



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

La Corte di Appello di Firenze

Sezione III Penale, composta dai Magistrati:

1. **Annese** Dott. Angela Presidente
2. **Favi** Dott. Anna Consigliere
3. **Bagnoli** Dott. Erminia Consigliere Rel.

Udita la relazione della causa fatta all'udienza dal Dott. Bagnoli, sentiti il Procuratore Generale, l'appellante e i difensori

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

Nel procedimento penale nei confronti di:

SCHETTINO Francesco, detenuto p.a.c. rinunciante a comparire, n. a Napoli il 14.11.1960, con domicilio dichiarato in Meta di Sorrento, via Vico San Cristoforo 10, difeso di fiducia dagli avv. Paola Astarita e Saverio Senese del foro di Napoli

IMPUTATO

- A) *del reato p. e p. dall'art. 7 comma 1° lett. e) D.L.vo 271/1999 in quanto, quale Comandante della motonave Costa Concordia, in occasione*

N°
2696 Reg.Sen

t.

N°Reg.Gen.

6786/17

N°N.R. 658/13

N°
_____ Camp.P

en.

SENTENZA

In data 15.5.2018

Li, _____

Fatte schede e
comunicazione
elettorale

Il Cancelliere

del naufragio accaduto in Isola del Giglio il 13 gennaio 2012, non adottava tutte le misure necessarie ed idonee a limitare al minimo i rischi per i lavoratori marittimi imbarcati. In Isola del Giglio il 13 gennaio 20102

B) del reato p. e p. dall'art. 8 comma 1° lett. g)

D.L.vo 271/1999 in quanto, nella medesima qualità di cui al capo che precede, non attuava con diligenza le procedure di emergenza emesse dall'armatore in caso di sinistro marittimo e previste dall'art. 5 lett. h) e 6 del predetto Decreto Legislativo. In Isola del Giglio il 13 gennaio 20102

C) del reato p. e p. dall'art. 110 e 734 c.p., perché,

*quale Comandante della nave Costa Concordia, in concorso tra di loro con AMBROSIO *Ciro* quale primo ufficiale di coperta della nave Costa Concordia, capo del turno di guardia tra le ore 20 e le ore 24 e poi in sottordine dopo l'assunzione del comando da parte di Francesco Schettino e CORONICA *Silvia* quale terzo ufficiale di coperta della nave Costa Concordia e Jacob RUSLI BIN quale timoniere, in sottordine nel turno di guardia tra le ore 20 e le ore 24 (nei cui confronti si procede separatamente), a seguito del naufragio della motonave Costa Concordia causato per colpa consistita in imprudenza, negligenza ed imperizia e in violazione di leggi, regolamenti, ordini e discipline, ed in particolare e tra l'altro:*

Lì, _____

Trasmesso estratto

sentenza alla

Procura Gen. Sede e

Questura di

Il Cancelliere

SCHETTINO

-omettendo di assicurarsi che la rotta prevista fosse stata pianificata usando adeguate e appropriate carte nautiche e altre pubblicazioni nautiche necessarie per il viaggio previsto, contenenti precise, complete ed aggiornate informazioni riguardanti quelle restrizioni per la navigazione ed i rischi che sono di natura permanente o prevedibile e che sono pertinenti per la sicura navigazione della nave;

- omettendo di prendere in adeguata considerazione i pericoli conseguenti ad una navigazione non compiutamente pianificata e comunque poi effettuata in concreto senza avere in dotazione e comunque senza la materiale disponibilità di adeguata cartografia tradizionale di maggiore dettaglio e in particolare della necessaria carta nautica n. 119 – scala 1:20.000 – dell’Istituto Idrografico della Marina Militare Italiana;

- avvicinandosi eccessivamente ed immotivatamente alla costa dell’Isola del Giglio, omettendo di verificare che la nave seguisse una rotta sicura, discostandosi dalla rotta precedentemente tracciata in rettifica a quella originaria e non percependo per tempo – né direttamente, né mediante la strumentazione di bordo – la presenza di scogli e bassi fondali in prossimità della nuova rotta al momento seguita;

