vertici amministrativi, e quelli coperti dalla responsabilità diretta dell'impresa per la quale vi è stata sentenza di patteggiamento, sono, ricapitolando, i seguenti:

- la consapevolezza sulla pratica degli inchini²¹;

²¹ **Inchini.** Sulla pratica degli inchini particolarmente significativa, nel processo a carico di Francesco Schettino, è stata la testimonianza del Comandante **Massimo Garbarino**, pienamente riscontrata dalle lettere di ringraziamento del Sindaco del Giglio, Sergio Ortelli, proprio sull'inchino effettuato con la Concordia nel mese di agosto 2011, grazie alla confessata “mediazione” di Palombo con Ferrarini (executive manager della Costa Crociere), passando a circa 200 mt dalle scole e 197 metri da punta gabbianara, alla velocità di 14,5/14,8 nodi!. In tale occasione la Procura ha limitato il proprio esame in aula a circostanze estranee all'evento, ritenendo il precedente inchino estraneo ai fatti di imputazione, ed ai legali di parte civile è stato impedito di contro esaminare il teste sul passaggio ravvicinato, appena sei mesi prima del naufragio, della Concordia al Giglio, secondo rotte e modalità del tutto simili (cfr. allegato in atti udienza 10 febbraio 2014 il documento del Lloyds list di Londra di comparazione delle due rotte). In ogni caso è evidente da tutto il processo la **deliberata sponsorizzazione degli inchini da parte dei vertici Societari**. Ma sulla circostanza è stato sentito l'ing. **Enrico Scerni**, ex Presidente del Rina, che ha riferito sulla prassi e sulla piena consapevolezza da parte dell'armatore di queste spericolate quanto commercialmente proficue manovre, che avevano un notevole ritorno gratuito per la Compagnia, a livello di promozione turistica. Altra significativa testimonianza, assunta all'udienza del 28 aprile 2014, è quella del Capitano **Andrea Lachi**, Comandante in servizio presso il Comando provinciale dei Carabinieri di Grosseto. Il teste ha ricostruito tutta l'intensa e articolata attività di indagini svolta sin dall'immediatezza del naufragio, contenuta nella corpora e completa informativa inviata alla Procura; detto documento, di oltre 1.500 pagine, contiene la ricostruzione delle cause del

- l'impreparazione dell'equipaggio per la gestione dell'emergenza e la mancata assistenza ai passeggeri nella fase dell'emergenza²²;

naufragio ed in particolare descrive ogni istante di quella sciagurata manovra dell'inchino, annunciata e nota all'equipaggio e alla compagnia perché già fatta in precedenza (e non solo da Schettino). Altra conferma arriva dalla testimonianza, nel processo, di **Fiorito**, responsabile in sala macchine al momento dell'incidente; anche attraverso contestazioni SIT ed una intercettazione telefonica ascoltata in aula Fiorito conferma di una sua partecipazione ad **almeno 3 precedenti passaggi ravvicinati al Giglio della Concordia** "*sempre più vicino, sempre più vicino*" e che, anche se dalla sala macchine ovviamente non vedevano in effetti la rotta e la distanza dall'isola, si rendevano perfettamente conto che passavano vicino alla costa **dalle vibrazioni dell'acqua dalla pancia della nave**, che aumentano sempre di più man mano che ci si avvicina al basso fondale. Insomma, anche in sala macchine lo sapevano tutti che si stava facendo l'inchino. Tutti consapevoli e ognuno ha fatto la sua parte!!! Quindi tutti compartecipi nell'accaduto, in plancia, come in sala macchine e a terra! Anche il teste **Di Lena**, ufficiale all'ambiente sulla Concordia, dice di aver saputo del "tradizionale saluto" all'isola del Giglio fin dalla partenza, e di aver partecipato all'inchino, in altre occasioni precedenti a quella, **sia presso il Giglio che a Ponza ed a Capri!**

Ma a superare ogni indugio circa l'assoluta e piena condivisione da parte di Costa Crociere della prassi degli inchini è il libro scritto dal Comandante, per lunghi anni al servizio di costa Crociere, **Mario Terenzio Palombo**, colui che nel 1983 inventò l'inchino proprio al Giglio, autore del libro "**La mia vita da uomo di mare**", la cui lettura è davvero illuminante per comprendere quanto fosse nota e gloriosa la manovra del saluto, e quanto fosse del tutto consapevole la sua pratica ad ogni livello della Compagnia di navigazione! (http://www.corriere.it/cronache/12_gennaio_21/quando-il-maestro-palombo-invento-l-inchino-vicino-al-giglio-con-i-capi-della-compagnia-marco-imarasio_53c60c52-43fc-11e1-8141-fee37ca7fb8c.shtml);

