



TRIBUNALE DI ROMA

SEZIONE G.I.P./G.U.P.

Ufficio 1[^]

Il Giudice dott. Giovanni Giorgianni;

letti gli atti del procedimento n. 32546/2016 R.G.N.R. e n. 3487/2017 R.G. G.I.P. a carico di PELLEGRINO CATIA, nata a Copertino (LE) il 06/03/76, LICCIARDI LUCA, nato a Napoli il 01/01/70, MANNA LEOPOLDO, nato a Procida (NA) il 23/05/61, GIANNOTTA NICOLA, nato a Castellana Grotte (BA) il 22/01/74;

letti gli atti del procedimento n. 25196/2017 R.G.N.R. e 20681/2017 R.G. G.I.P. a carico di PELLEGRINO CATIA, nata a Copertino (LE) il 06/03/76, TORTURO CLARISSA, nata a Tagliacozzo (AQ) il 17.08.1977, MINIERO ANTONIO, nato a Vico Equense (NA) il 27.04.1975, FOFFI FILIPPO MARIA, nato a Roma il 15.09.1953;

lette le richieste di archiviazione avanzate dal P.M.;

lette le memorie oppostive depositate dalle persone offese e le memorie depositate dalle difese degli indagati;

a scioglimento della riserva assunta nell'udienza camerale del 27.10.2017;

osserva

1. La genesi dei procedimenti.

I procedimenti, rubricati contro le persone iscritte suindicate, riguardano le indagini che hanno preso avvio in diverse Procure della Repubblica a seguito di esposti presentati da Jammo Mohanad presso il consolato d'Italia a Francoforte sul Meno in data 11/04/14 e da Wahid Hasan Yousef e Hashash Manal.

Jammo Mohanad rappresentava di essere profugo dalla Siria e di essere partito, unitamente alla sua famiglia e a centinaia di altre persone, la sera del 10.10.2013 dalle coste della Libia a bordo di un'imbarcazione. Erano stati inseguiti da una motovedetta libica, dalla quale erano state sparate raffiche di mitra che avevano colpito lo scafo ed alcuni passeggeri, questi ultimi soccorsi dai medici presenti a bordo (tra i quali lo stesso Jammo). Lo stesso esponente, verso le ore 11,00-11,15 dell'11.10.2013, con il telefono satellitare fornitogli dallo scafista, aveva chiamato il numero di emergenza italiano, rappresentando che l'imbarcazione stava pericolosamente caricando acqua, e che le persone imbarcate erano profughi siriani, per circa 250 adulti e 150 bambini, fornendo altresì le precise coordinate geografiche. Dopo aver richiamato al numero di emergenza italiano, dalle ore 13,00 in avanti, aveva effettuato diverse chiamate al numero delle autorità maltesi, alle quali era stato indirizzato dalla centrale italiana, trattandosi di area sotto la responsabilità di Malta. Verso le 16,00 l'imbarcazione veniva sorvolata da un aereo maltese. Alle ore 17.07 il

peschereccio si era rovesciato ed era affondato. Il bilancio del naufragio era di 212 sopravvissuti, 26 salme recuperate e una stima di 260 dispersi in mare. Avevano perso la vita anche i due figli in tenera età dell'esponente.

Il denunciante riferiva degli esiti di un'inchiesta svolta dal giornalista Fabrizio Gatti de "L'Espresso". In particolare evidenziava la circostanza che, nonostante la nave Libra della Marina Militare Italiana fosse in posizione più vicina all'imbarcazione dei migranti, e la centrale operativa italiana avesse diramato un avviso ai naviganti INMARSAT chiedendo alle navi in transito di prestare soccorso al peschereccio in difficoltà ove possibile, la predetta nave militare aveva raggiunto il posto solo verso le ore 18,00 a ribaltamento già avvenuto, così disattendendo la richiesta di soccorso.

La disamina degli elementi di prova acquisiti nel presente procedimento e degli ulteriori temi di indagine proposti dalla parte opponente impone innanzitutto la contestualizzazione dei filoni di indagine seguiti dapprima presso il Tribunale di Palermo, dove il procedimento è stato originariamente iscritto, e poi presso il Tribunale di Roma, dove il fascicolo è stato trasferito per competenza.

Nel procedere alla disamina delle indagini poste in essere saranno riportate le deduzioni del Pubblico Ministero e quelle delle parti oppponenti al fine di rendere nitida la dialettica processuale intervenuta sui singoli elementi probatori e sulle inferenze che dai medesimi possono essere tratte.

