

**IL NAUFRAGIO DELLA COSTA CONCORDIA:  
NORME INCRIMINATRICI E CATEGORIE DOGMATICHE  
ALLA PROVA DEI FATTI (UNA PRIMA LETTURA)**

*Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015 (dep. 10 luglio 2015), Pres. Puliatti, Giud. est. Mezzaluna, Giud. est. Compagnucci*

di Stefania Rossi

**Abstract.** *L'Autore, dopo aver ripercorso la vicenda processuale conseguente al naufragio della nave da crociera "Costa Concordia", analizza i contenuti della sentenza di primo grado, emessa dal Tribunale di Grosseto, che ha condannato il comandante F. S. alla pena di anni sedici di reclusione e mesi uno di arresto.*

SOMMARIO: 1. Una preliminare sintesi della vicenda processuale. – 2. La descrizione dei fatti contenuta nella sentenza del Tribunale di Grosseto. – 3. Le singole imputazioni al vaglio del Tribunale e l'accertamento della responsabilità penale. – 3.1. Il naufragio della "Costa Concordia": le condotte contestate e la declaratoria di responsabilità per il reato di cui agli artt. 428-449 c.p. – 3.1.1. Il riconoscimento dell'aggravante della colpa cosciente in relazione al delitto di naufragio. – 3.2. L'imperita gestione dell'emergenza e la declaratoria di responsabilità per i reati di omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime. – 3.2.1. Le circostanze aggravanti contestate e il profilo soggettivo. – 3.3. La fattispecie di abbandono nave (art. 1097 cod. nav.). – 3.4. Il reato di abbandono di persone incapaci (art. 591 c.p.). – 3.5. Le ipotesi contravvenzionali previste nel D.lgs. n. 196/2005 e il connesso trattamento sanzionatorio. – 4. Alcune (brevi) riflessioni conclusive.

## **1. Una preliminare sintesi della vicenda processuale.**

Il naufragio della nave da crociera "Costa Concordia" e la connessa vicenda giudiziaria rappresentano un *unicum* nel panorama giurisprudenziale italiano che merita uno specifico approfondimento in seguito al deposito delle motivazioni della sentenza di condanna emessa dal Tribunale di Grosseto nei confronti del comandante F. S.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Un'indagine sui contenuti del processo penale che ha coinvolto, oltre al comandante, anche altri imputati è già stata realizzata da P. PISA, *Il naufragio della Costa Concordia: i profili di responsabilità penale*, in *Dir. pen. proc.*, 2012, 3, p. 367. Il commento analizza, essenzialmente, le fattispecie dolose originariamente contestate dal pubblico ministero e recepite dal G.i.p. nell'ordinanza con cui furono disposti gli arresti domiciliari per il comandante F. S. Per un ulteriore approfondimento sia consentito rinviare ad un mio recente contributo, incentrato sull'analisi della richiesta di rinvio a giudizio, *ex art. 416 c.p.p.*, di data 25 febbraio 2013 (S. Rossi,

Quanto occorso il 13 gennaio 2012 al largo dell'isola del Giglio è stato variamente ricostruito dalla stampa, ma l'esatta cronologia dei tragici eventi è ora cristallizzata all'interno della pronuncia di primo grado, oggetto del presente contributo.

La complessità della vicenda impone di riportare nel dettaglio i fatti, il cui decorso causale è stato ricostruito durante le indagini preliminari ed in seguito accertato dai giudici del Tribunale di Grosseto, ma verranno qui esaminati anche i profili psicologici che hanno consentito di riconoscere una precisa responsabilità penale in capo a F. S., l'unico imputato rimasto ad affrontare il dibattimento.

Il controverso comandante è stato il personaggio mediaticamente più esposto, quello su cui si è concentrata l'attenzione pubblica, ma non è stato il solo coinvolto nelle indagini.

Nei giorni immediatamente successivi al disastro, infatti, la Procura della Repubblica di Grosseto incardinava un procedimento penale, oltre che nei suoi confronti, anche a carico di alcuni membri dell'equipaggio per i reati di naufragio colposo, omicidio colposo plurimo, lesioni colpose plurime. Queste due ultime fattispecie venivano contestate anche al responsabile dell'unità di crisi istituita a terra da Costa Crociere s.p.a.

Al comandante venivano addebitati, altresì, il reato previsto e punito dall'art. 1097 cod. nav. (Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte del comandante), non essendo sceso per ultimo dall'imbarcazione, e la fattispecie di cui all'art. 591 c.p. (Abbandono di persone minori o incapaci), commessa in danno dei passeggeri presenti ancora sulla nave. F. S. veniva, inoltre, indagato per non aver fatto immediatamente rapporto alla Autorità marittima competente e per aver fornito alla stessa false informazioni<sup>2</sup>.

In seguito al rinvio a giudizio, tutti gli imputati presentarono istanza di patteggiamento, ma la Pubblica Accusa negò il proprio consenso all'applicazione di una pena concordata per il comandante.

La pronuncia che ci si accinge ad analizzare non è, dunque, l'unica emessa nel corso del processo: il 20 luglio del 2013 il G.u.p. del Tribunale di Grosseto ha sentenziato il patteggiamento di due ufficiali di bordo, del timoniere, dell'*hotel director* e del rappresentante della società armatrice<sup>3</sup>. Il G.u.p., pur riconoscendo la responsabilità di tutti gli imputati, in ragione delle diverse posizioni di garanzia e delle singole condotte censurate, ha disconosciuto la cooperazione colposa *ex art. 113 c.p.* (originariamente contestata a ciascuno, in relazione ai vari capi di imputazione) per gli ufficiali presenti

---

*Fenomenologia giuridica di un disastro: il naufragio della "Costa Concordia" nella prospettiva del penalista*, in *Riv. it. dir. turismo*, 13, 2015, in corso di pubblicazione).

<sup>2</sup> Art. 17 lett. a) e b) e 25 c. 4 d.lgs. 19 agosto 2005, n. 196 (Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale).

<sup>3</sup> Il primo ufficiale di coperta venne condannato alla pena di 1 anno e 11 mesi di reclusione; il timoniere alla pena di 1 anno e 8 mesi di reclusione; il terzo ufficiale di coperta alla pena di 1 anno e 6 mesi di reclusione; il rappresentante di Costa Crociere s.p.a. a 2 anni e 10 mesi di reclusione; l'*hotel director* a 2 anni e 6 mesi di reclusione (G.u.p. Tribunale Grosseto, 20 luglio 2013). Per la massima e una prima nota redazionale v. A. AIMI, [La sentenza di patteggiamento relativa al naufragio della Costa Concordia: ancora sulla distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente](#), in *questa Rivista*, 18 settembre 2013.

in plancia, confermandola, invece, per l'*hotel director* e il responsabile dell'unità di crisi a terra<sup>4</sup>.

Sia avanti al G.u.p. che alla prima udienza dibattimentale si costituivano oltre duecento parti civili per chiedere l'integrale risarcimento dei danni subiti e tutte avanzavano richiesta di chiamata in giudizio della società armatrice Costa Crociere s.p.a., quale responsabile civile.

L'eccezionale complessità del giudizio ordinario imponeva la celebrazione di ben settantuno udienze nell'arco di un anno e mezzo.

Premessi questi brevi cenni circa lo sviluppo processuale, è possibile ora entrare nel merito della sentenza di condanna, a sedici anni di reclusione e un mese di arresto, emessa dal Tribunale di Grosseto nei confronti del comandante della "Costa Concordia".

L'insieme delle imputazioni ascritte a F. S. e poste al vaglio del Tribunale si incentrano sulla posizione di garanzia individuata in capo al comandante e coinvolgono una serie di condotte (commissive ed omissive) che denoterebbero estrema superficialità ed imprudenza sia nella direzione della nave in corso di navigazione, che nella gestione dell'emergenza creatasi in seguito all'impatto contro il gruppo di scogli delle "Scole"<sup>5</sup>.

Ma procediamo con ordine, ripercorrendo la successione temporale degli eventi di quel tragico 13 gennaio 2012, così come emerge dalla lettura della sentenza.

## **2. La descrizione dei fatti contenuta nella sentenza del Tribunale di Grosseto.**

L'analisi dei fatti contenuta nella pronuncia è complessa e dettagliata e va qui ripresa in estrema sintesi, ma evidenziando i passaggi più significativi ai fini dell'accertamento della responsabilità sia in relazione all'urto della nave contro gli scogli (con la conseguente apertura di una falla lungo lo scafo ed il successivo naufragio), che in ordine alla imperita gestione dell'emergenza (che ha provocato trentadue morti e centinaia di feriti).

Nel gennaio del 2012 la nave "Costa Concordia" era impegnata in una crociera nel Mediterraneo denominata "Profumo di Agrumi"; dopo la partenza dal porto di Savona erano previste sei tappe: Marsiglia (poi sostituita da Tolone a causa delle avverse condizioni meteo), Barcellona, Palma di Maiorca, Cagliari, Palermo, Civitavecchia.

---

<sup>4</sup> In definitiva, la cooperazione colposa è stata accertata per la commissione dei reati di omicidio e lesioni colpose plurime (ex art. 589 cc. 2 e 4 c.p.), ma non per il delitto di naufragio ex art. 449 c.2 c.p. (per il quale, comunque, i due ufficiali e il timoniere sono stati condannati). In senso critico, circa il contenuto della pronuncia, v. S. ROSSI, *Fenomenologia giuridica di un disastro: il naufragio della "Costa Concordia" nella prospettiva del penalista*, cit.

<sup>5</sup> Per un'analisi della specifica posizione di garanzia del comandante si rinvia a S. ROSSI, *I soggetti garanti della sicurezza in mare nel diritto penale*, in F. MORANDI - U. IZZO (a cura di), *L'Acqua*, vol. III del Trattato *La responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, diretto da G. FORNASARI-U. IZZO-L. LENTI-F. MORANDI, Torino, 2015, p. 120 ss.

Il *tour* aveva una durata settimanale e non subiva interruzioni, nel senso che la nave, una volta giunta all'ultima tappa, ripartiva subito con a bordo nuovi passeggeri per rinnovare la crociera.

Venerdì 13 gennaio, alle ore 19.00, la "Costa Concordia" salpava proprio dal porto di Civitavecchia per rientrare a Savona con a bordo oltre 4000 persone (1023 membri dell'equipaggio e 3206 passeggeri); la rotta da percorrere comprendeva un passaggio al largo dell'isola del Giglio e del Promontorio dell'Argentario ed era stata pianificata come la settimana precedente e ritualmente comunicata all'Autorità marittima.

Poco prima della partenza, però, il comandante F. S. convocava l'ufficiale cartografo per tracciare una nuova rotta che consentisse alla nave di transitare nelle acque immediatamente antistanti il porto del Giglio (questo, secondo quanto emerso dall'istruttoria dibattimentale, per consentire al *maître* di bordo di salutare i propri familiari residenti sull'isola)<sup>6</sup>. Il passaggio a mezzo miglio dal porto deciso dall'ufficiale cartografo e approvato dal comandante, ancorché non comunicato all'Autorità marittima e divergente dal piano di viaggio, era oltremodo sicuro essendovi, in quel punto, un fondale di 100 metri. Peraltro, nessun ostacolo evidente risultava dalle carte nautiche utilizzate (una mappa cartacea in scala 1:100.000, contestualmente visualizzata sulla strumentazione di bordo), non particolarmente dettagliate, ma comunque idonee per una navigazione a quella distanza dalla costa<sup>7</sup>.

Tuttavia, già nel corso del *briefing* il comandante manifestava all'ufficiale cartografo la precisa intenzione di passare in un punto più a sud, ancor più ravvicinato, e di fronte alla proposta del suo sottoposto di tracciare una ulteriore nuova rotta per

---

<sup>6</sup> L'imputato ha sempre sostenuto un'ulteriore ragione per giustificare il passaggio sottocosta: la volontà di rendere omaggio al comandante P., che aveva seguito F. S. nei suoi primi anni di formazione e che abitava sull'isola.

Si è discusso a lungo su questo "saluto" o "inchino" ed in proposito va chiarito che non è vietato navigare in prossimità della linea di costa, purché sia sempre e costantemente salvaguardata la sicurezza dell'imbarcazione, delle persone trasportate, nonché delle altre unità che si trovino in quella zona. Con la dizione "inchino" non ci si riferisce ad una manovra particolare, prevista o vietata a seconda dei casi, ma si fa riferimento ad una tradizione marinaiasca – non così radicata e frequente, contrariamente a quanto riportato da alcuni organi di informazione – che consiste nell'effettuare una rotta piuttosto ravvicinata, parallela alla linea di costa, per consentire il cosiddetto saluto della nave, ma sempre in sicurezza. La tradizione non è solo italiana, bensì comune ad altri Paesi e non vi è alcuna preclusione a livello né nazionale né internazionale, poiché – come detto – la navigazione in prossimità della costa – fatta salva la possibilità di specifiche e particolari prescrizioni – non è, né può essere, vietata se effettuata nel rispetto delle specifiche norme di sicurezza. Diverso il caso della c. d. "navigazione turistica" realizzata su direttiva della società armatrice per arricchire l'esperienza dei crocieristi, mostrando loro, a brevissima distanza, paesaggi costieri di rara bellezza. Proprio per questo motivo la "navigazione turistica", previamente programmata e pubblicizzata, viene effettuata di giorno e in condizioni climatiche che permettano di godere dello spettacolo dalle aree scoperte della nave.