²² **Impreparazione** già evidenziata dai periti, dai testi e dai consulenti; ci si potrebbe scrivere un libro, e su tutto a dimostrazione della inadeguatezza della formazione dell'intero personale marittimo della Costa, basterebbe rivedere i **filmati** mostrati in aula, che hanno chiaramente evidenziato come la maggior parte dei membri del personale addetto ad operare le lance di salvataggio, non sapeva neppure da che parte iniziare, trattandosi per la maggioranza di camerieri asiatici o simili, e certamente uomini e donne non adeguati ed addestrati ad un compito così delicato, soprattutto in condizioni di emergenza come quelle, oppure evidenziare la impressionante serie di errori commessi dal timoniere **Rusli Bin** (che non parlava italiano e parlava male l'inglese, per non dire della sua certificazione da timoniere ottenuta chissà dove – tanto che era addetto fino a pochi giorni prima alla verniciatura); ma solo per fare alcuni altri esempi su elementi emersi dal processo, vale quanto riferito da **Andrea Bongiovanni**, imbarcato il 7 novembre 2011 come primo ufficiale *safety trainer*, incaricato dell'addestramento dell'equipaggio in materia di sicurezza e di antinfortunistica e di inserire i membri dell'equipaggio nel ruolo d'appello, ed ancora il Capitano dei Carabinieri di Orbetello **Marco Barone**, colui che ha coordinato il recupero delle 32 vittime e che ne ha ricostruito gli ultimi istanti di vita; già escusso all'udienza del 29.4.14 nel processo a carico del Comandante Schettino, ha ricordato a tutti che questo processo serve a fare giustizia per quegli innocenti vittime di un equipaggio impreparato e di una nave che garantiva il lusso ma non certo la sicurezza! Un punto fermo sulla vicenda è stato messo con questa testimonianza: **nessuno è morto per l'impatto, ma solo in seguito per la criminale gestione della fase di soccorso post urto con gli scogli!** Tutti deceduti per asfissia meccanica da annegamento! E ancora, almeno otto persone sono state ritrovate nella tromba degli ascensori di poppa, sui quali durante il naufragio **nessuno dell'equipaggio fu incaricato di un minimo controllo**, mentre per le avarie più volte denunciate le porte degli ascensori sono rimaste aperte senza cabina al piano, così divenendo vere e proprie trappole mortali per i passeggeri. Almeno una ventina sono deceduti nel tentativo di raggiungere il lato della nave, su indicazione folle e scellerata del personale di bordo (per lo più camerieri e cuochi indonesiani, in totale assenza di ufficiali). Il 25.02.2014 la deposizione del Ten. **Stefano Carnevali** della Capitaneria di porto, afferma la **grave impreparazione del personale**, che non aveva ricevuto da Costa Crociere un addestramento idoneo a gestire l'emergenza e il soccorso ai passeggeri e che non ha, quindi, svolto a dovere ed in maniera adeguata i compiti previsti dal c.d ruolo d'appello la sera del naufragio. Molti membri dell'equipaggio sentiti come testi, come **Jacqueline Abad Quine**, assistente direttrice di crociera di nazionalità peruviana e nonostante facesse fosse proprio parte del personale addetto ad assistere i passeggeri in caso di problemi (è la donna che sul famoso video, visto in tutto il mondo e ripreso da alcuni passeggeri durante le prime fasi del black-out, ma quando già era chiara la gravità della situazione, dava l'annuncio al megafono, INVITANDO CON MODI MOLTO ENERGETICI LE PERSONE AD ANDARE IN CAMERA E RESTARE LÌ TRANQUILLI E SEDUTI), hanno **dimostrato in aula la loro totale ignoranza, ancora oggi, su ogni tipo e forma di segnale di emergenza a bordo delle navi della Costa (Delta X ray, emergenza generale, allarme incendio, etc. etc.)**. A nulla sono valse le "catene umane", di cui il teste ci ha parlato in aula, formate per impedire lo scivolamento in acqua dei passeggeri rimasti intrappolati nei corridoi trasformati in pozzi per lo sbandamento della nave. Una morte orrenda che si poteva evitare! E oggi lo diciamo con cognizione di causa essendo ormai provato che sarebbe bastato rimanere sul lato sinistro e attendere di scendere dalla biscaglina assistiti da personale preparato, anziché rimanere bloccati per minuti preziosi in attesa del segnale di abbandono nave al buio, in molti casi senza giubbotto salvagente, e senza assistenza - come provato dalle angosciati telefonate al 112 fatte ascoltare in aula ove si odono le voci dei naufraghi urlare: "*aiutateci non fanno calare le scialuppe, ci massacrano come pecore!*". Sulla **gestione del DGE**, risulta accertato che gli elettricisti, **Antonio Muscas** ed altri, dopo più tentativi di riavvio e blocco per surriscaldamento, hanno **improvvidamente spento il DGE** per paura che "esplodesse", condannando al black-out definitivo la nave proprio nelle fasi più rischiose dello sbarco, lasciando al buio i passeggeri che attraversavano gli immensi corridoi camminando sulle pareti, e ciò è certamente avvenuto a causa della inaccettabile impreparazione del personale di macchina, non sapendo che tale apparato di emergenza – come riferito dai consulenti INAIL - è costruito e progettato per il suo funzionamento fino a "distruzione", ovvero al suo ingrippamento e non può certo esplodere! **Simone Canessa** il cartografo della Concordia, invece, tracciò una rotta che intercettava direttamente il bersaglio dell'isola del Giglio, contravvenendo ad una intuitiva regola che si insegna fin dai primi corsi di vela ai bambini. D'altronde (cfr. teste **Iannelli** ud. 11.12.2013) i corsi di formazione del personale erano compiuti in modo superficiale e approssimativo, nonché alquanto frettoloso risolvendosi in iniziali corsi, di durata temporale irrisoria rispetto ai ruoli di responsabilità di vertice che poi

- l'aver anteposto la salvaguardia del valore della nave alla tutela dei passeggeri, omettendo la tempestiva rapportazione alle autorità del naufragio in corso²³;

questi giovanissimi ed inesperti ufficiali di coperta andavano a ricoprire, con avanzamenti velocissimi (praticamente un grado per ogni imbarco).

Anche sulla **formazione del ruolo di appello**, appare del tutto evidente che lo stesso sia stato formato tanto per doverlo fare, componendo squadre di sensibile importanza, come quella antifalla, con camerieri indonesiani e cuochi. Lo stesso **Roberto Ferrarini**, responsabile a terra della gestione di 17 navi e posto a capo della unità di crisi durante il naufragio, non si capisce quale specifica competenza avesse, visto che non è un Comandante, un ingegnere, laureato o altro.