Il parametro di giudizio, e dunque il *thema decidendum* che investe il giudice non si modella in funzione dell'ordinario dovere di pronunciarsi su di una specifica domanda, ma del più ampio potere di apprezzare se, in concreto, le risultanze dell'attività compiuta nel corso delle indagini preliminari siano o meno esaurienti ai fini della legittimità della "inazione" del P.M., avuto particolare riguardo ai soggetti iscritti e alle piste investigative esplorate dagli organi inquirenti occupatisi della vicenda.

Trattandosi della medesima vicenda, ricorrendo evidenti ragioni di connessione, tanto che tutte le parti, previa richiesta, sono state autorizzate alla consultazione e alla estrazione degli atti di entrambi i procedimenti, appare opportuno formalizzare la riunione dei procedimenti stessi, già trattati congiuntamente in udienza camerale.

2. Le indagini svolte dalla Procura di Palermo, dalla Procura in sede e dalla Procura di Agrigento.

Nell'ambito del procedimento che poi acquisirà il n. 32546/2016 R.G.N.R. e n. 3487/2017 R.G. G.I.P., la Procura della Repubblica di Palermo, al fine di ricostruire gli avvenimenti, acquisiva la documentazione relativa, presso la Capitaneria di Porto, la Marina Militare, la Polizia di Stato, e a bordo delle navi Libra e Espero, nonché le telefonate relative alle varie richieste di intervento presso la sala operativa di CINCPAV (Marina Militare) e IMRCC (Capitaneria di Porto).

Venivano poi sentiti alcuni soggetti a vario titolo coinvolti nella vicenda. In particolare si dava corso all'esame di Pirozzi Luca (comandante di nave Espero), Licciardi Luca (capo sezione operazioni correnti della sala operativa di CINCPAV), Marras Francesco (capo sezione centrale operativa Marina

Militare), Manna Leopoldo (capo del 3° ufficio - centrale operativa del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - IMRCC, *italian maritime rescue coordination center*).

Il procedimento penale veniva quindi trasmesso per competenza territoriale dalla Procura di Palermo alla Procura in sede con nota del 25.11.2015.

Le attività di indagine erano proseguite al fine di verificare quali fossero state le modalità di intervento degli assetti aeronavali coinvolti nello scenario internazionale, oltre che nel caso oggetto del procedimento, nel periodo di sei mesi precedenti al tragico evento. Così venivano acquisite, presso la Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia delle Frontiere, diversi fascicoli relativi ad episodi precedenti all'11.10.2013.

Erano stati inoltre acquisiti in copia alcuni atti del proc. pen. n. 4959/13 R.G.N.R. mod. 44, iscritto presso la Procura della Repubblica di Agrigento, e relativi alle attività di recupero dei corpi e di ispezione cadaverica effettuati il 12.10.2013 su 21 cadaveri, accertando, come causa di morte, per tutti, l'annegamento. Alcuni naufraghi e cadaveri, di cui si non si conosce il numero, furono recuperati dalle autorità maltesi.

In data 22.09.2016 si era svolto l'interrogatorio di Pellegrino Catia, comandante della nave militare Libra; all'esito, gli accertamenti di P.G. si erano infine incentrati sulla verifica della mancata ricezione del messaggio hydrolant n. 2512/2013 da parte di nave Libra.

Nell'ambito del procedimento che poi acquisirà il n. 25196/2017 R.G.N.R. e 20681/2017 R.G. G.I.P., anche la Procura della Repubblica di Agrigento ricostruiva la cronologia degli eventi, in forza del rapporto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, e avanzava richiesta di archiviazione. A seguito di opposizione degli esponenti, il G.I.P. di Agrigento fissava udienza camerale e, ravvisando ipotesi di responsabilità, ordinava l'iscrizione degli Ufficiali di IMRCC Torturo Clarissa e Miniero Antonio, di Pellegrino Catia, Comandante di Nave Libra e dell'ammiraglio Filippo Maria Foffi per il reato di cui agli artt. 110, 81, 575 c.p.

3. La ricostruzione degli avvenimenti principali (cronologia ricostruita dalla Guardia di Finanza - Stazione Navale di Palermo, con le ulteriori notazioni emergenti dal rapporto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera).