<sup>7</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 137.

questa evenienza, F. S. rispondeva che si sarebbe occupato personalmente della manovra<sup>8</sup>.

Verso le ore 20.00, mentre la nave si trovava in mare aperto, il comandante diede l'ordine di essere chiamato in prossimità del Giglio, uscì dalla plancia di comando e si diresse a cena. Intorno alle 21.00, mentre la "Concordia" stava avanzando con il pilota automatico inserito ad una velocità di oltre quindici nodi, fu abbandonata la tratta ordinaria Civitavecchia-Savona per procedere al passaggio sottocosta e, verso le 21.17, un ufficiale di bordo avvisò il comandante come richiesto.

Con un ritardo di un quarto d'ora, F. S. fece il suo ingresso in plancia per procedere personalmente alla manovra di accostata<sup>9</sup>.

Senza aver ancora assunto formalmente il comando delle operazioni ed interferendo bruscamente con la direzione tenuta fino a quel momento dal comandante in seconda, F. S. ordinò di disinserire il pilota automatico e di procedere "timone a mano"; per questo motivo il timoniere lasciò la postazione di vedetta portandosi al timone, senza, però, che il comandante procedesse alla sostituzione della guardia<sup>10</sup>.

F. S. non sembrava molto concentrato in quel momento, essendo impegnato in una conversazione telefonica con il comandante P. (il superiore che lo aveva istruito nei primi anni di gavetta), al quale chiedeva indicazioni sulla profondità del fondale in un'area diversa da quella in cui doveva avvenire il transito dell'imbarcazione<sup>11</sup>.

Alle 21.39 F. S., pronunciando la frase di rito "*I take the conn*" (ripetuta dal suo secondo "*Master takes the conn*"), assumeva il comando della manovra ed impostava una navigazione in parte strumentale e in parte a vista senza, però, avere contezza delle peculiarità della nuova area di navigazione (ostacoli, bassi fondali, correnti etc.) e senza aver dato alcuna indicazione (*standing orders*) agli ufficiali presenti in plancia circa le modalità con cui intendeva effettuare tale passaggio ravvicinato<sup>12</sup>.

Nel procedere a velocità eccessiva e senza avere riferimenti visivi precisi, in ragione dell'oscurità notturna, il comandante si accorse troppo tardi della presenza di un gruppo di scogli e del fatto che la nave vi avrebbe inevitabilmente impattato contro. Egli si trovò, quindi, costretto ad impostare, in rapida successione, una serie di manovre per evitare l'ostacolo (compresa la c.d. "manovra a baionetta", su cui si è a lungo discusso in dibattimento)<sup>13</sup>, ma fu tutto inutile dato l'abbrivo, la reazione lenta della grossa nave ai comandi e il forte vento che la spingeva verso la costa.

---

<sup>8</sup> Testualmente: "*No, no, poi vado io [...]* (Cfr. pag. 27 delle citate trascrizioni udienza 8/10/2013, parte I)" (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 157).

<sup>9</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 141.

<sup>10</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 144.

<sup>11</sup> Ciò, secondo i giudici, assume particolare rilievo, confermando l'intenzione del comandante di discostarsi totalmente dalla rotta tracciata dall'ufficiale cartografo e di portare volontariamente la nave a brevissima distanza dalla costa (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 148).

<sup>12</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 152.

<sup>13</sup> Si tratta di una sorta di enorme controsterzo, avente lo scopo di contrastare il momento angolare della prua della nave verso sinistra, facendo così rallentare la velocità della stessa e allontanare la poppa in direzione opposta, verso destra.

Lo scarrocciamento sul basso fondale e l'urto con il fianco sinistro contro uno degli scogli provocarono diversi squarci al fondo dello scafo per una lunghezza di circa cinquanta metri e dalla falla principale l'acqua iniziò ad entrare velocemente, allagando nel giro di pochi minuti tre compartimenti contigui e mettendo fuori uso l'impianto elettrico e la sala macchine. La nave, ormai priva di controllo, in conseguenza della enorme rientrata d'acqua, dapprima sbandò dalla parte sinistra, per poi inclinarsi sempre più dal lato dritto.

Nel giro di pochissimo tempo, la "Costa Concordia" iniziò, quindi, ad inabissarsi e sarebbe interamente affondata se non si fosse arenata su uno scalino roccioso presente sul basso fondale.

A bordo della nave l'urto era stato distintamente percepito da tutti i passeggeri ed in breve tempo si scatenò il panico, a causa della progressiva inclinazione della nave e del *black out* prolungato. Nessun annuncio venne dato nei primi minuti dopo l'impatto e, quindi, i passeggeri, privi di indicazioni su come comportarsi, si affidarono al proprio istinto: alcuni raggiunsero le *muster stations*<sup>14</sup> per mettersi in salvo; altri si recarono nelle cabine per prelevare i propri effetti personali ed indossare il salvagente; altri ancora contattarono i Carabinieri per dare l'allarme; in molti sostarono lungo i corridoi, chiedendo insistentemente informazioni all'equipaggio che, però, era all'oscuro della natura e della gravità del sinistro<sup>15</sup>.

Alle 21.54 venne diramato il primo annuncio che, raccomandando la calma, riferiva solo di un guasto ai generatori della nave; la situazione, però, si presentava già in tutta la sua gravità e il tenore degli avvisi che seguirono (alcuni irrituali, altri – secondo il Tribunale – addirittura falsi) era talmente inverosimile da indurre i passeggeri a sospettare che la situazione fosse così grave da non poter essere comunicata<sup>16</sup>.

In plancia regnava, altresì, una gran confusione.

Il comandante non comunicò subito alla Capitaneria di porto le ragioni dell'emergenza, dando ordine all'equipaggio di riferire che si trattava solo di un guasto elettrico; al contempo F. S. contattò telefonicamente il responsabile dell'unità di crisi istituita a terra da Costa Crociere s.p.a., dando indicazioni elusive su quanto era successo e chiedendo l'assistenza di un rimorchiatore per disincagliare la nave<sup>17</sup>.

Solamente alle 22.33 venne dato il segnale di emergenza generale (sette fischi lunghi e uno breve), che non fu però seguito dai previsti annunci in favore dei passeggeri, i quali, alcuni minuti dopo – ancora all'oscuro di tutto – vennero invitati a raggiungere il ponte quattro e i punti di raccolta per l'imbarco sulle lance e sui tender<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> Si tratta di spazi segnalati a bordo della nave dove i passeggeri vengono riuniti in caso di emergenza; nel corso della sessione di esercitazione, che viene effettuata prima della partenza o entro le prime ventiquattro ore, il personale di bordo elenca varie misure comportamentali, ma spesso l'eccitazione dell'imbarco e l'impronta quasi ricreativa che viene data a tale incontro non consente di comprendere appieno l'importanza delle informazioni diramate. Nel caso di specie va ricordato che i passeggeri che si erano imbarcati a Civitavecchia non avevano ancora effettuato alcuna esercitazione.

<sup>15</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 212 ss.

<sup>16</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, pp. 222 e 258.

<sup>17</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 219.

<sup>18</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 227.



Le imbarcazioni d'emergenza non vennero, però, fatte salpare, non essendo ancora stato dato l'ordine di abbandono nave; quest'ultimo venne ufficializzato con grave ritardo (solo alle ore 22.54) e ciò complicò il tempestivo e regolare svolgimento delle operazioni di evacuazione, in quanto la nave, nel frattempo, aveva raggiunto una inclinazione tale da rendere quasi impossibile la calata delle scialuppe<sup>19</sup>.

In definitiva, mentre i passeggeri presenti sul lato dritto erano riusciti a salire sulle scialuppe e a raggiungere il porto e gli scogli vicini, coloro che si trovavano sul lato sinistro della "Concordia" rimasero bloccati sul ponte quattro, poiché le imbarcazioni di salvataggio non potevano essere ammainate a causa dell'inclinazione della nave, che aveva raggiunto i venti gradi.

A quel punto, numerosi passeggeri furono costretti a gettarsi in mare e altri ancora, a causa del caotico coordinamento dei soccorsi a bordo, raggiunsero zone della nave in cui rimasero bloccati dall'avanzare dell'acqua e successivamente vennero trascinati nei vortici che la stessa, risalendo lungo i vari ponti, aveva creato<sup>20</sup>.

Alle 23.20, mentre centinaia di passeggeri si trovavano ancora a fronteggiare una simile situazione, il comandante F. S. diede l'ordine di abbandonare la plancia di comando e con gli uomini dell'equipaggio, dopo aver ispezionato alcuni ponti, si allontanò a bordo di una delle ultime scialuppe disponibili<sup>21</sup>.

Alle 00.30, mentre a bordo della "Concordia" si consumava la tragedia e, via mare, erano iniziate le operazioni di soccorso (che si sarebbero protratte fino alle 05.45 del mattino), il comandante si trovava sulla scogliera della Gabbianara, impegnato in alcune conversazioni telefoniche, compresa quella – divenuta tristemente nota – con il comandante della Capitaneria di Livorno D. F. Infine, sempre secondo il Tribunale, F. S., senza adoperarsi in alcun modo per risalire sulla nave e contribuire alla ricerca delle persone rimaste intrappolate (come, invece, richiesto dalla Capitaneria), raggiunse il porto, intorno alle 02.00, a bordo di un gommone<sup>22</sup>.

### **3. Le singole imputazioni al vaglio del Tribunale e l'accertamento della responsabilità penale.**

Prima di soffermarsi sugli elementi oggettivi e soggettivi integranti le diverse fattispecie di reato e, quindi, sulle circostanze poste a fondamento della pronuncia di condanna, è necessario elencare le singole violazioni alle regole cautelari accertate ed

---

<sup>19</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 261.

<sup>20</sup> Mentre la "Costa Concordia" si stava inclinando «fu deciso che le persone sul lato sinistro della nave andassero sul lato destro, formando una catena umana. Ma nell'effettuare tale trasferimento alcune vittime si sono accorte che l'acqua stava affiorando, che l'acqua creava un gorgo, un risucchio: la catena umana ha cercato di allontanarsi invertendo la marcia, così alcuni sono stati persi di vista e sono stati ritrovati morti annegati». Lo ha riferito in aula il capitano dei Carabinieri M. B., testimoniando sulla dinamica dei decessi nel naufragio del Giglio. Dinamica confermata dalla pronuncia in commento (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 397).

<sup>21</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 231.

<sup>22</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, pp. 397-401.

identificare le fonti degli obblighi comportamentali disattesi dal comandante in qualità di soggetto garante.

In proposito è opportuno distinguere tra i fatti che hanno portato all'evento di naufragio e quelli che hanno determinato la morte e il ferimento di un gran numero di passeggeri e membri dell'equipaggio.

### *3.1. Il naufragio della "Costa Concordia": le condotte contestate e la declaratoria di responsabilità per il reato di cui agli artt. 428-449 c.p.*

In merito alla causazione colposa del naufragio della nave da crociera vengono contestate numerose condotte (attive ed omissive); vediamole distintamente: prima della partenza, **nell'impostare la rotta di avvicinamento all'isola del Giglio**, F. S. non avrebbe assicurato una pianificazione del nuovo tracciato per mezzo di adeguate carte nautiche, contenenti precise, complete ed aggiornate informazioni; egli avrebbe, poi, autorizzato il nuovo itinerario, senza includerlo nel rituale piano di viaggio. Infine, il comandante avrebbe omesso di fornire per iscritto i cosiddetti ordini permanenti – *standing orders* – agli ufficiali che dovevano succedersi nella guardia in plancia<sup>23</sup>.

**Anche prima di dirigere personalmente la navigazione** F. S. avrebbe commesso una serie di scorrettezze: inizialmente avrebbe fatto rallentare la nave per terminare con calma la cena e poi avrebbe ordinato che venisse raggiunta una velocità di sedici nodi, nonostante la prossimità di ostacoli e la presenza di bassi fondali; in seguito egli non si sarebbe recato sul ponte di comando in tempo per informarsi sulle esatte condizioni della navigazione (posizione e velocità della nave; correnti presenti e situazione meteorologica prevista)<sup>24</sup>.

L'inosservanza di elementari regole comportamentali è stata rilevata anche nella **gestione della situazione una volta salito in plancia**: il comandante, infatti, avrebbe omesso di rinforzare la composizione della guardia nonostante la navigazione notturna e in acque ristrette; egli avrebbe consentito la presenza di estranei in plancia ed avrebbe effettuato una chiamata con il telefono cellulare, in palese violazione della disciplina di bordo. Inoltre, prima di assumere frettolosamente la titolarità del comando (senza attendere che la vista si fosse completamente abituata alle condizioni di penombra presenti in plancia) si sarebbe indebitamente intromesso nella gestione della navigazione, fino a quel momento affidata al comandante in seconda<sup>25</sup>.

Particolarmente significativo sotto il profilo penale, è il comportamento tenuto dal comandante **pochi minuti prima del tragico impatto contro gli scogli**: il Tribunale ha, infatti, accertato una serie di condotte, gravemente imprudenti, contrarie alle comuni prescrizioni dell'arte nautica. Nell'avvicinarsi alla costa, F. S. si sarebbe discostato dalla rotta precedentemente tracciata, ma senza richiedere all'ufficiale cartografo una nuova rapida pianificazione con l'indicazione di un preciso punto per il passaggio in sicurezza;

---

<sup>23</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, pp. 185-187.

<sup>24</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, pp. 187-189.

