

- 0314



CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA
LIVORNO

Verbale di assunzione di informazioni rese da persona informata sui fatti
 – art. 351 c.p.p. –

Il giorno 15.01.2012, alle ore 16.55, in Livorno, presso gli Uffici del Comando In Intestazione, in relazione al procedimento penale n. 12/285 RGNR, Innanzi a noi, Capitano di Fregata Gregorio DE FALCO, Capitano di Corvetta Vincenzo CASCIO e Sottotenente di Vascello Camilla RIPETTI PACCHINI, tutti Ufficiali di P.G. in servizio presso il Comando In Intestazione e delegati dal Titolare delle indagini, Sost. Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Grosseto, Dr. PIZZA Stefano,

è comparso PELLEGRINI Martino, nato a Montebelluna (TV) il 27.04.1976, residente in Arcade (TV), stato civile celibe, professione marittimo, titolo di studio Diploma di Istituto Tecnico Nautico, sezione Coperta, al fine di riferire circostanze utili ai fini delle indagini.

Richiesto delle generalità ed avvisato delle responsabilità penali per chi si rifiuta di darle o le dà false, ha così risposto:

Mi chiamo PELLEGRINI Martino, nato a Montebelluna (TV) il 27.04.1976, residente in Arcade (TV),

Il predetto, avvertito dell'obbligo di riferire ciò che sa in relazione ai fatti sui quali viene sentito e delle responsabilità conseguenti in caso di false dichiarazioni, dichiara:

Domanda: da quanto tempo naviga in generale e da quanto su navi da crociera?

Risposta: il mio primo contratto di navigazione risale al 1997 in qualità di allievo su una nave gasiera della compagnia Star Gas. Successivamente ho navigato con la Compagnia Adriatica di navigazione su navi Ro-ro cargo e Ro-ro pax, sempre da allievo. In seguito, dal 2000, sono passato alla Costa Crociere, dapprima come allievo e poi crescendo ho rivestito gli incarichi di 3° ufficiale di coperta, 2° ufficiale di coperta, 1° ufficiale di coperta fino a Safety Officer. Ho eseguito navigazione oceanica e possiedo il Titolo IMO di Comandante su navi di stazza lorda superiore alle 5.000 tonnellate, con limitazione alle sole navi da passeggeri.

Domanda: può iniziare a raccontare i fatti fin dalla partenza dal porto di Civitavecchia?

Risposta: siamo partiti da Civitavecchia intorno alle ore 19.00 del 13 gennaio 2012. Io, in qualità di Safety Officer, ho partecipato alla manovra di disormeggio, assistendo il Comandante della nave, dandogli informazioni sulle condizioni meteo marine in atto ed eseguendo i suoi gli ordini diretti nell'azionamento delle leve di macchina sull'aletta di plancia e poi nel ripristinare il comando dall'aletta al centro della plancia.

03.15

Dopo circa un quarto d'ora, finita la manovra, ho fornito la mia assistenza, sempre agli ordini del comandante, manovrando le leve della macchina per aumentare a 104 i giri del motore, in modo da sollevare il primo ufficiale di coperta che in quel momento doveva prestare particolare attenzione alla cinematica ed agli eventuali bersagli presenti in rotta.

A.D.R.: questo non è un compito specifico del Safety Officer ma è prassi aiutare i colleghi in modo da suddividerci i compiti.

A.D.R.: dopo queste fasi il Comandante ha dato il "franchi liberi" a seguito del quale mi sono allontanato dalla plancia e mi sono recato nel mio ufficio per svolgere le mie pratiche usuali quali, ad esempio la compilazione del registro di sicurezza.

Alle ore 21.00 mi sono recato al ponte 11, alla sala aerobica (beauty saloon), ove era prevista una esercitazione specifica del Dipartimento Beauty. Si trattava di una esercitazione in materia di antinfortunistica e di safety in genere. L'esercitazione è terminata intorno alle 21.35.

Domanda: quali controlli sono stati eseguiti prima della partenza?