- mantenendo in navigazione in acque ristrette e con la prua quasi perpendicolare alla linea di costa una velocità prossima ai 16 nodi, nonostante la prossimità di ostacoli, la presenza di bassi fondali, le condizioni di manovrabilità della nave - con speciale riferimento alla distanza di arresto ed alle sue qualità evolutive nelle condizioni del momento - e l'ora notturna;

- dando al timoniere con elevatissima frequenza ordini sulla rotta da seguire, senza specificare la velocità dell'accostata e in genere il tempo massimo di esecuzione dell'ordine impartito (ed anzi, in una occasione, indicando che l'ordine doveva essere eseguito lentamente e in maniera non brusca);

- non eseguendo, con decisione ed ampio margine di tempo e con il dovuto rispetto delle buone regole dell'arte marinara, ogni manovra opportuna per evitare la collisione della nave contro un basso fondale, così da aprire una falla nella parte sinistra dello scafo (e pertanto anche in violazione della regola n. 8 del suddetto regolamento Colreg);

cagionato il naufragio e la parziale sommersione della Costa Concordia (che alle ore 21.45.07 andava a collidere con un basso fondale nei pressi degli scogli denominati Le Scole - riportando una deformazione dello scafo della lunghezza di 52,943 metri, una lacerazione principale della lunghezza di 35,859 metri e

dell'area di 70,85 metri quadrati con una conseguente rientrata d'acqua di migliaia di metri cubi al minuto, oltre ad una lacerazione secondaria della lunghezza di 1,12 metri con un'altezza di circa 5 centimetri – cosicché perdeva la galleggiabilità e la stabilità e finiva per incagliarsi e capovolgersi parzialmente a circa trenta metri dalla punta della Gabbianara , causando l'alterazione – mediante immutazione rilevante e apprezzabile, anche sotto il profilo temporale, delle caratteristiche della costa, attesa la permanenza del relitto per oltre trenta mesi – delle bellezze naturali e dei luoghi soggetti alla speciale protezione dell'autorità (in particolare, i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, ivi compresi gli specchi d'acqua antistanti la costa, ex art. 142, 1° comma lett.a, decreto legislativo 42/04).

In Isola del Giglio, dal 13 gennaio 2012 al 23 luglio 2014

N. 4786/2017 R.G.

N. 458/13 R. G. notizie reato



CORTE DI APPELLO DI FIRENZE

SEZIONE III PENALE

SENTENZA

Procedimento penale nei confronti di:

SCHETTINO Francesco, detenuto p.a.c. rinunciante a comparire, n. a Napoli il 14.11.1960, con domicilio dichiarato in Meta di Sorrento, via Vico San Cristoforo 10, difeso di fiducia dagli avv. Paola Astarita e Saverio Senese del foro di Napoli

IMPUTATO

- A) *del reato p. e p. dall'art. 7 comma 1° lett. e) D.L.vo 271/1999 in quanto, quale Comandante della motonave Costa Concordia, in occasione del naufragio accaduto in Isola del Giglio il 13 gennaio 2012, non adottava tutte le misure necessarie ed idonee a limitare al minimo i rischi per i lavoratori marittimi imbarcati. In Isola del Giglio il 13 gennaio 20102*
- B) *del reato p. e p. dall'art. 8 comma 1° lett. g) D.L.vo 271/1999 in quanto, nella medesima qualità di cui al capo che precede, non attuava con diligenza le procedure di emergenza emesse dall'armatore in caso di sinistro marittimo e previste dall'art. 5 lett. h) e 6 del predetto Decreto Legislativo. In Isola del Giglio il 13 gennaio 20102*
- C) *del reato p. e p. dall'art. 110 e 734 c.p., perché, quale Comandante della nave Costa Concordia, in concorso tra di loro con AMBROSIO Ciro quale primo ufficiale di coperta della nave Costa Concordia, capo del turno di guardia tra le ore 20 e le ore 24 e poi in sottordine dopo l'assunzione del comando da parte di Francesco Schettino e CORONICA Silvia quale terzo ufficiale di coperta della nave Costa Concordia e Jacob RUSLI BIN quale timoniere, in sottordine nel turno di guardia tra le ore 20 e le ore 24 (nei cui confronti si*

