



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 16,35, 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 **PILON Giuseppe**

che, richiesto delle generalità, ha così risposto: sono e mi chiamo **Pilon Giuseppe nt. a Procida (NA)** in data 20.1.53 [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?

R: dal 1983 lavoro nella Costa Crociere, prima come secondo ufficiale, poi ho fatto carriera. Sulla Costa Concordia stavo da un mese imbarcato ma ci ho fatto già alcuni viaggi. Sono direttore di

macchina. Sono responsabile della sezione tecnica di bordo per ciò che attiene ai motori, sala macchine, apparati esterni (cucine bar etc.)

D: era in servizio al momento dell'evento?

R: no, non faccio le guardie, io avevo mangiato qualcosa prima poi sono sceso in macchina per fare un giro con i ragazzi di guardia. Sono passato in segreteria vicino alla sala controllo macchina. Stavo facendo due conti sul consumo nafta.

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

R Ho sentito uno sbandamento della nave e dei rumori, colpi, che ho attribuito alle gabbie fuori all'area bagagli che si erano mosse. Il tempo di andare in centrale che il terzo Ufficiale, Di Piazza, che era in sala macchine mi ha detto c'è acqua, c'è acqua. Tutto ciò è accaduto in pochissimo tempo, il tempo di alzarmi, uscire dalla segreteria, 3 - 4 metri e ero in centrale. Ho detto di controllare che tutte le porte stagne fossero chiuse, come previsto. Il tempo di dire questo e il black out era totale. Si è spento tutto. Il diesel di emergenza non è partito. Nel frattempo sono scesi tutti gli ufficiali e i tecnici. Ho mandato l'ufficiale elettronico, Iosso, e Petov, primo ufficiale di macchina ai motori giornaliero, nonché Borghero, direttore in seconda, a vedere perché non era partito il diesel di emergenza. Nel frattempo ho aperto la porta della centrale, ho aperto la sala macchine e l'acqua era già a ponte 0, è arrivata subito al quadro elettrico e sono saltati gli UPS, unità di potenza di riserva che consentono di far partire il diesel di emergenza. Iosso è riuscito a far partire manualmente il diesel di emergenza. Ho dato la situazione al comandante Schettino. Gli ho detto che sala macchine, quadro elettrico e la zona poppiera della nave erano allagate. Gli ho detto che avevamo perso il controllo della nave. Il comandante era in plancia a volte ho parlato con lui a volte con un altro ufficiale che non so indicare con certezza. Siamo scesi sotto il piano ponte 0 al ponte A. I motori elettrici di propulsione erano allagati. Me lo ha detto il mio capo macchina, Borghero. Siamo poi scesi nel locale Thrust che non era allagato. Siamo saliti sopra per andare a prua. Lì i locali condizionamento e compressore e la galleria tubi non erano allagati. Era allagato locale motrici principale, 2 sale motori, zona allungata con le pinne stabilizzatrici e locale evaporatori.

Dalla sbandata all'allagamento sono passati pochi minuti.

D: quali mansioni aveva durante l'emergenza e durante l'abbandono della nave?

R: la nave si è adagiata su un lato, prima è sbandata sul lato della falla e poi, dopo entrata l'acqua si è adagiata sul lato opposto. Il comandante ha dato il segnale di abbandono nave, con la sirena e a voce. Non ricordo quanto tempo è passato tra il momento in cui ho comunicato al comandante la situazione dell'ultimo locale visionato e l'ordine di abbandono della nave. Ho segnalato che la situazione era grave. Gli ho detto che eravamo allagati. Il primo ufficiale Iaccarino gli ha detto siamo tutti allagati. Dopo l'ordine di abbandono sono salito al ponte 4 per prepararmi all'abbandono. Sono salito su una lancia e dal mare ho aiutato nelle operazioni di trasbordo dei passeggeri. A poppa ho notato l'ufficiale in seconda nuovo imbarcato, Dimitri, che aiutava i passeggeri a scendere. Dopo un po', durante le operazioni di salvataggio la nave si è inclinata ancora tanto che ci siamo dovuti allontanare con la lancia e siamo andati dal lato opposto della nave dove ho notato uno squarcio enorme sulla fiancata. Arrivati poi a terra mi hanno riferito, non ricordo chi, che all'interno della nave era presente un pezzo di scoglio.

D: sa dire quale era la velocità impostata e quali gli ordini ricevuti nell'imminenza dell'impatto?

R: la velocità era di tre elettrogeni al 70%, e quindi era di circa 15 nodi (ca. 30 Km/h). Subito dopo l'impatto dalla plancia hanno arrestato i motori. L'ho constatato personalmente quando mi sono recato nella sala di controllo macchina dove c'era l'ufficiale Fiorito Alberto. Non ho sentito ordini nell'imminenza dell'impatto.

D: Quali attività ha svolto il comandante della nave dal momento dell'impatto in poi?

R: lo ho informato il comandante della situazione grave in cui versavamo, l'ho poi informato successivamente alcune volte. Non so quindi cosa facesse di preciso in quegli istanti, penso fosse impegnato a verificare cosa stesse succedendo. Nelle fasi di trasbordo dei passeggeri non ho avuto modo di vedere il comandante. So che Borghero e Bosio si trovavano con il comandante durante le

fasi di abbandono della nave. Me lo ha riferito Borghero una volta a terra. Preciso che ho incontrato Borghero a terra quando ancora erano in corso le operazioni di salvataggio. Il comandante l'ho incontrato a terra dopo molto tempo e non so con esattezza quando abbia lasciato la nave.

D: La variazione della rotta ed in particolare il passaggio a ridosso dell'Isola del Giglio era una consuetudine o un ordine estemporaneo ricevuto?

Non so la rotta che segue la nave perché ho altre mansioni. Non so quindi se la nave ha subito una deviazione dalla rotta. Mi sembra di ricordare che in un'altra circostanza era capitato di avvicinarsi all'Isola del Giglio per "motivi turistici". Credo che la rotta vada preventivamente autorizzata.

Alle ore 17.30, si procede alla rilettura


Alle ore 17.48 il presente atto viene chiuso con la sottoscrizione dei presenti.



Two handwritten signatures in cursive script. The one on the left is 'Borghero' and the one on the right is 'Giffel'.



A single handwritten signature in cursive script.



Two handwritten signatures in cursive script, appearing to be 'fa' and 'fa'.