<sup>25</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, pp. 190-193.



egli avrebbe, poi, mantenuto una velocità sostenuta nonostante la prossimità di ostacoli, la presenza di bassi fondali, l'oscurità notturna, le ridotte condizioni di manovrabilità della nave; avrebbe omesso di utilizzare la strumentazione radar; avrebbe impartito al timoniere ordini sulla rotta con elevatissima frequenza, senza specificare la velocità dell'accostata e senza calcolare la lenta reazione della nave ai comandi; non avrebbe effettuato, con decisione e ampio margine di tempo, ogni manovra opportuna per evitare la collisione della nave contro gli scogli<sup>26</sup>.

Orbene, la sentenza in commento conferma chiaramente l'originario impianto accusatorio, riconoscendo la piena responsabilità dell'imputato in ordine alla scelta di modificare la rotta e condurre, immotivatamente, la nave in prossimità degli scogli.

Come visto, le numerose condotte censurate sono sia omissive che commissive ed in proposito i giudici si sono interrogati sull'esistenza di un criterio eziologico atto a dirimere l'incertezza in caso di coesistenza di note modali di diversa natura. In proposito, il Tribunale, richiamando il recente approdo della Corte di Cassazione nel processo "Thyssenkrupp"<sup>27</sup>, ha, infine, riconosciuto – in specie – l'incidenza preponderante, sia sotto il profilo quantitativo, che qualitativo, di condotte commissive (a differenza di quanto accaduto nella fase di gestione dell'emergenza, di cui si dirà a breve).

La precisa intenzione di F. S. di far passare la nave rasente la linea di costa; l'inadeguata programmazione della manovra di avvicinamento all'isola; la reiterata violazione di puntuali norme comportamentali; la pessima indicazione di "arte di comando" nella gestione del personale in plancia e di professionalità nella condotta della navigazione; l'improvvisata navigazione a vista (realizzata confidando unicamente nell'istinto e nella propria abilità marinaresca), sono tutte condotte commissive che – secondo i giudici – dimostrano approssimazione, eccessiva fiducia nei propri mezzi ed estrema superficialità (per questo pienamente ascrivibili nel paradigma colposo dell'imprudenza-negligenza-imperizia) e che sono confortate da plurimi elementi probatori<sup>28</sup>.

A parere del Tribunale un diretto ed esclusivo nesso eziologico tra l'imperita gestione della pericolosa navigazione sottocosta da parte del comandante e la successiva collisione sono, dunque, sussistenti al di là di ogni ragionevole dubbio, senza che si possa affermare l'esistenza di circostanze eccezionali interruttrive di tale decorso causale<sup>29</sup>.

---

<sup>26</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, pp. 194-198.

<sup>27</sup> [Cass. pen., SS.UU., 24 aprile 2014, n. 38343](#), in *questa Rivista*, 19 settembre 2014. Con la pronuncia in esame, la Corte di Cassazione affronta anche la spinosa questione inerente la linea di demarcazione tra il dolo eventuale e la colpa cosciente, che si pone con maggiore frequenza nelle situazioni a rischio particolarmente elevato, quali incidenti stradali causati da condotte di guida temeraria ed infortuni sul lavoro e/o malattie professionali – tra i quali vanno annoverati proprio gli emblematici casi Eternit e Thyssenkrupp –. In dottrina, un commento alla vicenda processuale è stato offerto da A. AIMI, [Il dolo eventuale alla luce del caso Thyssenkrupp](#), in AA.VV., *Il libro dell'anno del diritto 2015*, Roma, 2015. Pubblicazione anticipata in *questa Rivista*, 6 novembre 2014.

<sup>28</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, pp. 177-198.

<sup>29</sup> Nella pronuncia in esame i giudici riferiscono dettagliatamente circa la supposta incidenza dell'errore commesso dal timoniere, che in due occasioni ha frainteso gli ordini impartiti dal comandante. Richiamando

L'impatto con il basso fondale e l'urto contro uno degli scogli ha determinato la perdita di galleggiabilità, l'arenamento e la parziale sommersione della "Concordia" (ovverosia l'evento di naufragio in senso penalmente rilevante)<sup>30</sup> e – limitatamente a tale imputazione – lo sconsiderato comportamento del comandante avrebbe costituito l'antecedente causale assolutamente predominante.

In definitiva, all'esito del giudizio di primo grado, la responsabilità per il reato di naufragio – ascritta in regime di cooperazione colposa – andrebbe individuata, *in primis*, in capo al comandante, che avrebbe deliberatamente scelto di mutare la rotta per avvicinarsi imprudentemente all'isola; del fatto che analoga imputazione sia stata definitivamente accertata dal G.u.p. anche in capo agli altri membri dell'equipaggio presenti in plancia (che nulla hanno fatto per impedire l'evento disastroso) si è tenuto conto unicamente nella graduazione della pena comminata a F. S.<sup>31</sup>

Determinazione del trattamento sanzionatorio che ha, però, risentito anche del riconoscimento dell'aggravante della colpa cosciente (o con previsione), contemplata nell'art. 61 n. 3 c.p.

Sul punto vale la pena svolgere alcune riflessioni che coinvolgono specificamente il profilo soggettivo.

---

la ricostruzione già operata dalla Procura, si afferma che gli ordini furono dati troppo velocemente (ben sei in trentadue secondi), senza alcuna specificazione sui tempi di esecuzione, senza tener conto della reazione lenta della nave in considerazione della mole, dell'abbrivo, della velocità eccessiva e del vento che la spingeva verso la costa; i periti incaricati dal Tribunale hanno, poi, riferito che – date le condizioni in cui si trovava la nave – la manovra tentata dal comandante per frenare la sbandata della poppa verso sinistra era praticamente inutile e che l'errata esecuzione da parte del timoniere dell'ordine di F.S. è intervenuta comunque in un momento in cui la nave era già stata portata su una rotta oltremodo rischiosa. Il Collegio ritiene, pertanto, che l'errore del timoniere non abbia avuto alcuna reale efficacia interruttiva (*ex art. 41 c. 2 c.p.*) del nesso causale che lega l'agire del comandante all'evento naufragio. La sua condotta si inserisce nel fluire degli eventi come ulteriore fattore che ha causato l'evento, ma solo a seguito della condotta dell'imputato (senza la quale non si sarebbe mai verificato il naufragio). L'errore non costituisce, peraltro, un fatto imprevedibile e atipico, non potendosi ritenere che la mancata comprensione di due ordini sia un accadimento al di fuori di ogni immaginazione (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 200 ss.).

Una conferma del fatto che la condotta dell'imputato ebbe un rilievo minimo è contenuta anche nella pronuncia del G.u.p. di Grosseto con cui è stata applicata la pena patteggiata per i reati di naufragio, omicidio e lesioni personali colpose plurime (G.u.p. Grosseto, 20 luglio 2013, p. 6).

<sup>30</sup> «Nel caso di specie è evidente che il reato si è perfezionato, sotto il profilo dell'elemento materiale, sin dal momento in cui, provocatosi l'enorme squarcio sulla fiancata sinistra, la rilevantissima quantità di acqua in ingresso ha comportato il progressivo allagamento delle zone vitali della nave, con subitanea perdita della propulsione ed alimentazione elettrica nonché della galleggiabilità della nave, in relazione al numero dei compartimenti interessati dalla falla» (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 176). Circa l'analisi degli elementi costitutivi della fattispecie di reato contestata, richiamati dettagliatamente in sentenza, sia consentito rinviare al contributo già citato: S. ROSSI, *Fenomenologia giuridica di un disastro: il naufragio della "Costa Concordia" nella prospettiva del penalista*, cit.

<sup>31</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 205.

### 3.1.1. Il riconoscimento dell'aggravante della colpa cosciente in relazione al delitto di naufragio.

La pronuncia affronta il profilo psicologico della colpa cosciente accertata in capo al comandante F. S. premettendo considerazioni note allo studioso del diritto penale; nell'*incipit* dell'argomentazione si sottolinea il fatto che la rappresentazione dell'evento da parte del soggetto agente accomuna la colpa cosciente e il c.d. dolo eventuale, il quale differisce in ragione di un peculiare atteggiamento volitivo: nel dolo eventuale è necessario che vi sia sempre l'accettazione del rischio di realizzare l'evento prospettato come probabile e/o possibile pur di conseguire lo scopo principale dell'azione (che si sostanzia in un diverso evento). In definitiva, l'agente si rappresenta la probabilità e/o possibilità che si verifichi anche l'evento accessorio e pur di conseguire l'evento principale non si astiene dalla condotta e agisce ugualmente.

La condotta è, dunque, espressione «di una precisa presa di posizione, di una scelta di volontà orientata nel senso della lesione e non del rispetto del bene tutelato (il c.d. evento accessorio), pur di raggiungere lo scopo prefissato»<sup>32</sup>.

Colui che agisce con colpa cosciente, invece, è convinto che l'evento descritto non si verificherà; l'evento previsto anche solo come possibile/probabile in conseguenza alla violazione della regola cautelare non è minimamente voluto, perché egli è certo di poterlo evitare<sup>33</sup>.

Ciò posto in linea generale, il Collegio ritiene che, nel caso di specie, sia stata pienamente raggiunta la prova della previsione in concreto dell'urto contro gli scogli da parte dell'imputato: F. S. era consapevole di aver portato la nave troppo vicina alla costa,

<sup>32</sup> Tri. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 433.

<sup>33</sup> La letteratura penalistica sul punto è sterminata; si rinvia, tra gli altri, ai lavori di S. PROSDOCIMI, *Dolus eventualis*, Milano, 1993; G. DELITALA, *Dolo eventuale e colpa cosciente*, in *Diritto penale, raccolta degli scritti*, I, Milano, 1976, p. 431; G. DE FRANCESCO, *Dolo eventuale e colpa cosciente*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1998, p. 113; S. CANESTRARI, *Dolo eventuale e colpa cosciente*, Padova, 1999; ID., *La definizione legale del dolo: il problema del dolus eventualis*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2001, p. 906; ID., [La distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente nei contesti a rischio base «consentito»](#), in questa Rivista, 6 febbraio 2013; G. FORTE, *Ai confini fra dolo e colpa: dolo eventuale o colpa cosciente?*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1999, p. 271; A. MANNA, *Colpa cosciente e dolo eventuale: l'indistinto confine e la crisi del principio di stretta legalità*, in *Ind. pen.*, 2010, 1, p. 9 ss.; G. DE VERO, *Dolo eventuale, colpa cosciente e costruzione "separata" dei tipi criminosi*, in *Studi in onore di Mario Romano*, Milano, 2011, II, p. 902 ss.; L. EUSEBI, *La prevenzione dell'evento non voluto. Elementi per una rivisitazione dogmatica dell'illecito colposo e del dolo eventuale*, in *Studi in onore di Mario Romano*, Milano, 2011, II, p. 963; A. AIMI, *Dolo eventuale e colpa cosciente al banco di prova della casistica. Analisi critica della giurisprudenza in materia*, in *Dir. pen. cont. – Riv. trim.*, 3, 2013, p. 301; G. P., DEMURO, *Sulla flessibilità concettuale del dolo eventuale*, in *Dir. pen. cont. – Riv. trim.*, 1, 2012, p. 142; D. PULITANÒ, *I confini del dolo. Una riflessione sulla moralità del diritto penale*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2013, 1, p. 22.; G. FORNASARI, *Dolo, errore sul fatto ed aberratio ictus*, in AA. VV., *Introduzione al sistema penale*, II, Torino, 2001, p. 155; per un'indagine sulle conseguenze principali ed accessorie della condotta con riferimento, in particolare, alla distinzione tra dolo intenzionale, diretto ed eventuale si rinvia a R. WENIN, *La mens rea nello Statuto di Roma. Un'analisi esegetico-sistematica dell'art. 30 in chiave comparata*, Torino, 2012, p. 65 ss.; F. VIGANÒ, [Il dolo eventuale nella giurisprudenza recente](#), in AA.VV., *Il libro dell'anno del diritto 2013*, Roma, 2013, p. 118 ss.; anche in questa Rivista, 31 marzo 2014; M. DONINI, *Dolo eventuale e formula di Frank nella ricettazione. Le Sezioni Unite riscoprono l'elemento psicologico*, in *Cass. pen.*, 2010, 7-8, p. 2579 [l'Autore svolge ulteriori interessanti considerazioni in uno scritto dal titolo: *Il dolo eventuale: fatto-illecito e colpevolezza. Un bilancio del dibattito più recente*, in D. BRUNELLI (a cura di), *Il "mistero" del dolo eventuale*, Torino, 2014, pp. 35-133].

in una zona in cui vi era la presenza di rocce sommerse; egli si era mentalmente rappresentato la possibilità/probabilità di una irreparabile collisione (ricordiamo che la “Concordia” procedeva ad una velocità di quasi sedici nodi), con possibile apertura di falle lungo lo scafo, che avrebbe inevitabilmente compromesso la galleggiabilità della nave<sup>34</sup>.

Ora, bisogna capire se, nelle circostanze di fatto, il comandante avesse accettato il rischio di tale evento lesivo, agendo ugualmente pur di raggiungere l’obiettivo di uno scenografico inchino, o se egli avesse scongiurato mentalmente lo stesso, confidando nelle proprie capacità professionali.