Il terzo ufficiale di coperta **Diego Scarpato**, sempre sentito nel processo, riferisce, di fatto ma apertamente, **dell'ammutinamento dell'equipaggio** durante le fasi dello sbarco, avendo egli stesso coscientemente disubbidito ai comandi per ben 4 volte e di aver disapprovato i tempi imposti dalla plancia per l'abbandono: aprirono i cancellati per l'ingresso sulle scialuppe senza attendere il segnale di emergenza generale, imbarcò sulla propria lancia 80 persone invece delle 60 previste, ammainarono le lance sul lato sinistro prima che la nave si inclinasse oltre i 20 gradi benché fosse stato detto di calare solo quelle sul lato destro, ritenendo un "errore" tale scelta, ed infine calò la sua lancia senza attendere l'ordine di abbandono nave. Per ultima, ma non certo in ordine di importanza, vale la pena ricordare la lunga serie di **testimonianze di passeggeri** che, pur hanno tutti confermato e rimarcato la totale impreparazione da parte dell'equipaggio, le false informazioni ricevute ed addirittura, nei momenti più importanti, il totale abbandono a se stessi dei passeggeri e dei camerieri/cuochi/inservienti, da parte dei membri in divisa dell'equipaggio Costa, sia prima che dopo lo sbarco.

Decisivo anche il ruolo di **Ursprunger**, come ricostruito nel *Vol. V · c.n.r finale del Nucleo Investigativo Carabinieri di Grosseto (pagine 24 e 25) ove si legge*: “ *Supposti i ragionevoli tempi tecnici per raggiungere la crisis room, Ursprunger arriva nella sede di piazza Piccapietra intorno alle ore 23.00. A quel punto non c'è più nulla da coordinare, se non fornire l'assistenza logistica ai passeggeri proprio perchè da alcuni minuti erano iniziate le operazioni di abbandono della nave. Un alto dirigente della Società Navale, responsabile di crisi di alto livello, considerato il verificarsi un naufragio che, si ribadisce, non è certamente frequente, avrebbe dovuto, al di là delle prime informazioni ricevute, essere sicuramente più incisivo nell'intervenire e nel sollecitare notizie provenienti dalla Nave. Ursprunger pare aver mantenuto una posizione di sostanziale passività: non richiama mai Ferrarini nei 21 minuti intercorsi tra le due comunicazioni, né contatta Schettino o altri membri dell'equipaggio 19, ma si limita a raggiungere il Comitato di Crisi dove arriva quando ormai era tardi... non è stato apportato alcun tipo di assistenza al comandante della nave e/o agli Ufficiali in quel momento impegnati dai tragici eventi. Anzi: proprio con il comandante, ovvero con colui che ha provocato il naufragio, almeno nelle fasi iniziali, si è stretta un'apparente tacita "intesa", finalizzata a non ufficializzare ciò che avrebbero tutti dovuto fare/ordinare: l'abbandono della nave. Tali ingiustificabili ritardi hanno sicuramente contribuito a provocare la morte delle 30 persone e la scomparsa di altre due.*” A ciò si aggiunga che Ursprunger è stato in diretto e costante contatto telefonico con l'attuale indagato **Pierluigi Foschi**, il quale anche per conto proprio richiama più volte **Ferrarini**, evidentemente per concertare sul da farsi.

²³ **Mancata rapportazione alle autorità.** Il ritardo colpevole nell'abbandono della nave è stato oggetto anche della testimonianza resa in aula dal M.A. **Claudio Capanna** del Nucleo Investigativo dei Carabinieri di Grosseto, coestensore del documento di approfondimento sopra citato. Il teste ha inoltre confermato il colpevole ritardo nella fase di abbandono della nave e come proprio questo ha determinato purtroppo le vittime. Il Maggiore ha aggiunto che sotto questo aspetto era stato attenzionato dal punto di vista investigativo per l'evidente responsabilità Roberto Ferrarini, l'uomo di Costa Crociere dai mille incarichi e responsabile di terra della sicurezza. E proprio su questa circostanza il teste ha spiegato a domanda degli avvocati di parte civile che esisteva un vero e proprio “metodo di Ferrarini”, ovvero una **prassi finalizzata a occultare alle Autorità Marittime gli eventi avversi con messaggi interlocutori e tranquillizzanti per dare tempo alla compagnia di individuare una soluzione, a tutto vantaggio di Costa Crociere**. In aula è stata data lettura parziale di una intercettazione del Sig. Ferrarini con il Comandante della Costa Classica che aveva segnalato una grave avaria a bordo dove si sente Ferrarini suggerire testualmente: “*vabbè ma dagli questo stadment (letterale)... due tre righe poi però verbalmente in pratica... In pratica gli spieghi che è tutto tranquillo*”. **Michele D'Andrea** ufficiale della Guardia Costiera di Palermo, il 10.02.2012, chiarisce ancora meglio il **sistema “Costa”** raccontando l'episodio del 2005 riguardo la **Costa Fortuna** che, avendo presumibilmente toccato sul fondo a Sorrento, aveva in entrata una via d'acqua di 1 tonnellata l'ora dall'asse dell'elica, eppure, invece di entrare al porto più vicino, si dirige comunque a Palermo per non interrompere la crociera e, rimanendo per due volte consecutive alla deriva lungo il tragitto, arriva in modo trafelato in Sicilia e, invece di sbarcare i passeggeri per poi andare in bacino per fare le riparazioni, si “lancia” nel bacino della Fincantieri con tutto il suo carico umano a bordo. La Fortuna, contro ogni regola di sicurezza immaginabile, viene messa in secco con le circa 3000 persone a bordo. Costa Crociere anche in quella occasione **mente** alle autorità portuali, alle quali riferisce di aver incagliato l'elica in una lenza, **mente** ai passeggeri, riferendo una situazione normale di sbarco a Palermo e solo la presenza di un problema tecnico, e **mente** perfino nelle dichiarazioni sul giornale di bordo, con una mail inviata dalla direzione della Compagnia, con la quale viene di fatto ordinato al comandante della Fortuna di trascrivere una falsa situazione. La indagine avviata dalla Capitaneria porta alla apertura SOLO NEL 2012 (!!), dopo l'esposto presentato dal fotografo di bordo **Roberto Cappello**, di un procedimento penale a Palermo sui fatti, ormai presumibilmente ed in grande misura prescritti!