A handwritten signature in the bottom right corner of the page.

procede separatamente), a seguito del naufragio della motonave Costa Concordia causato per colpa consistita in imprudenza, negligenza ed imperizia e in violazione di leggi, regolamenti, ordini e discipline, ed in particolare e tra l'altro:

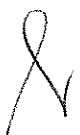
SCHETTINO

-omettendo di assicurarsi che la rotta prevista fosse stata pianificata usando adeguate e appropriate carte nautiche e altre pubblicazioni nautiche necessarie per il viaggio previsto, contenenti precise, complete ed aggiornate informazioni riguardanti quelle restrizioni per la navigazione ed i rischi che sono di natura permanente o prevedibile e che sono pertinenti per la sicura navigazione della nave;

- omettendo di prendere in adeguata considerazione i pericoli conseguenti ad una navigazione non compiutamente pianificata e comunque poi effettuata in concreto senza avere in dotazione e comunque senza la materiale disponibilità di adeguata cartografia tradizionale di maggiore dettaglio e in particolare della necessaria carta nautica n. 119 – scala 1:20.000 – dell'Istituto Idrografico della Marina Militare Italiana;

- avvicinandosi eccessivamente ed immotivatamente alla costa dell'Isola del Giglio, omettendo di verificare che la nave seguisse una rotta sicura, discostandosi dalla rotta precedentemente tracciata in rettificata a quella originaria e non percependo per tempo – né direttamente, né mediante la strumentazione di bordo – la presenza di scogli e bassi fondali in prossimità della nuova rotta al momento seguita;

- mantenendo in navigazione in acque ristrette e con la prua quasi perpendicolare alla linea di costa una velocità prossima ai 16 nodi, nonostante la prossimità di ostacoli, la presenza di bassi fondali, le condizioni di manovrabilità della nave – con speciale riferimento alla distanza di arresto ed alle sue qualità evolutive nelle condizioni del momento - e l'ora notturna;



- dando al timoniere con elevatissima frequenza ordini sulla rotta da seguire, senza specificare la velocità dell'accostata e in genere il tempo massimo di esecuzione dell'ordine impartito (ed anzi, in una occasione, indicando che l'ordine doveva essere eseguito lentamente e in maniera non brusca);

- non eseguendo, con decisione ed ampio margine di tempo e con il dovuto rispetto delle buone regole dell'arte marinara, ogni manovra opportuna per evitare la collisione della nave contro un basso fondale, così da aprire una falla nella parte sinistra dello scafo (e pertanto anche in violazione della regola n. 8 del suddetto regolamento Colreg);

cagionato il naufragio e la parziale sommersione della Costa Concordia (che alle ore 21.45.07 andava a collidere con un basso fondale nei pressi degli scogli denominati Le Scole – riportando una deformazione dello scafo della lunghezza di 52,943 metri, una lacerazione principale della lunghezza di 35,859 metri e dell'area di 70,85 metri quadrati con una conseguente rientrata d'acqua di migliaia di metri cubi al minuto, oltre ad una lacerazione secondaria della lunghezza di 1,12 metri con un'altezza di circa 5 centimetri – cosicché perdeva la galleggiabilità e la stabilità e finiva per incagliarsi e capovolgersi parzialmente a circa trenta metri dalla punta della Gabbianara, causando l'alterazione – mediante immutazione rilevante e apprezzabile, anche sotto il profilo temporale, delle caratteristiche della costa, attesa la permanenza del relitto per oltre trenta mesi – delle bellezze naturali e dei luoghi soggetti alla speciale protezione dell'autorità (in particolare, i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, ivi compresi gli specchi d'acqua antistanti la costa, ex art. 142, 1° comma lett.a, decreto legislativo 42/04).

In Isola del Giglio, dal 13 gennaio 2012 al 23 luglio 2014

Il P.G. conclude: ndp per intervenuta prescrizione dei reati di cui ai capi A) e B) della imputazione e conferma della sentenza nel resto.