A parere del Tribunale, l’istruttoria dibattimentale ha dimostrato che, nonostante le clamorose omissioni e il folle rischio assunto, non vi è stata una deliberata accettazione dell’evento, tutt’altro: F. S. era ottimista sul fatto che il fondale in quel punto fosse abbastanza profondo per compiere uno spettacolare transito ravvicinato e riponeva estrema fiducia nelle proprie capacità marinarie. Ciò lo rendeva talmente sicuro di sé da escludere l’idea che si potesse verificare quanto poi realmente avvenuto. I giudici, nel sostenere tale assunto, evidenziano come il comandante, in seguito all’urto, abbia provato una forte costernazione ed un reale *shock* nel confrontarsi con la cruda realtà degli eventi; tale stato emotivo e il non accettare razionalmente che la nave potesse essere perduta hanno determinato delle scelte incomprensibili, degne di quella che è stata definita “una fuga dalla realtà”, provocando ritardi decisivi nella successiva gestione dell’emergenza (paradossale il fatto che il comandante, invece di organizzare i soccorsi, abbia impegnato molto tempo al telefono nel tentativo di rintracciare un rimorchiatore che potesse trainare la nave in porto)<sup>35</sup>.

In conclusione – secondo il Tribunale – si è in presenza «di un’ipotesi di colpa di natura professionale, sia specifica che generica, aggravata dalla previsione dell’evento e caratterizzata sia dalla colpevole sottovalutazione del pericolo di un evento, previsto e rappresentato nella mente dell’imputato, che dalla sopravvalutazione delle sue abilità marinarie al fine di scongiurare l’evento»<sup>36</sup>.

Dopo aver approfondito il riconoscimento, sotto il profilo soggettivo, dell’aggravante della colpa cosciente, vale la pena ricordare che originariamente era stata contestata anche una ulteriore, diversa, aggravante, quella descritta nell’art. 1122 cod. nav., che si riferisce al caso in cui il delitto di naufragio venga cagionato dal comandante avvalendosi delle sue funzioni<sup>37</sup>. In realtà, – a parere del Collegio – il tenore

---

<sup>34</sup> Centrale appare la frase pronunciata dal comandante al timoniere pochi minuti prima dell’impatto, mentre la nave si trovava a meno di un miglio dalle “Scole”: “Starboard! Otherwise we go on the rocks” – “A dritta! altrimenti andiamo sugli scogli” (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 434).

<sup>35</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 436.

<sup>36</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 436.

<sup>37</sup> Art. 1122 cod. nav. (Aggravante per l’incendio, il naufragio o il disastro aviatorio)

«Se un componente dell’equipaggio di nave, galleggiante o aeromobile nazionali o stranieri, o una persona comunque addetta ai servizi della navigazione marittima o aerea, avvalendosi delle sue funzioni, commette alcuno dei delitti previsti negli artt. 425 n. 3 e 428 del codice penale, le pene ivi stabilite sono aumentate di un terzo.

Le pene sono aumentate da un terzo alla metà, se il fatto è commesso dal comandante in danno della nave, del galleggiante o dell’aeromobile da lui comandati».

letterale del primo comma della norma, ancorando l'aggravante in esame ai soli reati previsti negli articoli 425 n. 3 e 428 c.p., consente di escludere l'aumento di pena nel caso dell'ipotesi colposa, contemplata nel successivo art. 449 c.p.<sup>38</sup> Il Tribunale motiva l'infondatezza di tale aggravante richiamando il rispetto del principio di tassatività e riconoscendo alla fattispecie di naufragio colposo natura di fattispecie autonoma: «*Si osserva, infatti, che il reato di naufragio colposo è fattispecie distinta dall'analoga figura di natura dolosa disciplinata nel capo precedente dello stesso titolo del codice, poiché l'art. 449 c.p., nel rimandare ai concetti di incendio o di altro disastro previste dalle precedenti norme, non intende assolutamente escludere l'assoluta autonomia delle fattispecie*»<sup>39</sup>.

La Corte, però, qui si ferma, non affrontando la controversa questione inerente la natura giuridica della fattispecie di cui al comma secondo dell'art. 449 c.p. (naufragio di nave adibita al trasporto di persone), quale circostanza aggravante o titolo autonomo di reato, che è esattamente quella per cui il comandante F. S. è stato condannato.

### *3.2. L'imperita gestione dell'emergenza e la declaratoria di responsabilità per i reati di omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime.*

Vediamo ora quali sono i profili di responsabilità del comandante F. S. in merito alla gestione dell'emergenza: mentre in relazione alla causazione del delitto di naufragio sono state rilevate una serie di specifiche violazioni professionali in forma commissiva, nella fase successiva all'impatto sono state accertate un maggior numero di condotte omissive.

In particolare, il comandante – informato della presenza di una falla a bordo – avrebbe **omesso di inviare il segnale in codice Delta-X-ray**, previsto dalla procedura d'emergenza interna: si tratta di un segnale non riconoscibile dai passeggeri (due fischi lunghi) che serve ad allertare l'equipaggio per predisporlo a svolgere i compiti previsti dal Ruolo d'Appello<sup>40</sup>, senza che ciò determini panico a bordo<sup>41</sup>.

F. S. avrebbe, poi, **omesso di attivare la centrale operativa** da inviare nei locali interessati per verificare i danni riportati (*Reporting Procedure*) e **di costituire l'unità di**

---

<sup>38</sup> «A conferma di tale conclusione, d'altronde, si osserva che l'art. 1125 cod. nav., nel disciplinare alcune pene accessorie, richiama espressamente l'art. 449 c.p., da cui si desume, con ragionamento contrario, che il mancato riferimento a quest'ultimo nel comma primo dell'art. 1122 citato dimostra la volontà del legislatore di limitare l'aggravante de qua alle sole fattispecie dolose» (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 431).

<sup>39</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 431.

<sup>40</sup> Il Ruolo d'Appello è un atto che viene redatto dal comandante prima della partenza e che riporta le consegne ai membri dell'equipaggio per i casi di emergenza; la predisposizione di tale documento, sulla base di un modello ministeriale, è imposta dall'art. 403 D.P.R. n. 435/1991 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare). Copie del Ruolo di Appello devono essere affisse nei punti più frequentati della nave ed in particolare sul ponte di comando, nel locale apparato motore e nei locali dell'equipaggio. Nel caso in cui la nave trasporti passeggeri tale documento deve chiaramente indicare anche i punti di raccolta in cui recarsi nei casi di emergenza.

<sup>41</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, pp. 231-237.

**crisi a bordo** (*Crisis Committee Shipline*), delegando al *Ship Crisis Coordinator* le comunicazioni con la società armatrice<sup>42</sup>.

Particolarmente significative sarebbero **le omesse e false e/o incomplete comunicazioni date ai passeggeri e i ritardi nell'invio dei segnali di emergenza generale, di distress e di mayday**<sup>43</sup>.

Anche il successivo ordine di abbandono nave sarebbe stato dato con gravissimo ritardo e ciò avrebbe complicato irrimediabilmente le operazioni di calata delle scialuppe (che dal lato sinistro – a causa della forte inclinazione della nave – non poterono più essere ammainate), impedendo il tempestivo e regolare svolgimento delle operazioni di evacuazione<sup>44</sup>.

Dalla lettura della sentenza emerge che vi sarebbe piena prova del fatto che F. S. non è stato in grado di gestire l'emergenza venutasi a creare in seguito all'impatto della nave contro gli scogli; egli, contravvenendo ai compiti che lo qualificano come figura apicale della gerarchia navale e soggetto garante, avrebbe ommesso l'adozione della procedura interna di gestione della sicurezza (dimostrando, peraltro, di non conoscere la compartimentazione della "Costa Concordia" e la riserva di galleggiabilità attestata dalla documentazione di bordo) e non avrebbe diretto personalmente le operazioni di soccorso per impedire il diffondersi di un panico generalizzato.

---

<sup>42</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, pp. 238-244. Scopo della costituzione della *Crisis Committee Shipline* è quello di permettere un flusso delle informazioni e degli aggiornamenti tecnici tra i componenti della stessa per una gestione condivisa dell'emergenza. L'attuazione di un sistema di gestione della sicurezza a bordo è garantita dal *Safety Management System*, predisposto dalla società armatrice in ottemperanza a quanto previsto dall'*International Safety Management Code* – Codice internazionale di gestione della Sicurezza o ISM –, adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione del 4 novembre 1983. Altra fonte internazionale di riferimento, sempre riconducibile alla predetta Organizzazione, è la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (*International Convention for the Safety of Life at Sea* – più nota come "Solas" dall'acronimo di *Safety of Life at Sea*, approvata a Londra nel 1914 – in seguito al naufragio del Titanic – per stabilire *standard* di sicurezza sotto il profilo tecnico e della preparazione dell'equipaggio in caso di emergenza). Da ultimo, vanno menzionate la Convenzione e il corrispondente Codice STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*): si tratta di una convenzione internazionale sugli *standard* di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata dall'IMO il 7 luglio del 1978.

Per quanto concerne, nel dettaglio, la costituzione dell'unità di crisi a bordo, la delega delle comunicazioni ad uno degli ufficiali è un incombente previsto come facoltà e non come obbligo per il comandante, il quale, però, nel caso di specie, data la situazione oltremodo critica, avrebbe dovuto evitare qualsiasi fonte di distrazione, concentrandosi unicamente sulla gestione dell'emergenza. Secondo il Tribunale, F. S. avrebbe volutamente ommesso il passaggio di consegne; egli avrebbe deciso di comunicare personalmente con il responsabile dell'unità di crisi istituita da Costa Crociere s.p.a. per alleggerire agli occhi del datore di lavoro le proprie responsabilità, per dimostrare che stava cercando in tutti i modi di salvare la costosa imbarcazione.

<sup>43</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, pp. 245-260. L'abbandono nave deve essere sempre preceduto dal segnale di emergenza generale (sette fischi brevi e uno lungo), seguito dal *distress alert* (avviso o chiamata di soccorso via radio) e dal messaggio vocale di *mayday*, con il quale il comandante localizza la posizione dell'unità, specifica la natura del pericolo e chiede l'immediato soccorso della Guardia Costiera e delle altre imbarcazioni che si trovano nella zona.

<sup>44</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, pp. 261-287.



Ciò avrebbe determinato un totale disorientamento dell'equipaggio, che – non ricevendo istruzioni dettagliate – si è trovato ad improvvisare l'evacuazione della nave; a quel punto, alcuni passeggeri – proprio a causa del caotico coordinamento dei soccorsi a bordo – hanno raggiunto zone della nave in cui sono rimasti bloccati dall'avanzare dell'acqua, che li ha, poi, trascinati via. Altri, invece, sono stati costretti a gettarsi in mare dal lato di dritta, a seguito di un brusco movimento della nave che si stava assestando sul fondale.

Come detto, in seguito a tali fatti, trentadue persone sono morte e centinaia sono rimaste ferite.

Orbene, ciò premesso, il Collegio – nel ricostruire la dinamica dei vari sinistri – ha ravvisato una relazione diretta di causa-effetto tra la condotta dell'imputato e i singoli eventi di morte e lesione che hanno coinvolto i passeggeri e il personale di bordo.

Procediamo, quindi, con la declaratoria di responsabilità per il reato di omicidio colposo plurimo: da un punto di vista teorico, le regole cautelari dettate dalla normativa di settore e dalle procedure aziendali, che sarebbero state disattese da F. S., erano ispirate alla primaria esigenza di salvaguardare l'incolumità delle persone e, solo in subordine, a garantire l'integrità della nave; in concreto, gli accertamenti autoptici e medico legali hanno stabilito che la morte di trentuno individui è stata determinata da asfissia per annegamento e non sono stati riscontrati altri segni di lesività in grado di influire sulla causazione del decesso<sup>45</sup>.

Nel caso di specie la morte dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio è stata causata dall'eccessivo sbandamento della "Concordia" e la condotta determinante ai fini della provocazione di tale evento va individuata – secondo il Tribunale – nell'omessa tempestiva comunicazione dell'ordine di emergenza generale e di abbandono nave. Tale ritardo si è rivelato decisivo in quanto, proprio in quel lasso di tempo, si verificava l'accentuazione dello sbandamento della nave che, come detto, provocava la caduta in mare di molti e rendeva impossibile l'ammaino di alcune scialuppe dal lato sinistro, comportando la dispersione di coloro che erano in cerca di salvezza nei meandri della nave.

In definitiva l'evento "morte" sarebbe giuridicamente imputabile al comandante, per il ritardo con cui è stata comunicata l'emergenza generale e ordinato l'abbandono nave. Sul punto l'istruttoria dibattimentale non ha accertato l'esistenza di cause sopravvenute idonee ad escludere tale nesso eziologico e i guasti e le anomalie verificatisi, quella notte, a bordo della "Concordia" (definite "criticità" di natura tecnica) non posso escludere la responsabilità dell'imputato, essendo evenienze del tutto prevedibili in conseguenza dell'allagamento di cinque compartimenti contigui, del *black out* elettrico e della progressiva sommersione della nave<sup>46</sup>.

---

<sup>45</sup> In un solo caso gli accertamenti medici hanno rilevato la presenza di un severo trauma contusivo; tuttavia le condizioni del corpo e il luogo del suo ritrovamento hanno consentito di affermare che la vittima è deceduta nel medesimo contesto, allorché la nave si inclinava drasticamente abbattendosi sulla scogliera (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 288 ss.).