Occorre premettere, onde meglio comprendere la scansione degli eventi che di seguito sarà riportata, che le attività informative e le operazioni di ricerca e soccorso muovono all'interno della disciplina fissata nella Convenzione di Amburgo del 27.04.1979 (di cui avanti sarà più ampiamente detto), di cui la l. n. 147/1989 è quella di recepimento in Italia e il d.P.R. n. 662/1994 ne costituisce il regolamento di attuazione, mentre il testo vigente della Convenzione, con gli ultimi emendamenti apportati in base ad una risoluzione comunitaria del 1998, è stato pubblicato nella G.U. del 25.05.2001. In tale ottica, l'autorità nazionale responsabile dell'esecuzione della Convenzione è il Ministero dei trasporti e della navigazione. In particolare è il Comando Generale delle capitanerie di porto (MARICOGECAP) l'organismo nazionale che assicura, attraverso la centrale operativa del suo terzo reparto, il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (I.M.R.C.C. - *italian maritime rescue coordination center*), avvalendosi dei centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C. - *maritime*

rescue sub center) e delle unità costiere di guardia (U.C.G.). I.M.R.C.C. richiede ai comandi competenti della Marina militare (CINCNAV) e dell'Aeronautica militare, in caso di necessità, il concorso dei mezzi navali ed aerei, ritenuti idonei per partecipare alle operazioni di soccorso marittimo.

Anche gli altri Paesi aderenti alla Convenzione di Amburgo devono costituire dei centri di coordinamento di salvataggio per i servizi di ricerca e di salvataggio di cui hanno la responsabilità (R.C.C. - *rescue coordination center*), nonché i centri secondari di salvataggio che a loro avviso sono necessari.

Ciò premesso, dopo la ricezione delle prime chiamate di soccorso, provenienti dai migranti e pervenute alle ore 12.26-12.27-12.39-12.40, acquisite le informazioni necessarie, IMRCC Roma provvedeva a richiedere alla società Thuraya Satellite Telecommunication la localizzazione del telefono satellitare 008821655529912 da cui perveniva la segnalazione del natante in difficoltà (nelle telefonate si segnalava la presenza, a bordo del barcone, di circa 300 persone, con due bambini che stavano male, mentre la verifica delle posizioni comunicate all'inizio e alla fine delle telefonate rivelava che l'imbarcazione era in movimento, non ferma, come invece dichiarato nel colloquio telefonico). Il personale che riceveva le telefonate era il Tenente di Vascello Torturo Clarissa.

Alle ore 13.00 IMRCC Roma informava telefonicamente RCC Malta, essendo stata individuata l'area di intervento in zona SAR maltese. RCC Malta, ricontattata dopo pochi minuti, rispondeva affermativamente alla richiesta di assumere il coordinamento dell'operazione, e che avrebbe formalizzato l'assunzione del coordinamento, mentre IMRCC Roma avrebbe richiesto per iscritto a Malta l'assunzione formale del coordinamento.

Alle ore 13.15 IMRCC Roma, al corrente della posizione della nave Libra in zona prossima a quella segnalata dai migranti, informava telefonicamente CINCNAV della Marina Militare che, a sua volta, riferiva che avrebbe dato avviso alle proprie unità presenti in zona, tra cui la nave militare Libra.

Alle ore 13.17 IMRCC Roma riceveva una terza chiamata dai migranti, i quali chiedevano se i soccorsi stavano arrivando e veniva loro dato il numero di telefono per contattare RCC Malta. Il personale che riceveva la telefonata era l'ufficiale Manna Leopoldo a capo della centrale operativa di IMRCC Roma.

Alle ore 13.22 OPCON allerta nave Libra e nave Espero sulla base della segnalazione di MARICOGECAP di natante in pericolo.

Alle ore 13.23 IMRCC Roma trasmetteva un messaggio EGC (Enhanced Group Calling) Inmarsat diretto a tutte le unità in navigazione nella zona interessata.

Alle ore 13.27 OPCON chiedeva di valutare la possibilità di trasbordare appena possibile i c.d. PDR (nave Libra stava attendendo dei pezzi di ricambio da nave Espero), poiché l'intenzione era quella di utilizzare nave Libra per la localizzazione dell'imbarcazione in difficoltà.

Alle ore 13.34 il C.F. Giannotta Nicola (Ufficiale Superiore di Servizio del COAN di CINCNAV) contattava il C.F. Licciardi Luca (Capo sezione attività reali/correnti di CINCNAV) per chiedergli se nave Libra potesse dirigersi sulla posizione; Licciardi rispondeva "*ancora no*" perché MARICOGECAP aveva passato a Malta e alla Libia i nominativi di due mercantili lì vicino e Malta o la

Libia avrebbero dovuto mandare quei mercantili, sicchè al momento non v'era nessuna urgenza.