Anche il Ten. Della Capitaneria di Porto **Stefano Carnevali** (ud. 25.02.2014) ha rimarcato le responsabilità di Costa Crociere, che non ha fornito supporto alcuno al comandante nella delicata gestione dell'emergenza e che **ha omesso le comunicazioni alle autorità portuali**, in questo modo compromettendo e ritardando le fasi di soccorso. Esplicito il riferimento alla mancata tempestiva convocazione dell'unità di crisi della Costa e, soprattutto, l'assoluta inidoneità della unità stessa alla gestione dell'emergenza.

Molto interessante è al riguardo la testimonianza di **Ortolano**, il **responsabile dei rimorchiatori** al porto di Civitavecchia. In particolare lo stesso chiarisce il 25.11.2013 che, qualora i suoi mezzi di rimorchio fossero stati chiamati per tempo e giunti in un momento in cui la Concordia era ancora in assetto o non eccessivamente sbandata (cfr. teste **Di Lena**, ufficiale all'ambiente, riferisce

- la consapevolezza sulle avarie della nave alla partenza²⁴;
- il sistematico ricorso a pratiche clientelari con il RINA, onde mitigare i controlli e controllare il proprio controllo²⁵;
- i malfunzionamenti degli apparati di sicurezza dopo l'impatto della nave con le Scole, ed in particolare del generatore di emergenza e degli ascensori²⁶.

in seguito della stessa udienza che, se le pompe elettriche di svuotamento grandi masse avessero funzionato -non potevano funzionare poichè il generatore di emergenza -DGE- era in tilt- sarebbero stati in grado di bilanciare la inclinazione della nave da 10,9 gradi a 5 gradi) quei rimorchiatori sarebbero stati in grado di portare la nave in posizione di sicurezza.

Il ritardo nella richiesta di invio dei rimorchiatori, invece, trae origine dalla **NORMATIVA DEL DIRITTO MARITTIMO sul salvataggio e recupero (art. 489 e ss., 510 codice navigazione) che prevede in favore dei soccorritori un lauto compenso non appena lanciata la cima di traino, che varia molto a seconda dei casi, e ammonta ad una cifra compresa tra il 5% ed il 30% del valore dell'imbarcazione salvata (da una media veloce delle sentenze italiane, si aggira al 10% del recuperato, in questo caso oltre 500 milioni di euro)**; chiaro quindi che la Compagnia, prima di usare il VHF per i messaggi di emergency, od allertare le capitanerie di porto ed i rimorchiatori su una falla a bordo, abbia in più occasioni cercato di minimizzare, risolvendo da sola il problema, come cerò in effetti di fare anche in quella occasione, facendo partire una propria squadra di saldatori-sommozzatori da Livorno.

La testimonianza ascoltata di **SPADAVECCHIA**, responsabile informatico a bordo della nave, il 18.09.2013 conferma infatti che il messaggio security (in ordine c'è il *security*, *emergency* e infine il *may-day* o *distress*) non venne mai dato al VHF, e nonostante Spadavecchia avesse sul suo pannello predisposto l'accesso a tutti i numeri delle capitanerie di porto, della sala operativa ed anche dei mezzi di soccorso di zona, nessun avviso tramite VHF od altro fu diramato, né fu mai fatta richiesta per un intervento dei rimorchiatori. I motivi ormai sono intuitivamente noti: **il costo per la Compagnia!**. Lo stesso comandante in seconda, **Christidis**, sempre ascoltato nel processo il 19.11.2013, in più occasioni evidenzia che il comportamento del personale della Costa e degli ufficiali a bordo era incredibilmente **statico**, aspettavano tutti (compreso Schettino, che non a caso parlava con Ferrarini e qualcun'altro a terra) chissà cosa, e gli incaricati a ruolo di appello, al di là dell'ordine del Comandante di abbandonare la nave, non si attivavano per intervenire o predisporre quanto necessario, nonostante fosse stato già dato il segnale delta x ray.

²⁴ **Avarie:** L'esame in aula il 23.09.2014 del responsabile tecnico a terra di Costa SpA, ingegner **Pierfrancesco Ferro**, che la sera del naufragio era in costante contatto con il responsabile della manutenzione delle navi, Ing. Parodi, e che è stato uno dei primi Technical Advisor di Costa Crociere a raggiungere il Giglio dopo il disastro, in effetti, non può certo definirsi irrilevante, per quanto riguarda la **piena consapevolezza dell'armatore sui molti malfunzionamenti ed avarie** sulla Costa Concordia al momento della partenza da Civitavecchia. **Due radar su 4 non funzionavano, la capsula del VDR (scatola nera) era in avaria, come anche il comando delle pinne stabilizzatrici e molto altro.** Il responsabile tecnico riferisce anche di non conoscere nel dettaglio il bilancio energetico del DGE, il che la dice lunga sulla mancanza di consapevolezza (o disinteresse) da parte di Costa Crociere su quello che ancora oggi potrebbe avvenire a bordo di qualsiasi nave della serie Concordia (Costa e Carnival) in caso di emergenza black-out. Anche il Consulente della Avvocatura di Stato conferma che erano in avaria il sistema che regola le pinne stabilizzatrici (il cattivo funzionamento avrebbe in astratto potuto interferire con i tempi di manovra e l'ammalano delle scialuppe), il radar banda X (più adatto alla navigazione sotto costa rispetto al banda Sierra) e il Final recording medium, l'apparecchiatura che registra il 20% dei segnali del Vdr. Il 25.02.2014 il tenente della Capitaneria di Porto **Stefano Carnevali**, estensore della inchiesta autonoma condotta dalla Capitaneria di Porto, che ha dedicato significativo spazio alla ricostruzione delle plurime avarie della nave, già note al momento della partenza, conferma in aula che la compagnia Costa Crociere **non avrebbe dovuto far salpare una nave che aveva alcuni tra i principali dispositivi di navigazione guasti** e tra questi un radar, alcune funzioni del VDR (la scatola nera) e il comando delle pinne stabilizzatrici oltre che restrizioni sui giri del motore a propulsione altrimenti a rischio di surriscaldamento. In particolare si evidenzia come da numerose **intercettazioni** ascoltate in aula nel processo "Schettino (es. 28.01.2014) tra gli uomini della compagnia di navigazione, si comprende come sulle navi si guastava continuamente tutto lamentandosi che **non ci si fermasse mai per le riparazioni**, i thruster di prua, quelli di poppa, la pinna stabilizzatrice e perfino tutti e due i gps, tanto che un'altra nave ammiraglia della flotta Costa Crociere era dovuta arrivare in porto a Buenos-Aires utilizzando un navigatore tom-tom delle auto.