<sup>46</sup> A sostegno della tesi esposta, viene riportato, in pronuncia, un consolidato orientamento giurisprudenziale secondo cui «le cause sopravvenute idonee ad escludere il rapporto di causalità sono sia quelle che

In conclusione, all'esito dell'accertamento controfattuale, emerge – con elevato grado di credibilità razionale – che, nonostante la gravità del danneggiamento riportato dalla nave a seguito dell'impatto, i trentadue decessi non si sarebbero verificati se l'imputato avesse gestito l'emergenza con perizia e diligenza, attenendosi alla normativa di settore e alle procedure interne che imponevano precisi incombeni<sup>47</sup>.

Quanto detto finora consente ai giudici di ritenere dimostrata la responsabilità dell'imputato anche in relazione alla seconda imputazione, concernente il reato di lesioni personali colpose in danno di centonovantatré soggetti. Le lesioni all'integrità fisica e psicologica richiamate nella cospicua documentazione medica prodotta sono – a parere del Collegio – direttamente ed esclusivamente riconducibili al naufragio della "Costa Concordia". La gravità del sinistro, la complessiva, sciagurata, dinamica delle operazioni di abbandono e le drammatiche condizioni in cui si trovarono le persone rimaste a bordo della nave sono state dettagliatamente provate dall'istruttoria dibattimentale che ha certificato i postumi invalidanti lamentati dalle parti civili costituite<sup>48</sup>.

### 3.2.1. Le circostanze aggravanti contestate e il profilo soggettivo.

Con riguardo ai delitti di omicidio colposo plurimo e lesioni personali colpose plurime sono state contestate le aggravanti della colpa cosciente e della violazione della normativa antinfortunistica.

Pertanto, le imputazioni concernono, precisamente, le fattispecie previste e punite dagli articoli 589 cc. 2-4 c.p. e 590 cc. 3-4 c.p.

Sotto il profilo della prevenzione degli infortuni sul lavoro, il decreto legislativo 27 luglio 1999 n. 271<sup>49</sup>, riguardante l'adeguamento della normativa sulla sicurezza e

---

*innescano un percorso causale completamente autonomo rispetto a quello determinato dall'agente, sia quelle che, pur inserite in un percorso causale ricollegato alla condotta (attiva od omissiva) dell'agente, si connotino per l'assoluta anomalia ed eccezionalità, sì da risultare imprevedibili in astratto e imprevedibili per l'agente (Cass. pen., IV, 21 giugno 2013, n. 43168)». Per contro, si legge ancora in motivazione, «non sono cause da sole sufficienti a determinare l'evento quelle che operano in sinergia con la condotta dell'imputato, sì che, venendo a mancare una delle due, l'evento non si sarebbe verificato, perché non possono essere qualificate come del tutto indipendenti dalla condotta del soggetto agente (Cass. pen. 26 gennaio 2011, n. 15220)». L'analisi delle singole "criticità" (quali l'irregolare funzionamento del generatore d'emergenza, la mancata alimentazione dei timoni, il mal funzionamento delle pompe di aspirazione e degli ascensori, l'impossibilità di utilizzare i verricelli per l'issaggio delle scialuppe e via dicendo) viene, poi, affrontata separatamente nella pronuncia (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 359 ss.).*

<sup>47</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 359.

<sup>48</sup> Il Tribunale ha stabilito l'unificazione dei reati di lesioni colpose plurime con quelli di omicidio colposo plurimo in virtù della speciale figura di concorso formale prevista dall'art. 589 ultimo comma c.p.

<sup>49</sup> L'intento del legislatore, attraverso l'emanazione della normativa speciale, è stato quello di creare un sistema integrato per la sicurezza dell'equipaggio avente carattere preventivo, al fine di migliorare le condizioni di tutela con azioni tecniche, organizzative e procedurali [per una ricognizione esauriente, si fa rinvio a S. MARGIOTTA, *La sicurezza dei lavoratori a bordo di navi da pesca (commento ai decreti legislativi n. 271/1999 e n. 298/1999)*, in *Igiene e Sicurezza del lavoro*, 2000, fasc. 1S, p. 3-23].

salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi, prevede un cospicuo numero di compiti affidati al comandante; in particolare l'articolo 7 lett. e) stabilisce l'obbligo per il comandante di informare l'armatore e il rappresentante alla sicurezza qualora si verificano eventi non prevedibili o incidenti che possono comportare rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori e adottare idonee misure atte a identificare e rimuovere la causa dell'evento e a limitare al minimo le conseguenze lesive. Accanto all'obbligo di notificare gli altri soggetti preposti alla sicurezza in ambito marittimo, all'interno di un modello di ripartizione di compiti e responsabilità, vi è, quindi, anche il dovere di elidere materialmente ciò che ha determinato il sinistro e contenere i connessi rischi per i lavoratori<sup>50</sup>.

Con riferimento a tale preciso profilo, i giudici di primo grado ritengono che l'imputato abbia violato in più occasioni gli obblighi menzionati (omettendo di avvisare tempestivamente l'equipaggio sulla natura del sinistro – attraverso il segnale falla in codice –, ritardando la chiamata di emergenza generale e l'autorizzazione all'abbandono nave), così esponendo il personale di bordo ad un grave pregiudizio per la propria sicurezza e non provvedendo in alcun modo a limitare i possibili rischi.

Orbene, in proposito va evidenziato un aspetto estremamente importante: il Tribunale, nel commisurare la pena, accoglie un chiaro orientamento giurisprudenziale, volto ad estendere l'applicazione della aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Quest'ultima, infatti, è stata applicata con riferimento a ciascuno dei reati di omicidio colposo e lesioni colpose (in danno sia dei passeggeri che dell'equipaggio), in quanto essa è ravvisabile anche nelle ipotesi in cui la violazione della normativa antinfortunistica abbia determinato la morte di un soggetto estraneo alla organizzazione lavorativa<sup>51</sup>.

L'approdo cui è giunta la Corte di Cassazione, che è stato condiviso dal Tribunale di Grosseto, afferma che ove un infortunio si verifichi per inosservanza degli obblighi di sicurezza normativamente imposti, tale inosservanza non potrà non far carico, a titolo

---

<sup>50</sup> Complessivamente la norma, ferme restando le competenze attribuite dal Codice della navigazione (segnatamente dall'art. 295 cod. nav., che affida in modo esclusivo al comandante la direzione della manovra e della navigazione), individua le attribuzioni proprie della figura in esame nella disposizione delle procedure e delle istruzioni per la sicurezza dell'equipaggio e nella segnalazione ed informazione all'armatore delle carenze e degli eventi significativi di rischio.

<sup>51</sup> In motivazione viene richiamata una pronuncia della Corte di Cassazione che aveva condannato, per il reato di cui all'art. 589 c. 2 c.p., il legale rappresentante di una società gerente un kartodromo e il responsabile di pista. Entrambi erano stati ritenuti responsabili della morte di un utente che aveva guidato il kart nonostante indossasse una sciarpa che gli cingeva il collo, indumento ad alto rischio per quel tipo di attività, nonché un casco non omologato, visibilmente privo del gancio di chiusura. Durante la corsa la sciarpa si impigliava e la persona decedeva per soffocamento.

L'addebito in capo al legale rappresentante si sostanziava nell'aver noleggiato il kart alla vittima, ancorché priva della licenza di guida e di qualsivoglia esperienza; nell'aver ommesso di predisporre l'obbligatoria valutazione dei rischi connessi all'attività dell'azienda come imposto dall'art. 4 del D.lgs. n. 626/94; nel non aver informato gli utilizzatori della pista dei rischi e delle cautele da osservare prendendo posto sul kart; nell'aver ommesso di dotare il circuito di caschi omologati e dotato di gancio di chiusura. Al responsabile di pista veniva, invece, contestata l'omessa vigilanza sull'adozione delle cautele indicate (Cass. pen., IV, 20 gennaio 2014, n. 2343, *inedita*).

di colpa specifica, *ex art. 43 c.p. e*, quindi, di circostanza aggravante *ex art. 589*, comma secondo, e *590*, comma terzo, su chi detti obblighi avrebbe dovuto rispettare, poco importando che ad infortunarsi sia stato un lavoratore subordinato, un soggetto a questi equiparato o, addirittura, una persona estranea all'ambito imprenditoriale, purché sia ravvisabile il nesso causale con l'accertata violazione. Infatti, *"anche i terzi, quando si trovino esposti ai pericoli derivanti da un'attività lavorativa da altri svolta nell'ambiente di lavoro, devono ritenersi destinatari delle misure di prevenzione. Sussiste, pertanto, un cosiddetto rischio aziendale connesso all'ambiente, che deve essere coperto da chi organizza il lavoro"*<sup>52</sup>.

Per quanto concerne l'aggravante della **colpa cosciente**, sempre in relazione ai reati di omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime, il Collegio ne ha, invece, disconosciuto l'applicabilità attraverso una articolata – ma non cristallina – motivazione.

Contraddicendo quanto affermato dalla Pubblica Accusa (secondo cui lo sbandamento accentuato della nave e il progressivo allagamento dei ponti inferiori lasciavano intendere chiaramente che i tempi di "sopravvivenza" della "Concordia" erano ridotti ai minimi termini e che, in una situazione del genere, vi era il rischio che si potesse verificare la morte o il ferimento delle persone a bordo – data anche l'oggettiva difficoltà di evacuare oltre 4000 individui)<sup>53</sup>, il Tribunale ritiene che non sussistano elementi idonei a dimostrare, al di là di ogni ragionevole dubbio, che l'imputato abbia ritardato l'allerta di emergenza e l'ordine di abbandono, nonostante una rappresentazione in concreto circa la possibile perdita di vite umane quale conseguenza di tali ritardi e confidando nella possibilità di scongiurare tale evento nefasto<sup>54</sup>.

La condizione psicologica in cui si trovava il comandante era infatti tale da ingenerare nella sua mente una *«pervicace non accettazione della realtà dei fatti»*; la "fuga dalla realtà" di cui si è già accennato risulta incompatibile con una concreta e cosciente prevedibilità dell'evento morte o lesione da parte di F. S., che, in quei frangenti, era assolutamente convinto di poter salvare la nave e il suo carico.

In estrema sintesi – secondo il Collegio –, la colpa cosciente in capo all'imputato non può trarsi solo dagli elementi offerti dall'accusa (che consentono di rilevare una prevedibilità della morte e delle lesioni, quali conseguenze della situazione d'emergenza, unicamente sul piano astratto), ma deve derivare da una prognosi in concreto, che tenga conto della effettiva prevedibilità da parte del comandante, nella precisa situazione in cui si trovava ad operare, dei medesimi eventi lesivi.

Tale ricostruzione smentisce completamente quanto la Procura di Grosseto si è, invece, affannata a dimostrare, vale a dire che il comandante era tutt'altro che "incosciente" nella contingenza e che le omissioni e i ritardi furono determinati da una

---

<sup>52</sup> Cass. pen., IV, 4 maggio 1993, n. 6686, in *Cass. pen.*, 1994, p. 2773. Conforme Cass. pen., 10 novembre 2005, n. 11360, in *Riv. pen.*, 2006, 7-8, p. 806 (in specie è stato ritenuto commesso, con violazione delle norme di prevenzione degli infortuni sul lavoro, il reato di lesioni colpose in danno di un soggetto che, pur estraneo a qualsiasi rapporto di lavoro, si trovava legittimamente a frequentare un luogo ove si svolgeva un'attività lavorativa).

<sup>53</sup> Richiesta rinvio a giudizio (*ex art. 416 c.p.p.*) della Procura della Repubblica presso il Tribunale Grosseto di data 25 febbraio 2013, p. 593.

<sup>54</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 442.

deliberata decisione di “tenere un basso profilo”, nell’intento di limitare – per quanto possibile – i danni patrimoniali conseguenti alla collisione (attraverso il recupero della nave con un rimorchiatore) e alleggerire così la propria posizione di fronte al datore di lavoro Costa Crociere s.p.a. Una volta inviati i segnali di *distress* e *mayday* e dato il segnale di emergenza generale e di abbandono nave, non sarebbe più stato possibile nascondere all’armatore la reale gravità della situazione a bordo, in quanto sarebbe stata immediatamente avvertita l’Autorità marittima<sup>55</sup>.

Su questo punto, come è facile immaginare, vi saranno molte discussioni ed eccezioni di vario tipo verranno sollevate dalle parti che impugneranno la sentenza ai fini del giudizio d’Appello.

Oltre a non aver garantito l’ordinato salvataggio delle persone (determinando, come visto, la morte di alcune e il ferimento di altre), F. S. non avrebbe allertato prontamente l’Autorità marittima, ma, anzi, avrebbe inviato false comunicazioni alla stessa e, infine, si sarebbe allontanato dalla “Costa Concordia”, così violando un preciso dovere comportamentale (sanzionato dall’art. 1097 cod. nav.) e abbandonando al loro destino centinaia di persone di cui doveva avere cura in qualità di comandante.

Di seguito verranno analizzate proprio tali, ulteriori, declaratorie di responsabilità.

### **3.3. La fattispecie di abbandono nave (art. 1097 cod. nav.).**

L’art. 1097 cod. nav. stabilisce, al primo comma, che: «*il comandante che, in caso di abbandono della nave [...] in pericolo, non scende per ultimo da bordo è punito con la reclusione fino a due anni*»; sono, poi previste, al secondo comma, delle circostanze aggravanti: «*se dal fatto deriva l’incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante [...] la pena è da due a otto anni*»; «*se la nave [...] è adibita al trasporto di persone la pena è da tre a dodici anni*».