Alle ore 13.47 MRCC Roma riceveva un'ulteriore telefonata dai migranti nella quale si riferiva di aver contattato Malta e che il capitano aveva abbandonato l'imbarcazione; anche stavolta IMRCC Roma, ricevuta da Thuraya l'indicazione della posizione del chiamante, invitava a chiamare Malta perché l'imbarcazione si trovava in acque SAR maltesi. Il militare che riceveva la telefonata era il Tenente di Vascello Torturo Clarissa.

Alle ore 13.57 IMRCC Roma chiedeva formalmente e RCC Malta di assumere il coordinamento delle operazioni SAR.

Alle ore 14.22 IMRCC Roma riceveva altra telefonata dei migranti, i quali ribadivano di trovarsi in pericolo, di non avere più carica telefonica e chiedevano di essere contattati telefonicamente.

Alle ore 14.35 perveniva fax di assunzione formale del coordinamento delle operazioni SAR da parte di RCC Malta, la quale chiedeva altresì quali assetti navali IMRCC Roma avesse in zona.

Alle ore 14.50 IMRCC Roma inviava a RCC Malta fax prot. n. 12698 in cui comunicava di non avere assetti CP in zona, ma che erano presenti due navi mercantili e un pattugliatore della Marina Militare italiana (nave Libra) nelle vicinanze della zona di intervento.

Alle ore 15.11 IMRCC Roma informava CINCNAV che era stata informata RCC Malta della presenza di una nave militare italiana in zona.

Alle ore 15.12 RCC Malta comunicava a IMRCC Roma di essere in procinto di inviare un MPA nell'area per ricercare i migranti e valutare la situazione.

Alle ore 15.22 IMRCC Roma riceveva la localizzazione del telefono satellitare della Thuraya; subito dopo avvisava RCC Malta e CINCNAV.

Alle ore 15.30 CINCNAV contattava IMRCC Roma e, oltre all'esatta posizione del natante in difficoltà, riceveva conferma che Malta era in carica per il coordinamento e che aveva inviato una motovedetta.

Alle ore 15.31 era MARICOGECAP a contattare CINCNAV, confermandogli che Malta era in carica per il coordinamento e che stava inviando una sua motovedetta.

Alle ore 15.34, il C.F. Giannotta Nicola di CINCNAV contattava nave Libra e riferiva al suo comandante, l'ufficiale Pellegrino Catia, la nuova posizione del natante, ordinandole di non muoversi da lì perché il coordinamento dell'eventuale evento S.A.R. era di Malta. Le suggeriva di rimanere a circa un'oretta di cammino dal contatto (cfr., verbale di trascrizione della conversazione telefonica in atti).

Alle ore 15.37 il C.F. Giannotta Nicola contattava il C.F. Toni (della sezione attività reali/correnti di CINCNAV) e riferiva che Malta stava facendo uscire una motovedetta e che nave Libra si trovava a 17 miglia dal contatto e, se concordavano, la avrebbero mantenuta a quella distanza. Licciardi interveniva dicendo che nave Libra non doveva trovarsi sulla direttrice contatto-motovedette maltesi, altrimenti queste ultime se ne sarebbero tornate indietro. Non avendo - nave Libra - ricevuto alcun ordine di dirigere sul punto, questa doveva continuare il suo pattugliamento. L'ufficiale di CINCNAV più alto in grado, Licciardi Luca, a domanda di Giannotta Nicola su cosa dovessero riferire

a nave Libra, rispondeva: <<che non deve stare tra i coglioni quando arrivano le motovedette>>, <<te lo chiami al telefono, oh stanno uscendo le motovedette, non farti trovare davanti i coglioni delle motovedette che senno', questi se ne tornano indietro>> (cfr., verbale della trascrizione della conversazione telefonica in atti).

Alle ore 15.41, Giannotta di CINCNAV contattava nave Libra e disponeva che la nave non dovesse trovarsi sulla congiungente Malta - Thuraya (ossia motovedetta maltese-contatto), per evitare che la motovedetta maltese, vedendo la nave italiana, tornasse indietro (cfr., verbale della trascrizione della conversazione telefonica in atti: <<perché se vi vede ad un certo punto ...eh gira la capa al ciuccio e se ne va>>).