²⁵ Sul punto illuminante appare l'**intercettazione telefonica**, agli atti del processo a carico di Francesco Schettino e riportata nel Vol. IV cnr finale del Nucleo investigativo carabinieri di Grosseto da pag. 128 a pagina 132, tra l'ing. **Parodi** (responsabile Tecnico di Costa crociere) e **Cristina Porcelli** (membro dell'Ufficio legale di costa Crociere) nella quale si parla esplicitamente di **"finte prove a mare"** e dove pure è detto che **"Rina fa tutto ciò che dice Fincantieri"**; Inoltre eclatante sembra anche la vicenda delle dimissioni dell'ex Presidente del Rina dott. **Enrico Scerni** (solo per aver detto - all'indomani del naufragio - che Costa non poteva non sapere dove passavano le sue navi) da egli stesso definite in udienza dimissioni "indotte" per non perdere il maggior cliente dell'ente di certificazione nazionale (a dimostrazione che in realtà è Costa S.p.A. che controlla Rina, e non il contrario); si ricorda anche il fatto che la notte del naufragio, nella sede della Costa a Genova e parcheggiati nella stanza di fianco alla unità di crisi, vi erano **due funzionari del Rina** - presumibilmente pronti a certificare al volo la nave per farla ripartire senza neppure dover attendere l'apertura degli uffici del Rina la mattina dopo (come riteniamo sia avvenuto in altre occasioni - vedi Costa Fortuna), ovviamente se la Concordia non fosse andata a fondo come avvenuto; esistono ulteriori intercettazioni ambientali del dott. **Foschi** - all'epoca Presidente della Costa S.p.A., che si lamentava con un altro uomo di Costa dei troppi controlli, nonostante fino a pochi mesi prima del naufragio, sia quelli del Rina che delle Capitanerie "stavano tutti in crociera sulle nostre navi"...

²⁶ sul punto delle avarie si richiamano tutte le argomentazioni che seguono in narrativa, soprattutto riferite al supplemento di perizia disposto dal Tribunale di Grosseto nel processo "Schettino".

Tutti i punti **trovano puntuale riscontro nei controesami testimoniali ed anche nelle perizie suppletive disposte e già acquisite** nel corso processo di fronte al Tribunale di Grosseto contro Francesco Schettino per il naufragio della Concordia, **SOPRATTUTTO PER QUANTO RIGUARDA I MALFUNZIONAMENTI.**

Su richiesta di alcuni difensori di parte civile il Collegio giudicante disponeva all'udienza del 29 ottobre 2013 un *supplemento di perizia* – la perizia principale, come noto, era stata disposta con incidente probatorio nel corso delle indagini preliminari – *affinché venisse verificato, innanzitutto, il regolare funzionamento degli ascensori di bordo e la presenza di eventuali anomalie.* Tale supplemento di perizia ha apportato un rilevante elemento di novità rispetto alle risultanze della perizia svolta nel corso delle indagini preliminari, consistente nella circostanza per cui è stato possibile per i periti, dopo il c.d. *parbuckling* della Concordia a settembre 2013, visitare direttamente il relitto della nave salendo a bordo di essa il 23 gennaio ed il 27 febbraio 2014.

Secondo l'elaborato depositato il 7 giugno 2014, si dà conto del fatto che **le cabine degli ascensori**, in caso di black-out, devono essere inviate sequenzialmente al ponte predefinito (nel caso della Concordia al ponte 4 poiché lì sono le *muster stations*) utilizzando un'alimentazione proveniente dalla linea di emergenza prodotta dal DGE (*diesel generatore di emergenza*) della nave secondo i documenti redatti da Schindler, il produttore degli ascensori stessi, allegati alla perizia. Quindi, prosegue la perizia, in caso di black-out è previsto che si avvii automaticamente il DGE ad interruttore principale chiuso che a sua volta rialimenta il QEE (*quadro elettrico di emergenza*) a cui si collegano, tra le varie previste, le utenze ascensori; questo, sinteticamente, riporta l'elaborato in esame circa le procedure di emergenza riguardanti gli ascensori di bordo. I periti riportano che non esiste una funzione manuale che possa bypassare la modalità di emergenza su nessuna delle navi Costa (p. 17 elaborato) e ricordano che il QEE stando al ponte 11 non è stato coinvolto dall'allagamento così come le SIB (*ship interface box*: fa parte della catena che con il relè gruppo ascensori ed il contatto ausiliario QF901 che attiva lo stato **dell'interruttore di macchina 901** che attiva il DGE: cfr. pag. 16 perizia suppletiva) posizionate dentro le Elevator Machinery Room ai ponti 11 e 12.

In parole più semplici si può certamente affermare che il mancato avvio sequenziale e fermo definitivo al ponte 4 da parte dei 15 ascensori della Concordia, ha influenzato e compromesso il **bilancio energetico del DGE**, definibile quest'ultimo come l'apparato più vitale durante una emergenza, causando a catena una serie di ulteriori malfunzionamenti, fino al fermo definitivo dello stesso DGE (che peraltro, come sopra ricordato (sub nota , venne spento dagli elettricisti).