Il fondamento dell’incriminazione risiede nell’esigenza che il comandante, quale capo spedizione e soggetto garante, rimanga a bordo dell’imbarcazione in pericolo per attivare e coordinare tutte le procedure volte all’ordinato salvataggio dei passeggeri; l’interesse tutelato attiene, dunque, alla polizia di bordo e con la norma in esame quello che in precedenza era solo un dovere morale del comandante, discendente da una nobile tradizione marinara, è stato assunto a vero e proprio obbligo giuridico.

Presupposto necessario di tale reato è l’esistenza di una situazione di pericolo per la nave<sup>56</sup> e, quindi, la probabilità attuale di un danno all’integrità fisica delle persone; in

---

<sup>55</sup> La Procura, ricordiamolo, ha contestato a F. S. il delitto di naufragio colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni personali colpose plurime nella forma aggravata ex art. 61 n. 3 c.p. escludendo un’imputazione a titolo di dolo eventuale. È del tutto ragionevole, secondo la Pubblica Accusa, ritenere che, nonostante la previsione, non vi sia stata nessuna accettazione volontaristica degli eventi lesivi.

<sup>56</sup> Per quanto riguarda la nave o il galleggiante deve trattarsi di unità adibita alla navigazione marittima, dato che l’art. 1087 cod. nav. esclude la navigazione interna dall’ambito di applicabilità degli artt. 1088 e 1160 cod. nav.

assenza di tale condizione può realizzarsi un diverso reato (Diserzione o Abbandono di comando)<sup>57</sup>, ma non il delitto in questione, che peraltro coinvolge solo chi possiede la qualifica di comandante<sup>58</sup>.

La condotta di “abbandono” presenta un carattere materiale che coincide con l’allontanamento fisico del comandante dalla nave; il reato si consuma nel momento e nel luogo in cui si verifica l’abbandono, inteso quale allontanamento definitivo; la fattispecie, pertanto, non viene integrata nel caso di un abbandono temporaneo dell’unità, imposto dall’esigenza di assicurare lo svolgimento delle operazioni di salvataggio (si pensi all’eventualità in cui il comandante debba trasferirsi all’esterno della nave – ad esempio su una scialuppa o su una lancia – per coordinare meglio le operazioni di evacuazione del bastimento, ma poi vi risalga immediatamente)<sup>59</sup>.

In ordine a questi specifici aspetti, a parere del Tribunale, non si pongono problematiche degne di rilievo, essendo assolutamente incontestabile che nel momento in cui l’imputato scendeva dalla “Concordia”, per salire sul tetto di una lancia di salvataggio, la nave era già fortemente inclinata e in completa balia degli eventi; la stessa si trovava, quindi, in una situazione di oggettivo, grave, pericolo. Peraltro, sempre secondo i giudici, la scelta di F. S. si sostanzia in un abbandono definitivo e non in un’azione transitoria dettata da esigenze contingenti; l’istruttoria dibattimentale ha chiaramente dimostrato che vi era la precisa coscienza e volontà del comandante di lasciare la nave, pur sapendo della presenza di altre persone a bordo (o pur essendosi seriamente rappresentato tale eventualità)<sup>60</sup>.

Il complessivo comportamento tenuto dall’imputato dopo l’allontanamento dalla nave consentirebbe, dunque, di dedurre che, nel momento in cui lasciava la “Concordia”, egli aveva l’intenzione di non farvi più ritorno.

Da ultimo, tornando all’esegesi dell’art. 1097 cod. nav., è interessante notare come attenta dottrina abbia evidenziato alcune criticità nel secondo comma della fattispecie; in particolare lascia perplessi il fatto che il legislatore abbia limitato l’aggravamento delle conseguenze sanzionatorie alla rigida sequenza cronologica abbandono-naufragio, costruendo la fattispecie come un tipico reato aggravato dall’evento (in cui il naufragio deve verificarsi dopo l’abbandono), essendo evidente che l’abbandono è ancor più grave se si realizza durante o in occasione del naufragio.

---

<sup>57</sup> Le fattispecie richiamate – che coinvolgono l’intero equipaggio – sono disciplinate, rispettivamente, negli artt. 1091 e 1098 cod. nav.

<sup>58</sup> Trattasi di reato proprio, in relazione al quale si applicherà l’art. 1081 cod. nav. nel caso in cui vi sia concorso dell’*extraneus*.

<sup>59</sup> T. TESTA, *Abbandono della nave o dell’aeromobile (Diritto penale militare)*, in *Enc. dir.*, I, Milano, 1958, p. 20; G. LEONE, *Spunti su alcune figure di reati della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, p. 140.

<sup>60</sup> Secondo i giudici, «[...] trattandosi di un reato di mera condotta riconducibile alla categoria dei reati omissivi propri, non possono che richiamarsi le argomentazioni sostenute dalle Sezioni Unite della Cassazione in ordine alla possibilità che l’oggetto del dolo eventuale ricada sui presupposti del reato [...] Si può quindi tranquillamente affermare che il reato di abbandono ex art. 1097 cod. nav. non richiede necessariamente che il comandante abbia la certezza, nel momento in cui lascia la nave, che non ci sono altre persone a bordo, potendo l’elemento soggettivo restare integrato anche nella ipotesi in cui lo stesso, pur essendosi seriamente rappresentato la possibilità di tale presenza, decida nondimeno di scendere definitivamente dalla nave» (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 425).



Ciò ha comportato, nel caso della “Costa Concordia”, la mancata contestazione della circostanza aggravante contenuta nel secondo comma e, parimenti, l’organo della Pubblica Accusa (così come il Tribunale) non ha neppure preso in considerazione l’altra circostanza aggravante, inerente la destinazione al trasporto di persone dell’imbarcazione. La norma è stata, infatti, complessivamente interpretata nel senso che l’ulteriore aggravamento sia previsto solo se l’abbandono ha causato incendio, naufragio o sommersione della nave.

In realtà la previsione separata della pena (da tre a dodici anni) potrebbe essere svincolata dal collegamento con l’evento naufragio, in modo da dare rilievo autonomo alla pericolosità della condotta di abbandono del comandante se si tratta di nave adibita al trasporto passeggeri<sup>61</sup>.

### 3.4. Il reato di abbandono di persone incapaci (art. 591 c.p.).

A parere del Tribunale, plurimi elementi, precisi e concordanti, consentono di ritenere fondata anche l’imputazione per il reato in oggetto: l’art. 591 c.p., inserito nel titolo dei “Delitti contro la persona”, e in particolare fra quelli “contro la vita e l’incolumità individuale”, individua il reato di abbandono di persone minori o incapaci, nella condotta di chi «*abbandona una persona minore degli anni quattordici ovvero una persona incapace, per malattia di mente o di corpo, per vecchiaia o per altra causa, di provvedere a se stessa e della quale abbia la custodia o debba avere cura*».

Anche questa norma intende garantire l’osservanza di particolari obblighi di assistenza che, altrimenti, rileverebbero unicamente sotto il profilo morale e presuppone – per quanto qui interessa – il verificarsi di una situazione di fatto che imponga un dovere di custodia e cura dell’agente nei confronti del soggetto passivo<sup>62</sup>.

Orbene, è incontestabile, a parere dei giudici, che nel momento in cui il comandante abbandonava la nave, la situazione a bordo della “Concordia” era tale da rendere estremamente difficile il salvataggio di centinaia di persone, che versavano nella assoluta, oggettiva, incapacità di provvedere a se stesse. Segue una diffusa argomentazione circa il dolo richiesto dalla fattispecie, che può essere riassunta nei seguenti termini: premesso che l’elemento psicologico del reato di cui all’art. 591 c.p. consiste nella coscienza e volontà di abbandonare il soggetto passivo, che non ha la

---

<sup>61</sup> Queste considerazioni critiche sono state espresse da P. PISA, *op. cit.*, p. 368.

<sup>62</sup> Circa la fonte di tale dovere, va ricordato quanto stabilito dalla Corte di Cassazione: «*la norma dell’art. 591 cod. pen. tutela il valore etico-sociale della sicurezza della persona fisica contro determinate situazioni di pericolo. In questa prospettiva, nessun limite si pone nella individuazione delle fonti da cui derivano gli obblighi di custodia e di assistenza che realizzano la protezione di quel bene e che si desumono dalle norme giuridiche di qualsivoglia natura, da convenzioni di natura pubblica o privata, da regolamenti o legittimi ordini di servizio, rivolti alla tutela della persona umana, in ogni condizione ed in ogni segmento del percorso che va dalla nascita alla morte*» (Cass. pen., V, 30 novembre 1993, in *Cass. pen.*, 1995, p. 1502). Nel caso di specie va richiamato il principio della “sicurezza prima di tutto”, evincibile dalle norme SOLAS, dalle Procedure aziendali e dal Ruolo di Appello; principio di cui il comandante di una nave è il primo garante.

capacità di provvedere a se stesso, in una situazione di pericolo per la propria integrità fisica, si tratta di stabilire se il delitto è configurabile anche nella forma del dolo eventuale (e quindi se è sufficiente che il soggetto attivo, dopo essersi rappresentato la concreta possibilità che un incapace versi in stato di pericolo, si allontani nondimeno dal luogo in cui si trova, accettando in tal modo il rischio di abbandonarlo a se stesso).

Il problema è legato al fatto che il delitto in questione, di tipo omissivo proprio, non è un reato di evento e, dunque, occorre stabilire se il dolo eventuale possa riferirsi anche ai presupposti del reato.

Il Tribunale, esprimendo parere favorevole, richiama quanto recentemente affermato dalle Sezioni Unite della Corte di Cassazione in merito alla compatibilità del dolo eventuale con il delitto di ricettazione: essendo la figura del dolo eventuale di costruzione giurisprudenziale e dottrinale, «*non c'è ragione di ritenere che essa possa riferirsi al solo evento del reato e che l'atteggiamento psicologico nel quale la si fa consistere non possa riguardare anche i presupposti. L'elemento psicologico del reato è costituito, prima che da una componente volitiva, da una componente rappresentativa, che investe il fatto nel suo complesso, e dunque non solo gli effetti della condotta ma anche gli altri elementi della fattispecie, e dà piena ragione della colpevolezza dell'agente. Perciò se si ritiene che il dolo sia costituito dalla rappresentazione e volizione del fatto antiggiuridico o anche, nel caso di dubbio, dalla sua accettazione, alla quale si collega secondo la giurisprudenza il dolo eventuale, non c'è ragione di distinguere il caso in cui il dubbio cade sulla verifica dell'evento, che viene accettato, da quello in cui cade su un presupposto. In un caso e nell'altro l'agente si rappresenta la possibilità di commettere un delitto e ne accetta la realizzazione: egli non si astiene dal tenere una condotta ben sapendo che può dar luogo a un illecito, anche se questo non viene direttamente voluto [...]. Deve quindi convenirsi che l'atteggiamento psicologico nel quale si fa consistere il dolo eventuale ben può riguardare i presupposti del reato, anche se si tratta di un atteggiamento che in questo caso si riferisce a una situazione già esistente al momento dell'azione, mentre quando ha ad oggetto l'evento si riferisce a una situazione futura, che potrà derivare dalla condotta dell'agente*»<sup>63</sup>.

In definitiva, seguendo questo orientamento, il reato di abbandono *ex art.* 591 c.p. è configurabile sia nel caso in cui l'agente abbia omissso la condotta di assistenza sapendo con certezza della condizione di incapacità in cui versava la persona offesa, sia nel caso in cui egli abbia posto in essere la medesima condotta nonostante si fosse prospettato la seria possibilità che la persona abbisognasse di cure, finendo con l'accettare il rischio di abbandonarla a se stessa.

Il Tribunale, nel riconoscere che le risultanze istruttorie hanno ampiamente dimostrato la configurabilità, sia sotto il profilo oggettivo che soggettivo, del delitto di cui all'art. 591 c.p., conclude con un'importante precisazione quanto alla consumazione del reato: in specie, la stessa andrebbe individuata nel momento in cui F. S. si allontanava definitivamente dalla "Concordia" a bordo della scialuppa ovvero – qualora non si ritenesse adeguatamente dimostrata la consapevolezza dell'imputato, in quel preciso momento, della presenza di altre persone bisognose a bordo – nel momento in cui –

---

<sup>63</sup> [Cass. pen., SS. UU., 30 marzo 2010, n. 12433.](#), in *questa Rivista*, 20 dicembre 2010.

notiziato dalla Capitaneria circa l'ingente numero di persone in pericolo – si rifiutava di risalire sulla nave.

### **3.5. Le ipotesi contravvenzionali previste nel D.lgs. n. 196/2005 e il connesso trattamento sanzionatorio.**

Altrettanto pacifica è, secondo il Tribunale di Grosseto, l'integrazione da parte dell'imputato delle violazioni contravvenzionali descritte nel capo B dell'imputazione, concernenti la disciplina sul monitoraggio del traffico navale.

F. S. è stato, infatti, condannato per non aver segnalato immediatamente il sinistro alla Autorità marittima competente e per aver fornito alla stessa false informazioni.