Alle ore 15.55 IMRCC Roma confermava a RCC Malta la ricezione della chiamata di soccorso e la localizzazione da parte di Thuraya.

Alle ore 16.22 RCC Malta informava con fax IMRCC di Roma dell'avvistamento del natante in movimento con 250 migranti a bordo da parte di un suo aereo, valutando l'imbarcazione sovraccarica e instabile e richiedendo l'invio della nave militare più vicina per verificare e fornire assistenza; informava inoltre che il mercantile Tyrusland era stato dirottato nell'area interessata.

Alle ore 16.38 IMRCC Roma, in persona dell'ufficiale Miniero Antonio (subentrato nel turno di servizio a Torturo Clarissa), contattava CINCNAV e riferiva che l'aereo maltese aveva raggiunto il punto in cui si trovava il barcone e aveva chiesto di fornire delle istruzioni direttamente a nave Libra, distante 19 miglia dalla imbarcazione dei migranti. Giannotta rispondeva di doverne parlare con il capo ufficio operazioni, ossia con Licciardi. Miniero aggiungeva che avrebbe provveduto a scansionare il fax ricevuto da RCC Malta e ad inviarlo a CINCNAV.

Alle ore 16.41 Giannotta comunicava a Licciardi quanto sopra, ricevendo l'indicazione di attendere che gli avrebbero fatto sapere.

Alle ore 16.42 RCC Malta, non avendo ricevuta alcuna risposta, inviava un nuovo fax a IMRCC Roma, comunicando la distanza di nave Libra dall'imbarcazione (circa 19 miglia).

Alle ore 16.44, a seguito di telefonata di IMRCC Roma a RCC Malta per aggiornamenti, si apprendeva che l'aereo maltese aveva riferito che l'imbarcazione si era fermata.

Sempre alle ore 16.44, Licciardi contattava Giannotta, dicendogli che Manna (che coordinava la centrale operativa di IMRCC Roma), stava richiamando i maltesi e chiudeva la telefonata dicendo che a nave Libra, in corso di pattugliamento, non doveva essere riferito alcunchè.

Sempre alle ore 16.44, IMRCC Roma contattava RCC Malta dicendo che <<la nave militare italiana era un assetto importante per identificare nuovi bersagli>> e sarebbe stato meglio non muoverla, ma <<se quella di spostare nave Libra era l'unica soluzione, allora potevano utilizzarla>>.

Alle ore 16.45 IMRCC Roma trasmetteva a CINCNAV il fax ricevuto da MRCC Malta alle ore 16.22.

Alle ore 17.04 Manna contattava Licciardi e quest'ultimo gli diceva che era arrivato il fax di Malta e confermava di dare l'ordine di dirigere per "assess the status" (ossia per valutare) lo stato e riferire.

Alle ore 17.07 RCC Malta nel comunicare telefonicamente il capovolgimento dell'imbarcazione, richiedeva per l'ennesima volta il concorso di mezzi di soccorso italiani. IMRCC Roma diceva che avrebbe informato nave Libra, confermando che detta nave era già in cammino per il punto. Successivamente anche nave Espero dirigeva verso il punto.

Alle ore 17.09 IMRCC Roma informava CINCNAV del capovolgimento della imbarcazione dei migranti.

Alle ore 17.14 OPCON disponeva a nave Libra di dirigere alla massima velocità verso il punto in cui si era capovolto il barcone.

Alle ore 17.14 Licciardi contattava Giannotta il quale gli riferiva che stavano mandando nave Libra alla massima velocità perché MARICOGECAP aveva riportato il probabile ribaltamento del barcone; Licciardi confermava; Giannotta chiedeva di poter avvisare nave Espero e Licciardi confermava.

Alle ore 17.16 nave Libra assumeva ruolo CFM (controllo flussi migratori).

Alle ore 17.23 Licciardi contattava nave Libra e chiedeva a Pellegrino di valutare di lanciare l'elicottero ASAP (ossia al più presto possibile); Pellegrino rispondeva che stavano già provvedendo.

Alle ore 17.26 nave Libra informava OPCON che in 10 minuti il suo aereo sarebbe stato in volo.

Alle ore 17.30 OPCON e CINCNAV ordinano a nave Espero di dirigere sul punto del naufragio alla massima velocità.

Alle ore 17.36 l'elicottero di nave Libra arriva sul punto del naufragio.