Un malfunzionamento di non poco conto, che si sarebbe certamente potuto prevenire e facilmente evidenziare, da parte dell'armatore, se solo si fosse attuato un normale ciclo di manutenzione e di prova ciclica degli ascensori, alimentandoli dal quadro di emergenza e dal DGE, e non semplicemente, come viceversa avvenuto, **avviando a mano il DGE e spegnendolo dopo meno di 4 minuti**²⁷, senza che questo arrivasse mai neppure a temperatura normale di regime o entrasse mai effettivamente sotto carico in rete, verificando la incapacità del generatore di alimentare tutti gli impianti vitali della nave per la gestione di una vera emergenza.

Sul punto – non appare trascurabile, nella economia del concetto di funzione preventiva del danno punitivo su cui si sta argomentando, che è ragionevolmente credibile la ipotesi che **ALLE STESSA CONDIZIONI ANCHE SU MOLTE ALTRE NAVI DELLA COSTA/CARNIVAL**, (parliamo della **Carnival Triumph, Splendor, Victory, Conquest** e della **Freedom**, come anche delle navi **Costa Pacifica, Serena, Fascinosa, Favolosa, Magica** e della **Costa Fortuna**, tutte della serie "Concordia" appunto), **ESISTE ANCORA OGGI LA CONCRETA POSSIBILITA' DELLE MEDESIME DISFUNZIONI**, accertate e riscontrate dai periti del Tribunale e dai consulenti delle parti, eppure nessuno sembra preoccuparsene.

²⁷ Cfr. **consulenza INAIL**: i consulenti ingegneri **Stella Tramuto** e **Domenico Giglioni**, esaminati in aula il 03.07.2014, hanno preso in esame tra i vari aspetti anche il conta-ore, cioè l'apparecchiatura fatta appositamente prelevare nel corso di uno dei due sopralluoghi sulla Concordia che serve a misurare i tempi di funzionamento del diesel generatore di emergenza. E hanno scoperto che il 20 novembre 2011 vi era stato un intervento di manutenzione straordinaria (olio contaminato da gasolio, rischio grippaggio, risoluzione a cura di Isotta Fraschini): quel giorno il contatore misurava 87 ore di lavoro. Poiché il 13 gennaio, il giorno del naufragio, il dato era 88,2 ore, Giglioni ha dedotto che in quell'arco di tempo il Dge aveva funzionato per 1 ora e 22 minuti. Se togliamo i tempi di funzionamento dopo l'impatto con lo scoglio (44'), il risultato è 38 minuti. "Da questo tempo, distribuito tra le prove periodiche, mensili e settimanali, effettuate come da documentazione Costa, restano 4'. **Tempi insufficienti per testare la funzionalità e l'affidabilità di questa macchina**". Come i consulenti di Codacons, anche quelli di Inail hanno sollevato perplessità sul fatto che dopo una certa data i dati di funzionamento sono sempre uguali, come la temperatura costante a 76 gradi. "Quella notte il Dge funzionò per 29' a pieno carico. **Prima non aveva mai lavorato così tanto a lungo e nemmeno per carichi paragonabili**". Due minuti non bastano, ha aggiunto l'ingegner Tramuto, perché la regola a monte di tutti i generatori di emergenza (anche quelli di categorie diverse) prevede **prove a carico nominale e per un tempo sufficiente a far raggiungere l'equilibrio termico.**

Più oltre si elenca la procedura progettata dalla Schindler di riporto al ponte predefinito degli ascensori in caso di black-out: 1. alla chiusura dei contatti RNO tutti gli ascensori simplex e i gruppi di ascensori multipli vengono rialimentati contemporaneamente dal momento in cui l'interruttore 901 mette in linea il DGE; 2. tutti i simplex e un solo ascensore per gruppo partono contemporaneamente e sono un totale di 15 macchine; 3. all'interno di ciascun gruppo, dopo lo sbarco di ogni ascensore, è impostato un timer di attesa di 5 secondi prima che parta l'ascensore successivo dello stesso gruppo; 4. la procedura al punto 3 viene ripetuta fino a che tutti gli ascensori vengono portati al ponte predefinito; 5. quando un ascensore raggiunge il ponte predefinito le porte si aprono e si richiudono da sole dopo 20 secondi (dall'interno si può sempre aprire col pulsante); 6. in caso di mancanza completa di alimentazione (il DGE non si attiva) è prevista una procedura manuale da effettuare da personale addestrato nel locale macchinari: **al contrario di quanto progettato da Schindler, fornitore degli ascensori, non sono state previste dall'armatore procedure manuali al riguardo** (cfr. pag. 18 della perizia suppletiva)

La procedura di emergenza non risulta affatto essere stata così recepita dall'armatore in quanto dai files di configurazione esaminati non si riscontra che il tempo di attesa tra un ascensore e un altro sia impostata effettivamente a 5 secondi, e neppure l'apertura programmata di 20 secondi per lo sbarco risulta dai files di configurazione (pp. 19/20). Le conseguenze delle anomalie riportate nella tabella alle pagine 42-44 (movimenti di porte nell'intervallo 22:02:54 – 22:09:33 non compatibili coi tempi previsti dalla logica di impianto) vengono così spiegati dai periti: la logica di impianto non ha funzionato correttamente, e ciò è possibile ove la corrente erogata sulla linea di emergenza non abbia avuto i parametri nominali di progetto. **Il sovraccarico del DGE** ha comportato la generazione di un'alimentazione potenzialmente distruttiva per i motori (asincroni) come quelli collegati alla ventola di raffreddamento radiatore che infatti alle 21:55:47 ha smesso di funzionare senza mai più ripartire. In conseguenza, come riportato nella risposta al quesito **il funzionamento degli ascensori ha presentato varie anomalie** tra cui:

- le procedure di emergenza previste dal costruttore della nave e dal fornitore dell'impianto sono diverse e incompatibili*
- la manovra non si è svolta secondo la procedura prevista né dal costruttore della nave né dal fornitore dell'impianto di ascensori*
- la mancata corrispondenza tra il bilancio energetico calcolato e la procedura effettivamente implementata ha portato il DGE a lavorare in regime di sovraccarico*
- tale sovraccarico ha avuto effetti sulla qualità della corrente del DGE inviata alle utenze che ha comportato effetti distruttivi sulla ventola del radiatore e imprevedibili su tutte le altre utenze tra cui gli ascensori che non hanno potuto effettuare la procedura di emergenza.*

In sintesi si desume da tale supplemento di perizia che ciò che era stato progettato dal fornitore dell'impianto degli ascensori – Schindler – quanto alla procedura di emergenza non è stato realizzato dal costruttore della nave in quanto le procedure erano diverse e incompatibili. Non solo: non era stata prevista dal costruttore della nave una manovra manuale alternativa di emergenza, né per la Concordia né per ogni altra nave della Costa: cfr. pag. 17. Il bilancio energetico calcolato per l'entrata in funzione del DGE su una diversa procedura rispetto a quella effettivamente implementata, ha fatto sì che il DGE lavorasse in regime di sovraccarico. Tale regime di sovraccarico ha comportato tra l'altro la rottura della ventola di raffreddamento del DGE stesso e, dunque, il suo blocco. Anche gli ascensori, dunque, non hanno potuto a causa del blocco del DGE effettuare la procedura di emergenza e non sono andati al ponte 4. Anche in relazione al malfunzionamento del DGE si deve rilevare che esso è dipeso ancora dall'errore di realizzazione delle procedure di emergenza previste dal costruttore della nave e dal fornitore dell'impianto ascensori tanto che esse sono risultate diverse ed incompatibili ed hanno appunto causato lo spegnimento della ventola di raffreddamento del DGE e, infine, il suo blocco, e che, nondimeno, **la mancata verifica ciclica dell'impianto, che veniva semplicemente acceso e risento "a mano" dopo circa 4 minuti, senza mai entrare sotto carico in rete, ha impedito di accertare la insostenibilità del carico energetico da parte dello stesso DGE.**

Dunque, per quel che qui ci importa, pare di potersi affermare con certezza che l'esito del supplemento di perizia ha accertato che **la mancata effettuazione della procedura di emergenza prevista per gli ascensori della nave, è stata causata da un errore di realizzazione del sistema di ascensori sito sulla Costa Concordia**, che non ha tenuto conto della diversa manovra di emergenza prevista rispetto a quella realizzata dal costruttore e, dunque, non ha tenuto conto dei diversi parametri energetici a cui il DGE avrebbe dovuto lavorare. Tale errore di realizzazione ha causato il

malfunzionamento del DGE e **ha reso così impossibile la manovra di emergenza prevista per il riporto automatico degli ascensori al ponte 4²⁸**.

Non v'è chi non veda, dunque, che siccome l'origine della mancata effettuazione di tale manovra è dipesa da un errore di applicazione delle procedure di emergenza previste dal costruttore della nave e dal fornitore dell'impianto, tanto che esse sono risultate diverse ed incompatibili, **tale condotta è penalmente attribuibile in primo luogo a chi abbia commissionato la realizzazione della Costa Concordia – oltre evidentemente a chi l'abbia effettivamente costruita – nonché a chi abbia omesso di comunque verificare la funzionalità dell'impianto in caso di emergenza e, ancora, a chi abbia omesso di prevedere una manovra di emergenza manuale alternativa** e cioè della società Costa Crociere S.p.A.

Tutto ciò – vale la pena ribadirlo – **non esonera affatto lo stesso Comandante Schettino dalle responsabilità penali fin qui accertate e dichiarate**, poiché egli stesso - come ricordato - era rappresentante e responsabile apicale per la manutenzione e verifica della sicurezza a bordo della Concordia per conto della società.

Ma l'apoteosi DELL'AUTOACCUSA DI COSTA CROCIERE - utile ai fini del riconoscimento del danno punitivo, o meglio dal danno da responsabilità aggravato dalla condotta, emerge proprio dalla risposta offerta dalla compagnia a quella condotta che questa difesa ha definito MALACULTURA aziendale, un comportamento che ha preparato il terreno alla tragedia, quella consapevolezza aziendale sull'evenienza di un danno possibile e la gestione OMERTOSA degli incidenti, tanto grave da aver comportato la decisione – di cui si è discusso in fase di repliche di questa difesa nel giudizio di primo grado, da parte di **Michael Thamm, nuovo AD di Costa Crociere**, di attuare lo spostamento in Germania della unità di crisi dalla sede storica di Genova: il motivo? il manager tedesco lo ha spiegato a chiare parole:

*" il dipartimento del Marine Operation - la unità di crisi - è un settore cruciale, un centro di eccellenza anche per quanto concerne la sicurezza. E qui (a Genova) non ha funzionato. **D'altra parte il caso Schettino e la vicenda della Concordia sono nate in questa cultura che io intendo estirpare**".*

Settore cruciale anche per quanto concerne la sicurezza, e a Genova NON HA FUNZIONATO; Secondo Thamm l'incidente sarebbe stato reso possibile da quello che lui stesso ha definito **un "ventre molle" interno all'azienda**. Il peccato originale quindi sta lì, nella MALA CULTURA, nei rapporti promiscui col RINA, nella italianissima tendenza di sistemarsi le cose tra amici, lavare i panni sporchi in casa, una gestione OMERTOSA delle emergenze e degli incidenti in questa azienda, ed ancora una volta, una logica del risparmio: Risparmio sui rimorchiatori; Risparmio sulla formazione; Risparmio sulla sicurezza. Ed abbassare la sicurezza, è innegabile e conseguenza logica, ha ELEVATO IL RISCHIO

Tutte affermazioni della stessa compagnia, di fatto lo dice lo stesso Michael Thamm.