I difensori delle parti civili presentano conclusioni scritte e nota spese e chiedono conferma delle statuizioni civili.

Il difensore dell'imputato: insiste nei motivi di appello e prescrizione per tutti i reati.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

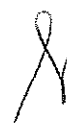
Con sentenza emessa dal Tribunale di Grosseto in composizione monocratica all'esito di giudizio ordinario in data 22.12.2016, SCHETTINO Francesco veniva condannato alla pena di mesi tre di arresto in relazione alla violazione di cui all'art. 7, D.L.vo n. 271/99; alla pena di giorni quindici di arresto in relazione al reato di cui all'art. 8 del medesimo decreto e alla pena di € 5.000 di ammenda in relazione al reato di cui all'art. 734 c.p., oltre spese, con il riconoscimento del beneficio della sospensione condizionale della pena, nonché condannato, in solido con il responsabile civile "Costa Crociere Spa", al risarcimento dei danni arrecati alle parti civili, da liquidarsi in separata sede, ed al pagamento delle spese di giudizio sostenute dalle indicate parti civili.

Nei termini di legge interponevano appello i difensori di fiducia dell'imputato.

Il giudizio di appello veniva fissato per il 15 maggio 2018; rinunciante a comparire l'imputato, detenuto per altra causa, dopo la relazione le parti rassegnavano le conclusioni sopra trascritte. La Corte pronunciava sentenza dando lettura del dispositivo; la motivazione era riservata nel termine di legge ordinario.

LA SENTENZA

I fatti risultano diffusamente ricostruiti nella sentenza impugnata ed attengono ai rilievi originati dal naufragio della motonave "Costa Concordia" accaduto il 13 gennaio 2012 nei pressi dell'Isola del Giglio (GR) - in conseguenza del quale decedevano 32 persone, fra le quali cinque membri dell'equipaggio, ed altre 193 riportavano lesioni - derivanti dalla violazione delle disposizioni normative, regolamentari e predisposte dall'armatore a tutela del personale imbarcato, rilievi posti a carico dell'odierno imputato in ragione della posizione di garanzia dal medesimo rivestita in relazione alla incolumità del personale di servizio, essendo egli il Comandante della nave.



Il giudice di primo grado perveniva all'affermazione della penale responsabilità dell'imputato, con riferimento ai reati di cui ai capi A) e B) della imputazione, dopo aver premesso e richiamato le fonti normative, internazionali ed interne, dettate in materia della sicurezza della navigazione, nonché le prescrizioni adottate dalle singole compagnie di navigazione, concernenti, peraltro, la gestione dell'emergenza conseguente all'eventuale infortunio marittimo; e dopo aver proceduto alla ricostruzione della condotta dell'imputato - connotata colposamente da numerose violazioni normative ed individuate dall'armatore - sulla scorta dei dati forniti dalla cosiddetta scatola nera (la registrazione di quanto accaduto in plancia di comando e del funzionamento dei sistemi di bordo), i cui dati erano stati estrapolati dai periti nel corso dell'incidente probatorio relativo al procedimento per naufragio, omicidio e molto altro, nell'ambito del quale l'imputato aveva riportato condanna con sentenza divenuta irrevocabile, le relazioni dei quali (periti) erano state prodotte dal P.M. ai sensi dell'art. 238 c.p.p. ed acquisite nel giudizio con il consenso delle parti.

Eguualmente, sulla base delle medesime risultanze istruttorie, il giudice perveniva all'affermazione della penale responsabilità dell'imputato, con riferimento al reato di cui al capo C) della imputazione, alterazione di bellezze naturali, ritenendo integrato il reato, pur concordando con la difesa sulla necessità di delimitare alle sole terre emerse dell'Isola del Giglio (ricomprese nei siti di importanza comunitaria, cosiddetti SIC, e nell'area del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano) la rilevanza della distruzione e del deturpamento di bellezze naturali.

A tal fine evidenziava come l'impatto dell'imbarcazione con gli scogli denominati "Le Scole", emergenti dal mare e quindi da considerarsi parte della piattaforma terrestre dell'isola, avesse provocato il distacco di parte del materiale roccioso costitutivo con conseguente parziale distruzione degli stessi.