Risposta: tutta la procedura di controllo da eseguire prima della partenza, denominata check list di partenza, è iniziata circa un'ora prima della partenza, sotto la responsabilità del primo ufficiale di coperta IACCARINO Giovanni, aiutato dal suo sottordine CALISI Andrea.

Domanda: quali controlli sono previsti nella check list di partenza?

Risposta: non li ricordo tutti nel dettaglio anche perché non sono più il responsabile di tali controlli già da un paio d'anni, ma in linea di massima ricordo che sono eseguite le seguenti verifiche: controllo degli apparati di governo, cioè il timone e le sue pompe, regolare funzionamento delle bussole ed allineamento con le ripetitrici, funzionamento dei radar, inserimento dei dati del viaggio nell'AIS e prova degli altri strumenti di navigazione. Il Dipartimento macchina provvede alla propria check-list di partenza e riporta sul ponte solo le eventuali anomalie.

Domanda: tutti i sistemi di navigazione controllati funzionavano regolarmente?

Risposta: sì, per quanto mi consta il primo ufficiale non ha riportato alcuna anomalia. Del resto la nave ha perfettamente manovrato e risposto bene durante la manovra e la navigazione.

Domanda: i generatori e le macchine principali funzionavano regolarmente?

Risposta: sì, funzionavano regolarmente ed io stesso ho provato le leve in avanti ed indietro sull'aletta di sinistra, dove ho preso il comando alla manovra di disormeggio. La stessa cosa ho verificato per i thruster. A questo proposito specifico che la nave possiede tre thruster a prora e tre a poppa, mentre per quanto riguarda generatori e motori principali, la nave ha sei generatori diesel di cui almeno tre sono utilizzati durante le manovre di ormeggio e disormeggio. I motori principali sono elettrici e ricevono alimentazione dai generatori diesel.

Domanda: dopo l'esercitazione al salone, cosa è avvenuto?



0316

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

Domanda: che cosa è successo?

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

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

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

Domanda: che cosa avete fatto?

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

Domanda: di che nazionalità è RUSLI?

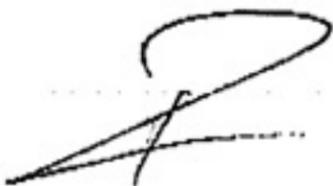
Risposta: se non ricordo male è indonesiano.

Domanda: In che lingua si impartivano ordini al timoniere?

Risposta: normalmente in inglese.

Domanda: il RUSLI capisce l'italiano?

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



- 0317

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

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

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

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

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

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

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

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

Domanda: quali disposizioni sono state impartite in tal senso?

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

Domanda: come ha reagito il comandante a tale informazione?

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

0318

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

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

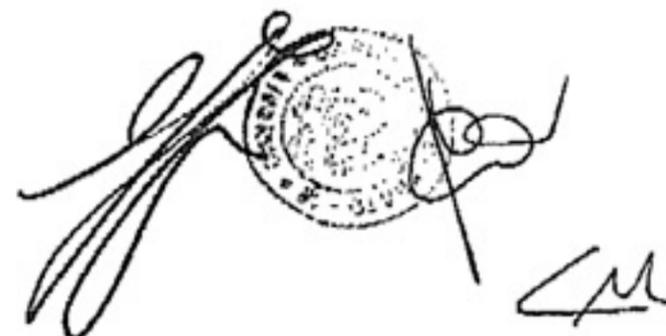
Risposta: non sono certo, quello che posso dire è che la nave ha iniziato dapprima sbandare a sinistra fino a circa 3-4 gradi. E' rimasta in questa posizione per diverso tempo, non sono in grado di dire quanto, credo qualche minuto, forse 15 minuti. Successivamente la nave ha iniziato a raddrizzarsi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

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

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

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

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



- 0319

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

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

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

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

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

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

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

0320

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

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

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

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

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

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

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

0321

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

Domanda: Che ore erano indicativamente?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



- 0322

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

0323

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

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

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

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

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

- 0324

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

Domanda: Quando è risalito a bordo?

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

Domanda: Ha altro da aggiungere o da dichiarare?

Risposta: No, non ho altro da aggiungere.

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

Edg. Mestri



*SU @aly/pece
cc Mestri
CF Giuseppe*