L'omessa e/o falsa rapportazione di incidenti in mare viene sanzionata dal combinato disposto degli artt. 17 c. 1 e 25 c. 4 del D.lgs. n. 196/2005; in particolare l'art.17 c. 1 statuisce che:

*«Il comandante di una nave che naviga all'interno della regione di interesse nazionale per la ricerca e il salvataggio in mare, come individuata con decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, rapporta immediatamente all'autorità marittima competente:*

*a) qualsiasi incidente che pregiudica la sicurezza della nave, come collisioni, incagli, avarie, disfunzioni o guasti, allagamento o spostamento del carico, eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura;*

*b) qualsiasi incidente che compromette la sicurezza della navigazione, come guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi guasto o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o la macchina di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione [...]».*

Il successivo art. 25 c. 4 stabilisce la relativa sanzione nei seguenti termini:

*«Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il comandante della nave, il proprietario, il rappresentante legale della compagnia, l'armatore o un suo rappresentante che non osserva gli obblighi rispettivamente previsti dall'articolo 13, commi 1, 2 e 4, dall'articolo 17, comma 1, e dall'articolo 19 ovvero fornisca false informazioni relative alle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo o a elementi che, se non tempestivamente conosciuti, possono creare situazioni di pericolo, è punito con la pena dell'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da euro duemilacinquecentottantadue a euro quindicimilaquattrocentonovantatre».*

A parere dei giudici di primo grado, la commissione di tali peculiari reati da parte di F. S. emerge chiaramente dalla descrizione di quanto occorso in plancia di comando poco dopo l'impatto della nave contro gli scogli.

Nonostante il comandante fosse perfettamente al corrente dell'apertura di una falla lungo lo scafo e del conseguente allagamento della sala macchine e la nave versasse in totale stato di arresto e *black out*, nessuna comunicazione risulta essere stata inviata, nell'immediatezza dei fatti, alla Autorità marittima. In seguito, erano prima la Capitaneria di porto di Civitavecchia e poi quella di Livorno a mettersi in contatto con la "Costa Concordia" per avere informazioni sullo stato di emergenza segnalato

direttamente dai passeggeri, ma il comandante teneva un contegno reticente suggerendo ai propri ufficiali risposte evasive.

Trattandosi di ipotesi contravvenzionali, sarebbe sufficiente l'omessa comunicazione imputabile a colpa, ma nel caso di specie sono ravvisabili in concreto ben quattro condotte dolose, in quanto il comandante, in concorso con gli altri ufficiali che si prestavano a eseguire l'ordine manifestamente illegittimo del loro superiore, forniva volontariamente informazioni parziali alle autorità marittime con l'evidente fine di nascondere la reale situazione di emergenza in cui versava la nave<sup>64</sup>.

Peraltro, in relazione ai reati descritti, risulta correttamente contestata l'aggravante prevista dall'art. 112 c. 1 n. 3) c.p., avendo F. S. determinato persone soggette alla propria autorità, vigilanza o direzione a commettere i reati di omessa e falsa reportazione. Nel caso di specie, è in tutta evidenza la subordinazione gerarchica tra il comandante e gli ufficiali presenti in quel momento in plancia, così come non è contestabile la soggezione psicologica del subordinato, derivante dal potere disciplinare già esercitato discrezionalmente da F. S. in precedenti occasioni.

#### **4. Alcune (breve) riflessioni conclusive.**

Questo, in sintesi, l'approdo cui è giunto il Tribunale di Grosseto, che ha condannato il comandante F. S., per tutti i reati a lui ascritti, alla pena finale di anni sedici di reclusione e mesi uno di arresto, oltre al pagamento delle spese processuali. La sentenza ha disposto, altresì, l'interdizione perpetua dai pubblici uffici e l'interdizione dalla professione di comandante di nave per cinque anni; infine, il comandante è stato condannato, in solido con la responsabile civile Costa Crociere s.p.a., al risarcimento del danno in favore delle numerose parti civili costituite.

La Procura aveva chiesto ventisei anni e tre mesi di reclusione e la misura della custodia cautelare in carcere, rigettata dal Tribunale non sussistendo concreti elementi che giustificino un pericolo di fuga dell'imputato.

Dopo il deposito delle corpose motivazioni (di oltre cinquecento pagine), avvenuto lo scorso 11 luglio, ora è il momento delle impugnazioni in Appello: la difesa di F. S. ha formalizzato le proprie contestazioni nei confronti della sentenza di primo grado, chiedendo l'assoluzione dell'imputato; anche la Procura di Grosseto ha depositato il proprio atto, con l'indicazione di motivi opposti, esprimendo soddisfazione per l'accoglimento della ricostruzione accusatoria da parte dei giudici, ma sollevando perplessità – a quanto par di capire – sul mancato riconoscimento della aggravante della colpa cosciente per le fattispecie di omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime, che ha portato ad una drastica riduzione della pena rispetto a quella che è stata definita una "responsabilità titanica" di F. S. nel naufragio della "Costa Concordia".

Analoga impugnazione è stata presentata dai difensori di alcune delle parti civili, che si erano già espressi in maniera critica su una sentenza ritenuta "salomonica e non

---

<sup>64</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 392.

coraggiosa” per aver concesso una liquidazione decorosa del danno (con provvisionali tra i trenta e i cinquantamila euro), lontana però dal modello punitivo-esemplare di derivazione statunitense, che avrebbe comportato provvisionali fino a trecentomila euro. I legali ritengono, peraltro, che la sentenza non abbia tenuto conto dei comportamenti omissivi (per ragioni economiche di risparmio) della compagnia armatrice, Costa Crociere s.p.a., che avrebbero contribuito alla causazione del naufragio (viene censurata, in particolare, la scarsa preparazione dell’equipaggio alle emergenze, l’insufficienza dei sistemi di sicurezza della nave ed il loro malfunzionamento; criticabile è anche la prassi dei cosiddetti ‘inchini’ fatti dai comandanti delle navi della flotta nei luoghi di interesse turistico, a fini strettamente commerciali e promozionali).

Quanto fin qui riportato serve a delineare un quadro sufficientemente chiaro della situazione attuale, per comprendere i possibili sviluppi di una vicenda giudiziaria che non ha eguali nel panorama giurisprudenziale italiano.

Venendo, ora, al merito della condanna, ciò su cui si discuterà ancora a lungo – e che maggiormente interessa – riguarda il profilo soggettivo accertato in relazione ai reati di naufragio colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime.

Il percorso argomentativo seguito dal Tribunale ha escluso l’aggravante della colpa cosciente in relazione a queste due ultime fattispecie, riconoscendola, invece, per il reato di naufragio; diversamente, la Procura di Grosseto ha cercato di dimostrare (in ordine a tutte e tre le principali imputazioni) che la violazione delle plurime regole cautelari da parte del comandante era sorretta da un adeguato coefficiente di prevedibilità ed evitabilità in concreto del rischio di lesione per i beni giuridici tutelati e che egli ha, nondimeno, agito confidando nell’assoluto convincimento di poter evitare l’effettiva realizzazione degli eventi descritti.

Scorrendo i contenuti della sentenza e confrontandoli con le settecento pagine della richiesta di rinvio a giudizio emerge un duplice “profilo psicologico” del comandante F.S., che – da un lato – pare aver agito coscientemente, in spregio a tutte le più elementari regole tecniche e con incredibile superficialità, allo scopo precipuo di alleggerire la propria posizione di fronte al datore di lavoro<sup>65</sup>; mentre, dall’altro – seppur spinto dalla medesima necessità di attenuare la propria responsabilità agli occhi della

---

<sup>65</sup> Particolarmente dura la posizione della Procura nell’affermare quanto segue: «[...] ancor più che per il delitto di naufragio, una scioccante imprudenza e una colossale imperizia – insieme alla meschina volontà di nascondere sino all’ultimo le proprie responsabilità nella causazione del sinistro e di evitare di attenersi alle procedure, anche per motivi ignobili di convenienza economica – sorreggono una impressionante serie di condotte, attive ed omissive, che si pongono come la prima e fondamentale causa della morte dei ventisette passeggeri e dei cinque membri dell’equipaggio e del ferimento di centinaia di persone». E ancora «Traspare, al contrario, dall’intera gestione dell’emergenza pianificata, gestita ed attuata da F. S., secondo le sue stesse ammissioni, la precisa volontà di bypassare le cautele previste per simili frangenti, allo scopo di evitare maggiori spese alla società armatrice, già costretta a patire un danno più che significativo dalle disastrose conseguenze della sua bravata (e così sperando di migliorare le proprie future prospettive in seno alla medesima società)». (Richiesta rinvio a giudizio (ex art. 416 c.p.p.) della Procura della Repubblica presso il Tribunale Grosseto di data 25 febbraio 2013, pp. 591-592).

società armatrice –, sembra realmente “vittima” degli eventi (e, quindi, incapace di direzionarsi per governarli)<sup>66</sup>.

Questo primo raffronto consente di confortare l’opinione di chi ritiene che la colpa cosciente (ma si vedrà che è più corretto parlare di *colpa con previsione*)<sup>67</sup> non abbia un fondamento puramente normativo, in quanto la componente psicologica risulta preponderante, e che sia per questo necessaria anche un’indagine sui processi conoscitivi e motivazionali del soggetto agente<sup>68</sup>.

Orbene, nel leggere la pronuncia, colpisce non tanto la ricostruzione degli accadimenti che hanno portato alla causazione del naufragio [in quanto il Tribunale accredita l’esito delle indagini svolte dalla Procura e riconosce, come detto, l’aggravante prevista dall’art. 61 n. 3) c.p.], quanto la sintesi della disgraziata gestione dell’emergenza a bordo, in seguito all’urto contro gli scogli.

Il dato comune, sul quale non sembrano esservi dubbi, è rappresentato dal fatto che la morte dei ventisette passeggeri e dei cinque membri dell’equipaggio ed il ferimento di centinaia di persone furono conseguenza non tanto del naufragio, quanto del ritardo e della superficialità con cui venne gestita l’emergenza generale e dell’abbandono della nave da parte del comandante. Anche a prescindere dall’enormità della colpa di F.S. nel portare la “Concordia” a collidere contro le “Scole”, la perdita di vite umane e la lesione all’integrità fisica di molti avrebbero potuto essere sicuramente evitate se il comandante avesse gestito le operazioni di evacuazione con la serietà, l’attenzione e la tempestività, imposte dal suo ruolo.

Nel dettaglio della ricostruzione processuale le prospettive, però, divergono.

Secondo la Procura di Grosseto è certo che il comandante era consapevole della situazione di pericolo posta in essere con la sua condotta, caratterizzata dalla violazione di tutte le procedure finalizzate alla conservazione dell’integrità fisica e della vita delle persone imbarcate, prospettandosi nella sua mente che si potesse verificare la morte o il ferimento di alcune di loro, ma è altrettanto certo che egli agì confidando nel fatto che tali eventi non si sarebbero verificati, in quanto – dopo aver dato fondo all’ancora da entrambi i lati – la nave si era sostanzialmente stabilizzata sul basso fondale vicino agli

---

<sup>66</sup> A parere del Collegio, il predetto assunto accusatorio non è condivisibile: «Questa conclusione, tuttavia, porta a far pensare che il ritardo della chiamata dell’emergenza generale fosse dovuto a una evidente sottovalutazione della crisi, imputabile a quella “fuga dalla realtà” di cui si è già fatto cenno in precedenza, che in tal modo compromette l’assunto accusatorio fondato sull’equazione gravità della crisi = prevedibilità dell’evento delittuoso. Come già visto nell’esaminare i profili di colpa riguardanti la gestione dell’emergenza, il comportamento dell’imputato tenuto nel corso di quelle drammatiche fasi evidenziava una pervicace non accettazione della cruda realtà dei fatti. Egli era assolutamente convinto di poter salvare la nave, confidando in tal modo di alleggerire la propria responsabilità anche nei confronti della società armatrice» (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 440).

<sup>67</sup> L’equiparazione non è da tutti condivisa in dottrina (v. S. PROSDOCIMI, *op. cit.*, p. 40).

<sup>68</sup> In un percorso ermeneutico di affrancamento dalla matrice psicologica, con conseguente normativizzazione della colpa, il fondamento della responsabilità si rinviene nella contrarietà della condotta a norme di comportamento di cui sono espressione le regole cautelari dirette a prevenire determinati eventi e nell’inosservanza del livello di diligenza, prudenza e perizia oggettivamente dovuto ed esigibile (In dottrina, su questi temi, v. F. GIUNTA, *La normatività della colpa penale. Lineamenti su una teorica*, in *Riv. it. dir. e proc. pen.*, 1999, p. 86; per una lettura critica si rinvia ad A. DI LANDRO, *La colpa medica negli Stati Uniti e in Italia. Il ruolo del diritto penale e il confronto col sistema civile*, Torino, 2009).



scogli, il mare era calmo e i primi soccorsi sarebbero arrivati celermente data la vicinanza del porto del Giglio (in realtà, come sappiamo, la possibilità di salvarsi, imbarcandosi regolarmente sulle scialuppe, fu negata a tutti coloro che – trovandosi sul lato sinistro – furono costretti a muoversi verso il lato dritto e vennero poi travolti dal definitivo ribaltamento della nave e dai vortici d’acqua risalita lungo i vari ponti).

Dall’esame delle risultanze istruttorie il profilo soggettivo della colpa cosciente sembra, dunque, pienamente integrato: l’agente ha violato una regola cautelare il cui scopo era quello di evitare un evento lesivo (e questa violazione ha eziologicamente determinato il fatto dannoso), ma ha realizzato tale condotta nel preciso convincimento che quest’ultimo non si sarebbe verificato.