Ed ancora, come la presenza del relitto della motonave in prossimità della costa dell'isola, cui si aggiungeva la complessa attività di cantiere necessaria alla rimozione dell'imbarcazione, avesse influito negativamente sul prospiciente territorio terrestre, sottoposto ad un prolungato stress dovuto all'inquinamento



acustico ed antropico delle aree, alterate significativamente nel loro equilibrio naturalistico.

Ciò alla luce dell'interpretazione della giurisprudenza di merito e di legittimità della norma in esame, ad integrare la quale sarebbe sufficiente un deturpamento anche temporaneo e transitorio del bene protetto, così come la rottura dell'equilibrio paesaggistico, riscontrabile nel naufragio della Costa Concordia e nelle conseguenti attività di cantiere protrattesi per anni e localizzate a poca distanza dalla linea costiera.

L'APPELLO

I difensori dell'imputato hanno interposto appello per i seguenti motivi:

capi A) e B)

1. Annullamento della sentenza per mancanza di contestazione in relazione ai reati di cui ai capi A) e B) della imputazione, contenendo essa solo il riferimento alle condotte e non anche alle sanzioni conseguenti alla violazione delle norme richiamate.
2. Assoluzione dai reati di cui ai capi A) e B) della imputazione, anche ai sensi dell'art. 530 co. 2 c.p.p., per mancanza, contraddittorietà ed insufficienza della prova che i fatti sussistano o siano previsti dalla legge come reato, in quanto i profili di colpa individuati a carico dell'imputato non rientrerebbero nelle condotte penalmente rilevanti delle contravvenzioni contestate, giacché il comma 1° lett. e) dell'art. 7, D.L.vo 271/99 imporrebbe esclusivamente un obbligo informativo a carico del Comandante della nave. Sarebbe in ogni caso mancato un accertamento sulla rilevanza di siffatte condotte ai fini della realizzazione degli eventi, invocandosi, ai sensi dell'art. 603 co. 3 c.p.p., perizia volta ad accertare l'incidenza causale delle condotte contestate allo Schettino ai fini della sussistenza dei reati.

Capo C)

3. Annullamento della sentenza per mancanza di contestazione, avendo il giudice limitato la tutela ex lege delle bellezze naturali e paesaggistiche ai territori

costieri senza ricomprensivi gli ambienti acquatici, con ciò determinando la contestazione di un fatto nuovo e con esso la nullità della sentenza.

4. Assoluzione dal reato di cui al capo C) della imputazione, anche ai sensi dell'art. 530 co. 2 c.p.p., per mancanza, contraddittorietà ed insufficienza della prova che i fatti sussistano o siano previsti dalla legge come reato, non avendo la nave impattato contro gli scogli emersi, ma contro la parte sommersa degli scogli; né essendosi mai potuta svolgere l'attività di cantiere per il recupero della Costa Concordia sulla costa antistante, avendovi il proprietario negato l'accesso; né essendo l'area ove il relitto ha giaciuto, prospiciente al porto, sottoposta a particolare protezione.
5. Concessione del minimo della pena, delle attenuanti generiche e dei benefici di legge *per la parziale incidenza causale della condotta dello Schettino nella realizzazione dei fatti, per gli incensurati precedenti penali dello stesso, l'ottimo comportamento processuale ed extraprocessuale serbato, le di lui particolari condizioni personali e familiari...*".

MOTIVI DELLA DECISIONE

Ad avviso della Corte, la sentenza deve essere confermata, essendo i profili di appello destituiti di fondamento.

capi A) e B)

1. L'eccezione è infondata, in quanto la mancata indicazione, nel capo d'imputazione, della norma che prevede la sanzione per la violazione contestata non costituisce di per sé causa di nullità né del decreto di citazione in giudizio e neppure della sentenza, non esistendo una previsione che ne imponga l'enunciazione, né risultandone menomato il diritto di difesa dell'imputato, allorquando – come nel caso di specie - nell'imputazione sia correttamente indicata non solo la norma violata, quanto, soprattutto, la condotta materiale che ne integra la violazione, potendo gli elementi mancanti essere conosciuti dall'imputato facendo uso dell'ordinaria diligenza.