Alle ore 18.00 nave Libra giungeva sul punto e partecipava attivamente alle operazioni di recupero dei naufraghi. Alle ore 18.30 nave Libra veniva nominata O.S.C. (*on scene coordinator*) da RCC Malta.

4. La normativa di riferimento.

Ciò posto, occorre far richiamo alla normativa vigente in materia e dettagliatamente richiamata nella richiesta di archiviazione del P.M.

4.a A livello internazionale le operazioni di ricerca e soccorso in mare sono disciplinate dalle fonti di seguito indicate.

- CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE (Convenzione **SOLAS**), firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva con la legge 23/05/80 n. 313 che:
 1. Obbliga il "comandante di una nave che si trovi nella posizione di essere in grado di prestare assistenza, avendo ricevuto informazione da qualsiasi fonte circa la presenza di persone in pericolo in mare, a procedere con tutta rapidità alla loro assistenza, se possibile informando gli interessati o il servizio di ricerca e soccorso del fatto che la nave sta effettuando tale operazione" ... (cap. V, regolamento 33.1);
 2. Richiede agli Stati parte "...di garantire che vengano presi gli accordi necessari per le comunicazioni di pericolo e per il coordinamento nella propria area di responsabilità e per il soccorso di persone in pericolo in mare lungo le loro coste. Tali accordi dovranno comprendere l'istituzione, l'attivazione ed il mantenimento di tali strutture di ricerca e soccorso, quando esse vengano ritenute praticabili e necessarie..." (Cap. V, regolamento 7);

- CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLA RICERCA E IL SOCCORSO IN MARE (CONVENZIONE SAR), adottata ad Amburgo il 27/04/1979 e ratificata dall'Italia con legge 03/04/1989 n. 147, che obbliga gli Stati contraenti a "...garantire che sia prestata assistenza ad ogni persona in pericolo in mare (...) senza distinzioni relative alla nazionalità o allo status di tale persona o alle circostanze nelle quali tale persona viene trovata" (Cap. 2.1.10) ed a "...fornirle le prime cure mediche o di altro genere ed a trasferirla in un luogo sicuro" (Cap. 1.3.2).

Il regolamento di attuazione introdotto dal d.P.R. n. 662/94 individua, come sopra anticipato, nel Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto l'organismo nazionale che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (I.M.R.C.C.) ed è dunque responsabile:

1. dell'organizzazione generale dei servizi di ricerca e salvataggio in mare;
2. del coordinamento delle operazioni di ricerca e salvataggio nell'ambito dell'area marittima di interesse nazionale;
3. dei contatti con i centri di coordinamento del soccorso degli altri Stati.

Secondo le direttive e le deleghe del Comando Generale operano le direzioni marittime, quali centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C.).

I comandi di porto, quali unità costiere di guardia (U.C.G.), dispongono l'intervento delle unità di soccorso marittimo da essi dipendenti.

I.M.R.C.C. e M.R.S.C. richiedono agli alti comando competenti della Marina militare e dell'Aeronautica militare, in caso di necessità, il concorso dei mezzi navali ed aerei appartenenti a tali amministrazioni dello Stato.

- CONVENZIONE DELLE NAZIONI UNITE SUL DIRITTO DEL MARE (convenzione UNCLOS), alla firma il 10/12/1982 a Montego Bay e ratificata dall'Italia con legge 02/12/1994 n. 689, che impone ad ogni Stato costiero di:
 1. *Esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri:*
 - a. *Presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in pericolo di vita;*
 - b. *Proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di assistenza, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa (art. 98.1);*
 2. *Promuovere l'istituzione, l'attivazione ed il mantenimento di un adeguato ed effettivo servizio di ricerca e soccorso relativo alla sicurezza in mare e, ove le circostanze lo richiedano, di cooperare a questo scopo attraverso accordi regionali con gli Stati limitrofi (art. 98.2).*

Le operazioni di ricerca e soccorso (S.A.R. dall'acronimo inglese *search and rescue*) sono da intendersi come una pluralità di azioni, volte a salvaguardare la vita umana.

