



**PROCURA DELLA REPUBBLICA  
PRESSO IL TRIBUNALE DI GROSSETO**

**VERBALE DI ASSUNZIONE DI INFORMAZIONI**  
- art. 362 c.p.p. -

RG 12\285 Re Ge Notizie di Reato

Il giorno 14.1.2012 alle ore 18,00, in Orbetello – presso la locale Stazione dei Carabinieri, in relazione al procedimento penale nei confronti di Francesco Schettino +1

Innanzi ai Pubblici Ministeri dott. Giuseppe Coniglio e Dr.ssa Maria Navarro, assistiti per la redazione del presente verbale dal Cap. Andrea Lachi e dal Capitano di Fregata Andrea Santini, espressamente autorizzati;

è comparso **Fiorito Alberto**

che, richiesto delle generalità, ha così risposto: sono e mi chiamo **Fiorito Alberto nt. a Palermo** in data 4.2.83 res.te in [REDACTED]

L'Ufficio informa il testimone, qualora decidesse di rispondere, delle conseguenze penali cui si espone – ex art. 371 bis C.P. – colui che richiesto dal Pubblico Ministero di fornire indicazioni ai fini delle indagini, rende dichiarazioni false ovvero taccia, in tutto o in parte, ciò che sa intorno ai fatti sui quali viene sentito.

L'Ufficio rappresenta, inoltre, al teste che ineludibili esigenze istruttorie ex artt. 391 quinquies c.p.p. e art. 379 bis c.p. rendono indispensabile non rivelare il contenuto delle dichiarazioni e delle domande relative al presente atto istruttorio. Dà quindi lettura dei predetti articoli rappresentando che l'interesse prioritario della tutela delle investigazioni non può consentire la divulgazione di alcuna notizia inerente il contenuto dell'odierno atto istruttorio.

D: quale era la sua mansione a bordo della Costa Concordia, da quanto tempo è stato assunto?

*[Handwritten signatures]*

R: opero e conduco la guardia in macchina, se richiedono una velocità io fornisco la potenza necessaria e l'energia necessaria alle varie attività. Svolgo l'attività in sala controllo macchina. Dal 22.10.11 lavoravo a bordo di questa nave. Dal luglio 2005 lavoravo per la Costa Crociere.

D: era in servizio al momento dell'evento?

R: sì dalle ore 20,00

D: cosa ha visto e sentito al momento dell'evento?

R andavamo ad una velocità di 16 nodi. Il carico dei generatori era intorno al 68%. Il limite massimo è 90%. Verso le 21,00 sono stato chiamato dalla plancia da Ciro Ambrosio, almeno così mi sembra, il quale mi informava che avrebbero ridotto la velocità per fare l'inchino all'Isola del Giglio, cioè per accostarci all'Isola. Ciò per consentirmi di gestire meglio il bilancio termico. L'inchino non viene fatto sempre, ma parecchie volte. Sicuramente le ultime tre volte nella tratta Civitavecchia Savona è stato fatto. Io per le mansioni che svolgo non so quale è la rotta tracciata dal comandante.

Verso le 21.30, fatta la riduzione a ca. 15 nodi, ho avvertito una sbandata a dritta, poi tutta a sinistra istantaneamente, poi ancora tutta a dritta. Tutto mi volava dalla consolle. In un istante ho sentito la botta sotto la centrale. Tutto tremava. Ho capito che avevamo preso qualcosa. Mi sono alzato, ho chiamato giù in macchina per evacuare. Tutti gli allarmi suonavano. Mi sono allontanato dalla centrale per aprire l'aspirazione grandi masse. Scendendo alla rampa del ponte B nel locale generatori di prora ho aperto la porta e ho visto lo squarcio nella fiancata della nave e l'acqua che entrava. Sono rientrato in ufficio e ho visto che avevano messo la propulsione 0 e i pannelli della propulsione erano spenti. Ho dato il comando per la chiusura delle valvole di compartimentazione per impedire il passaggio di acqua tra i locali. Nel giro di due minuti era già tutto allagato. Ho aperto la porta del locale quadro elettrico principale per accedere poi al locale dei generatori di poppa per scendere al ponte A ma c'erano già quasi due metri di acqua.

Pilon mi ha chiesto di aspirare ma era già tutto sommerso d'acqua e le pompe non giravano. Il black out è stato quasi immediato. Il diesel di emergenza è partito, ma non si è attaccato al quadro elettrico generale. Ciò è stato fatto da Petrov e Iosso manualmente con un cacciavite. Le porte stagne erano chiuse e Pilon parlava con il ponte. Abbiamo contato che 5 locali erano allagati e sappiamo che la nave può reggere fino a 3 locali allagati. Sono giunti diversi colleghi e l'Ufficiale Iaccarino. E' stato dato il segnale di emergenza generale, poi quello di abbandono della nave. Il primo segnale è arrivato dopo circa mezz'ora. Ho preso i documenti macchina, sono andato al tender n. 16 dove li ho lasciati. Arrivato il segnale di abbandono ho fatto salire sulla lancia i passeggeri e ho atteso l'ammaino, poi per l'afflusso di passeggeri che c'era ho cercato un'altra lancia. La nave si inclinava sempre di più e dunque sul lato sinistro non si riuscivano più ad ammainare le lance. Con il collega, Guida, abbiamo cercato di aiutare ad ammainare le lance. Abbiamo consigliato ai passeggeri di andare sul lato a dritta perché da quel lato le lance erano state calate. Al ponte 3 si era già a pelo di acqua. Ho visto arrivare il nostromo con la lancia e mi si è aperto il cuore perché ho capito che ero salvo. Sono stato portato a terra e mi sono messo alla guida di una lancia per cercare di recuperare altri passeggeri. Per problemi tecnici siamo dovuti però rientrare a terra.

Non so cosa abbia fatto il comandante, le voci che ho sentito è che si sia buttato in acqua, presumo prima che tutti i passeggeri venissero evacuati.

Le mie mansioni in caso di emergenza sono indicate nel prontuario che consegno e viene allegato al presente verbale.

Alle ore 18.39, si procede alla rilettura

Alle ore 18.50 il presente atto viene chiuso con la sottoscrizione dei presenti.

Alberto Traverso