2. Il motivo è infondato, dovendosi giudicare destituito di fondamento il rilievo secondo cui la condotta colposa ascritta all'imputato non sarebbe sussumibile nella contravvenzione in esame, sul presupposto per cui il comma 1° lett. e) dell'art. 7, D.L.vo 271/99 imporrebbe esclusivamente un obbligo informativo a carico del Comandante della nave. A prescindere dall'osservazione che anche detto obbligo risulta in concreto violato, è agevole rilevare che l'art. 7 del decreto legislativo citato, in materia di obblighi del Comandante della nave, prescrive alla lettera e) del primo comma, l'obbligo di adottare idonee misure atte ad identificare e rimuovere la causa dell'evento ed a limitare al minimo i rischi per i lavoratori, in aggiunta – come si ricava dall'uso della congiunzione e - all'obbligo informativo menzionato dalla difesa. Quanto al rilievo per cui sarebbe mancato un accertamento sulla rilevanza di siffatte condotte ai fini della realizzazione degli eventi, occorre obiettare che l'evento non può essere elemento costante di tutti i reati, posto che per la esistenza di certe fattispecie – come quelle in esame - la legge richiede la semplice condotta di un soggetto, prescindendo da ogni conseguente modificazione del mondo esteriore. Si tratta dei reati denominati di pura condotta (o formali), che si perfezionano col semplice compimento di una data azione od omissione, categoria alla quale appartengono la maggior parte delle contravvenzioni e non pochi delitti, nonché i reati omissivi propri. Tanto premesso, rileva la Corte che entrambi i reati risultano allo stato prescritti, essendo maturato il relativo termine ordinario di prescrizione, in mancanza di cause di sospensione, alla data del 13 gennaio 2017. Si impone dunque declaratoria d'improcedibilità per la menzionata causa estintiva del reato, e conferma delle statuizioni contenute in sentenza.

Capo C)

3. L'eccezione è infondata, non solo perché circoscrivere la portata del reato ad una parte più limitata del capo d'imputazione non equivale affatto a pronunciare sentenza in relazione ad un fatto nuovo, sussistendo la relativa



contestazione sin dall'origine, né potendosi in alcun modo considerare menomato il diritto di difesa dell'imputato, che, per effetto della delimitazione operata dal giudice di primo grado, si è visto restringere l'ambito di operatività della norma in esame nel proprio interesse ed in linea con quanto invocato dalla difesa.

4. Il motivo è infondato: si deve rilevare, riguardo alle obiezioni della difesa basate sul presupposto che la tutela dei luoghi protetti debba essere limitata alle sole terre emerse dell'Isola, come condiviso dal giudice di primo grado, che, ai fini di interesse, per attribuire la qualifica di terra emersa ai luoghi oggetto di impatto da parte della motonave Costa Concordia, deve aversi riguardo alla natura del luogo e non anche al punto specifico di impatto. Ne consegue che gli scogli attinti dalla imbarcazione, in quanto parte della piattaforma terrestre dell'isola, devono considerarsi certamente oggetto della speciale protezione compresa nell'ambito di operatività della fattispecie incriminatrice, a nulla rilevando che l'impatto sia avvenuto contro la parte sommersa - e non quella emersa - degli scogli, ammesso che ciò sia provato. Nemmeno presenta pregio l'argomentazione secondo cui non vi sarebbe stata alcuna attività di cantiere per il recupero della Costa Concordia sulla costa antistante, e quindi non sarebbe integrato il reato di distruzione o deturpamento di bellezze naturali, avendovi il proprietario negato l'accesso, ovvero il fatto che il relitto avrebbe giaciuto nella zona prospiciente al porto del Giglio, non sottoposta a particolare protezione. Ed invero, si omette di tenere nella debita considerazione, ai fini della configurabilità del reato di cui all'art. 734 c.p., la presenza ingombrante del relitto della motonave in prossimità della costa dell'isola, cui va necessariamente ad aggiungersi la complessa attività di cantiere necessaria alla rimozione dell'imbarcazione, che per lungo tempo hanno interessato, per forza di cose ed a prescindere dall'autorizzazione all'accesso sulla costa antistante, anche la piattaforma terrestre dell'isola, oggetto di tutela, modificandone il profilo e finendo con l'espore quell'area ad una inevitabile alterazione