Il quadro giuridico nazionale e internazionale prevede che tutti i soggetti, pubblici o privati, che abbiano notizie relative a natanti o persone in pericolo in mare, ferma restando l'obbligatorietà del soccorso immediato, che sorge al verificarsi dello stato di pericolo, da intendersi secondo una nozione di effettività, devono, a sensi dell'art. 5.1.2 della Convenzione di Amburgo e per gli effetti degli artt. 69 e 70 cod. nav., dare immediata comunicazione all'organizzazione S.A.R. marittima di competenza. L'autorità coordinatrice del

soccorso marittimo che riceve fondata informazione relativa ad una probabile situazione di emergenza attiva il piano per l'operazione di ricerca e salvataggio. Le operazioni terminano con lo sbarco delle persone soccorse presso un *place of safety* (P.O.S.) individuato sul territorio della nazione responsabile dell'intervento S.A.R.

Le zone S.A.R. consistono in porzioni di mare determinate dalla legge, poste sotto la responsabilità dell'autorità coordinatrice del soccorso marittimo competente.

In caso di evento S.A.R. in acque territoriali di un paese estero o nelle acque internazionali ricomprese all'interno della zona S.A.R. di uno stato estero, l'autorità deputata al coordinamento del soccorso marittimo è da individuarsi nel *Maritime Rescue Coordination Centre* (M.R.C.C.) dello Stato competente per l'area S.A.R. La scelta dei mezzi navali e/o aerei più idonei allo svolgimento dell'operazione di ricerca e soccorso è prerogativa del M.R.C.C. responsabile.

4.b Sul piano della normativa interna le attività di soccorso in mare sono disciplinate dal codice della navigazione (R.D. n. 327/42), che prevede:

- **art. 69 (soccorso a navi in pericolo e a naufraghi)** *l'autorità marittima, che abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso e, quando non abbia a disposizione né possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso alle altre autorità che possano utilmente intervenire,*
- **art. 489 (obbligo di assistenza)** *l'obbligo del comandante della nave di prestare assistenza alla "nave o aeromobile in mare o in acque interne in pericolo di perdersi (...) quando a bordo della nave o aeromobile siano in pericolo persone"*
- **art. 490 (obbligo di salvataggio)** *l'obbligo di salvataggio secondo il quale "quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare e di riprendere il volo, il comandante della nave soccorritrice è tenuto (...) a tentarne il salvataggio, ovvero, se ciò non sia possibile a tentare il salvataggio delle persone che si trovano a bordo"*
- **art. 1158 (omissione di assistenza a navi o persone in pericolo)** *"il comandante di nave (...) che omette di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo a norma del presente codice, è punito..."*

Inoltre, ulteriore disciplina è da ravvisare nel codice penale militare di pace:

- **art. 113 (omissione di soccorso o di protezione, in caso di pericolo):**
Il comandante di una forza militare che, senza giustificato motivo, omette di soccorrere altra forza militare, che abbia bisogno di assistenza in caso di pericolo è punito con la reclusione militare fino a tre anni.
La stessa pena si applica al comandante di una o più navi militari (...), il quale, fuori dei casi preveduti dal comma precedente, non presta a navi o aeromobili, ancorché non nazionali, l'assistenza e la protezione, che era in grado di dare.

Secondo il PIANO NAZIONALE PER LA RICERCA ED IL SALVATAGGIO IN MARE (SAR MARITTIMO) approvato in data 25/11/1996 (come da estratto in copia in atti), l'eventualità di un sinistro in mare può configurare tre fasi di emergenza:

- una prima fase di incertezza (INCERFA),

- una seconda fase di allertamento (ALERFA),
- una terza fase che si identifica con una situazione di pericolo (DETRESFA).

La fase di incertezza si ha quando esiste un dubbio sulla sicurezza di un mezzo navale o di una persona in mare.

La fase di allertamento si ha quando è stata ricevuta informazione indicante che l'efficienza operativa del mezzo navale è menomata, ma non tanto da far ritenere probabile una situazione di pericolo.

Al configurarsi di una emergenza in fase di INCERFA o di ALERFA, l'attivazione dell'organizzazione SAR si realizza con un'accurata ricerca e raccolta di informazioni (INCERFA) e un allargamento e approfondimento dell'attività di raccolta delle informazioni e di ricerca delle notizie, con preallerta dei mezzi e dei servizi di soccorso per l'eventuale successivo impiego (ALERFA).

La fase di pericolo o DETRESFA si ha quando si è ricevuta fondata informazione che un mezzo o una persona è in grave o imminente pericolo o bisognosa di immediata assistenza.

La fase di pericolo fa scattare l'esecuzione delle operazioni di ricerca e soccorso in mare.