Il Tribunale, invece, disconosce la sussistenza della circostanza aggravante in esame, affermando che F. S. – in seguito all’urto – si trovava in una condizione di «*pervicace non accettazione della realtà dei fatti*» che non gli consentiva di valutare gli accadimenti in corso; nella sua mente si era verificato un sostanziale *black out*; l’abulia – che per lunghi, fatali, minuti non venne scalfita dalle pressanti sollecitazioni di alcuni suoi uomini – e le poche decisioni prese in seguito, del tutto illogiche e incongruenti, erano indotte da una vera e propria “fuga dalla realtà”, incompatibile con una concreta e cosciente previsione dell’evento morte o lesione.

Qui il giudice di *prime cure* sembra chiaramente distinguere la **previsione** dell’evento morte/lesioni da parte del comandante F. S., rispetto alla **prevedibilità** dello stesso: «[...] *ciò che è prevedibile in generale dall’agente-modello non corrisponde necessariamente a ciò che ha previsto in concreto l’imputato (potendo questi, per assoluta negligenza, aver sottovalutato la gravità della situazione)*»<sup>69</sup>.

Il “di più” richiesto per fondare l’addebito colposo nella forma aggravata non può essere costituito dall’emergenza in atto o dalla gravità delle violazioni compiute (si può avere previsione dell’evento anche in presenza di lievi trasgressioni, così come la violazione può essere macroscopica senza che l’agente preveda l’evento), ma è necessario che vi siano tutta una serie di elementi sintomatici, ulteriori, idonei ad affermare che l’evento – in costanza della condotta censurata – è stato effettivamente previsto<sup>70</sup>.

Secondo il Tribunale tali elementi non sono stati accertati e le prove indiziarie allegate dalla Procura (alcune conversazioni intercorse tra F. S. e i suoi uomini mentre si trovavano in plancia di comando)<sup>71</sup> non risultano sufficienti, né paiono risolutive, in quanto si collocano temporalmente in un momento in cui la condotta omissiva

---

<sup>69</sup> Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 439.

<sup>70</sup> Significativo il passaggio della pronuncia in cui si afferma che: «[...] *deve dunque affermarsi che la colpa cosciente dell’imputato non può trarsi, con ragionamento inferenziale sufficientemente affidabile, dagli elementi suggeriti dall’accusa, indicativi soltanto della gravità della situazione di emergenza e dunque della prevedibilità dell’evento, ma non anche della previsione in concreto di esso da parte dell’imputato*» (Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, p. 441).

<sup>71</sup> L’ufficio del P.M. ha focalizzato l’attenzione su due frasi: «*Io non voglio ... non faccio morire a nessuno qui*» e «*Guarda, io penso che non ... praticamente stiamo imbarcando acqua, eh ... mò noi stiamo a mettere i passeggeri nelle lance ... tanto è calma piatta ... e poi Dio ci pensi!*».

determinante ai fini della causazione degli eventi (l'omessa tempestiva comunicazione dell'ordine di emergenza generale e di abbandono nave) si era già perfezionata.

In ultima analisi, la componente psicologica dell'aver agito nonostante la rappresentazione dell'evento non è stata accertata al di là di ogni ragionevole dubbio e ciò non può che risolversi in favore della difesa dell'imputato, in virtù del principio del *favor rei*.

La sentenza, nel giungere a tale conclusione, si pone sulla scia di quelle pronunce che, nel valutare i criteri utilizzabili per verificare quando un evento è *stato effettivamente previsto*, richiedono un convincimento con elevato grado di *probabilità* (concetto distinto da quello di "possibilità")<sup>72</sup>.

La sentenza, poi, implicitamente rimarca la distinzione tra colpa cosciente (con previsione dell'evento) e colpa incosciente (ordinaria, o senza previsione), argomento che presenta aspetti di notevole interesse, forse trascurati rispetto alle problematiche legate al binomio colpa cosciente/dolo eventuale<sup>73</sup>.

Come più volte ricordato, qualora l'agente, pur rappresentandosi l'eventualità che il fatto lesivo si realizzi, ne escluda la reale verifica e non si astenga dal porre in essere la condotta vietata, si ha colpa cosciente; se invece non prende in

<sup>72</sup> In giurisprudenza v. Cass. pen., IV, 23 maggio 1986, n. 1465, in *Riv. it. med. leg.*, 1989, p. 652 (trattasi del disastro ICMESA di Seveso, in ordine al quale la Suprema Corte ha precisato che «l'effettiva previsione dell'evento può essere desunta da ogni elemento idoneo, oggettivo o soggettivo, tra cui, soprattutto, il grado di probabilità del verificarsi dell'evento, con riferimento alle capacità intellettive dell'agente». In merito alla sussistenza dell'aggravante ex art. 61 n. 3 c.p., riconosce l'insufficienza della mera prevedibilità e la necessità di una concreta previsione dell'evento Cass. pen., 10 aprile 2014, n. 24612, in *Riv. pen.*, 2014, p. 697 (Nella specie, in applicazione di tale principio, la Corte ha censurato la decisione dei giudici di merito i quali, in un caso di duplice omicidio colposo derivante da incidente stradale, avevano riconosciuto l'aggravante in questione sulla sola base della prevedibilità dell'evento, avuto riguardo alla gravità della condotta colposa posta in essere dall'imputato, costituita dall'aver egli intrapreso, alla guida della sua vettura, procedendo a velocità largamente superiore al consentito, in prossimità di una curva, il sorpasso di altro veicolo, venendo quindi a collidere con un ciclomotore proveniente dall'opposto senso di marcia).

Pertinente, trattando il caso del naufragio della nave "Seagull" – che causò la morte di trenta membri dell'equipaggio –, Cass. pen., IV, 6 novembre 1979, in *Foro it.*, 1981, II, 121: la pronuncia condanna per i reati di naufragio e omicidio colposo i proprietari e gli armatori della nave, affondata per capovolgimento durante l'infuriare di una burrasca. La colpa è stata ravvisata nell'aver consentito la navigazione malgrado la carenza dei requisiti essenziali di sicurezza e l'insufficienza e l'inidoneità degli ufficiali di coperta.

In motivazione si legge che l'aggravante della colpa cosciente ricorre quando l'evento non voluto, né considerato di sicuro accadimento, si rappresenti nella mente dell'agente come "possibile e probabile".

Il criterio della "probabilità", distinto da quello della "possibilità", circa la rappresentazione dell'evento, è stato utilizzato anche per distinguere il dolo eventuale dalla colpa cosciente, ma è stato variamente criticato in dottrina per la sua eccessiva indeterminatezza (S. CANESTRARI, *Dolo eventuale e colpa cosciente*, cit., p. 33; S. PROSDOCIMI, *op. cit.*, p. 43).

<sup>73</sup> In dottrina, circa la distinzione tra colpa grave, cosciente ed incosciente, v. D. CASTRONUOVO, *La colpa penale*, Milano, 2009; ID., *La colpa "penale". Misura soggettiva e colpa grave*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2013, 4, p. 1723; ID., *L'evoluzione teorica della colpa penale tra dottrina e giurisprudenza*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2011, 4, p. 1594; C. BRUSCO, *La colpa con previsione. Negligence with Foresight*, in *Cass. pen.*, 2015, 3, p. 1280 ss.; L. CORNACCHIA, *Colpa incosciente e colpa lieve: le ragioni di una possibile delimitazione della responsabilità penale*, in G. De Francesco-E. Venafro (a cura di), *Meritevolezza di pena e logiche deflattive*, Torino, 2002, p. 193; R. WENIN, *La categoria della "Leichtfertigkeit" nell'esperienza tedesca ed europea*, in *Ind. pen.*, 2005, 1, p. 239.

considerazione il verificarsi dell'evento, nemmeno a livello di rappresentazione, si ha colpa incosciente.

Orbene, come è stato correttamente osservato, la previsione dell'evento può connotare non solo la condotta di chi, pur rendendosi conto del rischio concreto e presente, agisce comunque, con il convincimento di scongiurarlo, ma anche quella di chi esamina scrupolosamente tutte le possibili conseguenze della sua condotta e individua – prevedendoli – i rischi della medesima<sup>74</sup>.

Ora, può davvero affermarsi che l'agire senza porsi interrogativi, senza alcuno scrupolo, con atteggiamento di totale noncuranza, sia meno grave rispetto all'agire avendo preveduto l'evento (magari in seguito ad una attenta analisi delle circostanze del fatto)? L'agire nonostante la previsione dell'evento identifica sempre un più intenso grado di colpa ed è, quindi, indice univoco di maggiore pericolosità?<sup>75</sup>

Questi interrogativi possono ben attagliarsi al caso di specie (in relazione al quale non è del tutto chiaro – per difetto di prova sul punto – se F. S. si trovava in una

<sup>74</sup> C. BRUSCO, *op. cit.*, p. 1286.

<sup>75</sup> In senso negativo si esprime una interessante sentenza di merito, Trib. Milano, 21 novembre 2008, n. 2118, in *Guida al diritto*, 2009, 7, p. 81, che stabilisce come: «*lo stato psicologico del conducente di un autoveicolo, che non si rappresenta il binomio pericolo/convincimento di evitare eventuali incidenti, ma più semplicemente si muove nella più completa, nonché concretamente più grave, noncuranza di quanto può avvenire agli altri utenti della strada, si può definire non tanto come colpa cosciente [...], ma come colpa grave per difetto di percezione sociale di propri atti e non può che portare all'individuazione di una pena base [...] per il reato di omicidio colposo prossima ai massimi edittali*» (Fattispecie in cui il conducente, totalmente incurante delle più basilari norme relative alla circolazione stradale, al termine di numerose infrazioni e in stato di alterazione causato dall'uso di sostanza stupefacente, ha investito un pedone, causandone la morte).

Perplessità e soluzioni interpretative vengono avanzate anche da R. WENIN, *La categoria della "Leichtfertigkeit" nell'esperienza tedesca ed europea*, cit., pp. 255-256. L'Autore, nell'analizzare il diverso inquadramento dogmatico della "Leichtfertigkeit" rispetto alla colpa cosciente, riconosce come la distinzione tra le due ipotesi possa ricavarsi dal diverso motivo fondante l'accettazione del pericolo: «[...] nel caso della colpa cosciente è la fiducia nell'idoneità delle proprie capacità a scongiurare l'evento a supportare la condotta dell'autore, viceversa nel caso della "Leichtfertigkeit" l'agente si pone di fronte al riconosciuto pericolo in un atteggiamento di "frivola indifferenza", ossia di fiducia nell'evitabilità di un evento che, a causa di una superficiale analisi della situazione, sembra risultare possibile ma improbabile, atteggiamento che può essere espresso tramite le parole "ma sì, non succederà"». Alla luce di tali considerazioni la categoria della "Leichtfertigkeit" sembra riconducibile a quella della colpa grave (incosciente). Nello studio viene, poi, ripresa la problematica – sollevata dalla dottrina tedesca – se sia più grave la presenza dell'elemento soggettivo della "Leichtfertigkeit" o quello della colpa cosciente. L'Autore conclude affermando che: «L'elemento centrale è dato dalla funzione primaria che in chiave di politica criminale si desidera attribuire allo strumento penale, e dai principi ispiratori. Se si considera come funzione primaria la tutela della collettività in senso lato e degli interessi sociali, la condotta di colui che nemmeno si è rappresentato il pericolo connesso alla sua azione, suscita sicuramente una maggiore reazione sociale; ove però elemento centrale sia dato dalla manifestazione di un atteggiamento criminale, intesa come avversità consapevole ai principi espressi dall'ordinamento, l'accettazione del rischio presente nella colpa cosciente risulta fondare una maggiore rimproverabilità. Decisivo diviene quindi, per individuare il rapporto di gravità tra i due istituti, il punto di vista prescelto. Riteniamo che alla luce di un diritto penale ispirato ad una "concezione personale" della pena, in cui la responsabilità venga valutata in relazione al reale atteggiamento criminale, e a cui non si vogliono attribuire compiti, secondo noi, spettanti ad altri rami del diritto, la colpa grave vada inquadrata, nella scala che conduce al dolo, in una soglia inferiore rispetto a quella della colpa cosciente».

situazione di piena coscienza, assoluta e totale inconsapevolezza – per quanto tempo e in relazione a quali precise condotte – o se, piuttosto, palesava una sostanziale, perdurante, indifferenza)<sup>76</sup> e verranno sicuramente ripresi nel tentativo di riformare la sentenza del Tribunale di Grosseto.

Allo stato, altro non è possibile dire.

La vicenda processuale della “Costa Concordia” impegnerà il penalista nel rinnovato studio di fondamentali categorie dogmatiche, ma al momento possono essere spese solo considerazioni provvisorie e parziali e non resta che aspettare l’esito del giudizio di secondo grado e del successivo ricorso in Cassazione per sapere, con certezza, se la giurisprudenza perseguirà la strada già tracciata in significativi precedenti, operando con strategie differenti a seconda delle contingenti esigenze probatorie ed accogliendo ricostruzioni che garantiscano il più ampio margine di manovrabilità necessario per soddisfare le varie istanze di politica criminale.

---

<sup>76</sup> Interessante ricordare come, in relazione al reato di abbandono nave *ex art.* 1097 cod. nav., è stata dimostrata la precisa consapevolezza e volontà del comandante di abbandonare la nave, pur sapendo della presenza di altre persone a bordo (o pur essendosi seriamente rappresentato tale eventualità), e che in relazione alla fattispecie di abbandono di persone incapaci prevista dall’art. 591 c.p. è stata riconosciuta la configurabilità del dolo eventuale.