dell'equilibrio naturale, pur non irreparabile ed irreversibile, ma comunque tale da determinare un pregiudizio e, comunque, una compressione significativamente apprezzabile del godimento estetico e panoramico del luogo. Tale ultimo rilievo assume efficacia decisiva nel ritenere infondata anche la eccezione di prescrizione estintiva del reato avanzata dalla difesa dell'imputato in udienza. Ed infatti, come già sopra evidenziato, la condotta rilevante ai sensi dell'art. 734 c.p. non si è esaurita con l'impatto della nave sugli scogli, ma è proseguita per tutto il periodo di attività di rimozione del relitto, attività che, per la sua oggettiva complessità, ha comportato una modificazione costante dell'equilibrio paesaggistico fino alla totale rimozione della nave avvenuta il 23 luglio 2014; condotta che, sebbene ascrivibile a soggetti diversi dall'imputato, deve essere allo stesso causalmente ricondotta.

5. Il motivo è inammissibile, per non essersi seriamente confrontati i difensori con il provvedimento impugnato, nella parte in cui risultano ben specificate le ragioni ostative al riconoscimento delle attenuanti generiche, ferma restando la concessione del beneficio della sospensione condizionale della pena. In ogni caso il motivo è infondato, giacché la gravità del reato, la pluralità di violazioni e l'elevato grado della colpa pregiudicano il riconoscimento delle invocate attenuanti e l'irrogazione di una pena contenibile nel minimo edittale. Allo stesso modo precludono la concessione del beneficio della non menzione della condanna (la sospensione condizionale essendo stata invece riconosciuta), beneficio che si fonda su presupposti affatto diversi rispetto alla sospensione condizionale, sicché è ben possibile che venga riconosciuto l'uno piuttosto che l'altro. Nella specie, la pluralità dei reati, la gravità degli stessi e l'elevato grado della colpa, impediscono la concessione del beneficio della non menzione, che mira per l'appunto ad evitare - quando ne ricorrano i presupposti, il che non è nella specie per quanto dianzi osservato - la pubblicità negativa conseguente al reato.



La sentenza deve quindi essere solo parzialmente riformata in relazione alla sopravvenuta causa estintiva dei reati di cui ai capi A) e B) della imputazione, dovendosi confermare le statuizioni civili contenute nella sentenza. L'imputato deve inoltre essere condannato, in solido con il responsabile civile, alla rifusione delle spese di giudizio sostenute dalle parti civili costituite (Ministero dell'Ambiente, Legambiente Onlus, ANMIL Onlus ed Ente Protezione Animali), spese che, stante la delicatezza, il numero delle imputazioni e l'impegno profuso, possono essere liquidate in euro 2.500 per ciascuna di esse, oltre spese generali (15%), IVA e CAP, come per legge.

P.Q.M.

La Corte, visto l' art. 605 CPP, in parziale riforma della sentenza emessa in data 22.12.2016 dal Tribunale di Grosseto in composizione monocratica, appellata nell'interesse di SCHETTINO Francesco, dichiara non doversi procedere nei confronti dell'imputato in ordine ai reati ascrittigli sub A) e B) della imputazione, per essere i medesimi estinti per intervenuta prescrizione e conferma le statuizioni civili contenute in sentenza.

Conferma nel resto

Condanna l'imputato, in solido con il responsabile civile, alla rifusione delle spese di giudizio sostenute dalle parti civili costituite, che si liquidano in euro 2.500 per ciascuna di esse, oltre spese generali (15%), IVA e CAP, come per legge.

Firenze, 15 maggio 2018

Il consigliere estensore
dr. Erminia Bagnoli

Il Presidente
dr. Angela Annese

Depositata in Cancelleria il 22.5.2018

Il Cancelliere

Il cancelliere
Dr. Fernanda Carolina