²⁸ All'udienza del 10 dicembre 2013 il Collegio del Tribunale di Grosseto, alla luce della possibilità di effettuare un sopralluogo sul relitto della nave dopo l'operazione di *parbuckling* del settembre 2013, conferiva *incarico peritale suppletivo per accertare le cause del mancato funzionamento del Diesel Generatore di Emergenza (DGE) e la conformità di esso alla normativa vigente all'epoca del naufragio nonché per eventualmente spiegare l'incidenza causale del mancato funzionamento sull'evoluzione del naufragio*. Il 27 febbraio 2014 si effettuava il sopralluogo sul relitto dedicato al DGE che consentiva di confermare la correttezza sostanziale del posizionamento delle apparecchiature ivi previste. Si ipotizza nella perizia suppletiva che lo spegnimento dell'elettroventilatore del radiatore del DGE dopo 9 minuti e mezzo di funzionamento potrebbe essere stata un forte calo della tensione di alimentazione del relativo motore elettrico asincrono a causa di correnti più elevate che avrebbero creato un sovraccarico termico: il calo di tensione in rete altresì potrebbe essere stato causato, come accennato sopra, **dall'avviamento simultaneo di molte utenze collegate al QEE** (e al riguardo sovviene immediatamente la conclusione a cui pure è giunta la perizia suppletiva sul mancato funzionamento della procedura di emergenza degli ascensori: tutti gli ascensori si muovono contemporaneamente, ciò perché la procedura applicata dal costruttore è erroneamente applicata rispetto a quella prevista dal fornitore: questo a sua volta crea un sovraccarico e sbalzo di tensione che genera tensione "sporca" e fa spegnere l'elettroventilatore).

A pag. 39 viene fatta una lista della sequenza di eventi succedutisi che ha portato al malfunzionamento del DGE. Tra gli eventi nella lista assume importanza quella di cui al n. 4 per cui alle 21:46:30 vengono alimentate le utenze di emergenza e il DGE va in sovraccarico a causa della **alimentazione contemporanea di 15 ascensori** (che vanno a sommarsi a tutte le altre utenze attive sulla linea di emergenza). Al punto 5 si rileva poi che la procedura di emergenza di riporto al ponte di evacuazione degli ascensori avrebbe dovuto concludersi in un massimo di sei minuti e cioè entro le 21:52:30 ma ciò non è avvenuto a causa del malfunzionamento delle centraline di controllo: al punto 6 si rileva che tra le 22:02:54 e le 22:09:33 ci sono ancora ascensori in movimento cioè **la procedura errata porta alla movimentazione per altri 17 minuti in cui il DGE deve ancora fornire energia a utenze che avrebbero dovuto essere già ferme e non consumare ulteriore energia**. In conseguenza alle 22:15:37 il DGE entra in crisi e si ferma a causa di un surriscaldamento determinato dal sovraccarico e dalla mancanza di funzionamento della ventola di raffreddamento (punto 7). **Insomma la mancata realizzazione della procedura di emergenza ascensori, come prevista dal fornitore, ha causato un malfunzionamento del DGE, che conseguentemente ha a sua volta causato il blocco della ventola di raffreddamento di esso e, infine, il blocco del DGE stesso** (cfr. pag. 40).

Il correttivo che ancora una volta si cerca di trovare è in stile Costa Crociere, cominciando a tirare una brutta aria si spostano fuori tiro. Inchieste ministeriali sui rapporti con RINA? Processi penali che fanno emergere decine e decine cose che non vanno, personale che si capisce a gesti e neanche parla l'inglese? Centraline degli ascensori che impazziscono? Andiamocene in Germania...

Ma il correttivo di questa mala cultura è altro, nella invocata comminazione di un esemplare DANNO PUNITIVO, nell'instaurare un meccanismo economico di incentivo alla prevenzione.

Perfettamente possibile ed in linea con la apertura che la Prima Sezione della Corte Cassazione ha delineato con la ordinanza di remissione che si è ritenuto utile e opportuno illustrare a questo III.mo Collegio.

Quindi ancora una volta questa difesa chiede a questa Corte di sganciarsi dagli automatismi, dalle tabelle, dalle calcolatrici, fare piuttosto ricorso al metro della equità ed applicare il principio dell'adeguamento della liquidazione al pregiudizio, per cui la quantificazione del danno deve essere idonea a garantire la "personalizzazione del risarcimento", tenendo conto delle evidenze dibattimentali tutte e degli accertamenti peritali, ma anche della dimensione del comportamento lesivo e della sua capacità di offendere i beni e i diritti fondamentali della persona costituzionalmente protetti e garantiti, come sanciti dagli art. 2, 32e 24 Cost. commisurando le liquidazioni in relazione alla gravità di tutte le condotte, dirette e di contorno al naufragio, che nuovamente questa difesa ha inteso sottolineare, e Vi chiediamo, in un processo eccezionale come quello che stiamo trattando, di adottare una decisione altrettanto eccezionale, perché ci sono tutte le condizioni per farlo, e perché c'è sicuramente lo spazio per un passo in avanti, tanto rivoluzionario quanto corrispondente ad un percorso progressivamente avviatosi in Italia e nella cultura giuridica e di tutela del singolo nel caso di *mass tort* in questo paese e nella intera Comunità Europea, di avere il coraggio di dare un significato vero a questo processo e corrispondente al quadro venutosi a delineare grazie allo sforzo spiegato dalle difese di alcune parti civili nel corso del dibattimento. Riconoscere la necessità di un Danno esemplare.

Irrogate nei confronti dell'imputato Francesco Schettino la condanna che riterrete meriti, ma fate altrettanto con Costa Crociere attraverso il riconoscimento del danno punitivo a favore delle concludenti parti civili.

Con ossequio.

Roma/Firenze, lì 26/05/2016

Avv. Massimiliano Gabrielli