Le procedure ed azioni da adottare nella fase di pericolo sono dettagliatamente previste nel predetto "Piano SAR marittimo" che riguarda la struttura e l'organizzazione funzionale del servizio S.A.R. nella regione di interesse italiano sul mare.

5. Le valutazioni del P.M.

Il P.M. sottolinea come, anche dopo l'assunzione del coordinamento da parte di Malta, IMRCC Roma si attivava per portare avanti la raccolta di informazioni e per la localizzazione del natante con la società Thuraya; continuava inoltre a tenere i contatti con RCC Malta inviando un messaggio in cui sintetizzava le azioni svolte e trasmetteva gli identificativi delle navi più vicine al natante richiedente soccorso. In particolare, su specifica richiesta di Malta, MRCC Roma rispondeva di non avere assetti della Capitaneria di Porto in zona, ma comunicava la presenza di una nave della Marina Militare in pattugliamento nell'area e di due navi mercantili. Nelle conversazioni con i migranti, IMRCC Roma li indirizzava a contattare RCC Malta, in quanto autorità competente per zona SAR, al fine di rendere più dirette, immediate ed efficaci le operazioni di soccorso.

Ad avviso del P.M., risultava, pertanto, pienamente soddisfatto l'obbligo ricognitivo/informativo.

Il P.M. sottolinea come alcune delle conversazioni intercorse tra gli Ufficiali di CINCNAV e tra questi e il Comandante di nave Libra danno conto dell'interesse a che il coordinamento da parte di Malta fosse effettivo. Il P.M. non manca di evidenziare come, dall'esame dei fascicoli relativi alle operazioni di soccorso in mare, fosse emerso che raramente RCC Malta impiegasse direttamente i propri mezzi, affidando l'intervento a mercantili in transito o alle unità navali italiane che venivano spesso allertate autonomamente dalle autorità italiane (ad es., in occasione dell'evento del 24/09/13, IMRCC Roma notiziava Malta della telefonata di richiesta di aiuto, chiedendole di assumere il

coordinamento, mentre CINCNAV dava ordine a nave Vega di dirigere verso la zona dove si trovava presumibilmente il natante in difficoltà, per eseguire la ricerca e localizzazione del contatto).

Sussisteva, dunque, la consuetudine di IMRCC Roma di organizzare gli interventi di soccorso in modo autonomo e non obbligato, pur coinvolgendo ufficialmente lo Stato competente per la zona SAR al fine di fargli assumere il coordinamento, spesso perché le navi italiane erano le più vicine, anche considerata la grande estensione della zona di pertinenza SAR maltese.

Nel caso in esame, tuttavia, a differenza dei precedenti, il P.M. mette in risalto come Malta, oltre ad assumere formalmente il coordinamento, avesse comunicato di avere inviato un suo pattugliatore per intercettare l'imbarcazione dei migranti, pur essendo stata informata che in zona vi fosse la nave italiana, mentre la richiesta di assetti da parte di RCC Malta a IMRCC Roma era giunta molto tempo dopo l'assunzione del coordinamento delle operazioni. L'intervento di nave Libra era avvenuto anche prima della richiesta di soccorso da parte delle autorità maltesi; unità navale che, una volta giunta sul posto, aveva partecipato attivamente alle operazioni di recupero dei naufraghi ed era stata nominata O.S.C. (*on scene coordinator*) da RCC Malta.

Il P.M. ha poi riportato i tratti salienti dell'interrogatorio del comandante Pellegrino Catia, ritenute in linea con le conclusioni raggiunte. Secondo costei, la prima informazione circa il natante con a bordo i migranti, ricevuta tramite j-chat da CINCNAV alle ore 13,22, era molto generica, mentre non era stato ricevuto l'hydrolant n. 2512/2013, poiché nave Libra era dotata di un vecchio sistema di ricezione (circostanza riscontrata nella annotazione di P.G. prot. 0429212/2016 del 03/10/16 della Guardia di Finanza-Stazione navale di Civitavecchia, dalla quale emerge che nave Libra, pur essendo dotata di apparato NAVTEX in grado di ricevere gli hydrolant - avvisi urgenti di pericolo ai naviganti -, per problemi di carattere tecnico non aveva ricevuto il predetto messaggio). La Pellegrino chiariva che il momento in cui aveva percepito che il natante con a bordo i migranti era in una situazione di pericolo era avvenuto alle ore 17.14, ossia quando aveva avuto comunicazione via j-chat che il natante si era ribaltato. In quel momento, comunque, nave Libra stava già dirigendosi sul punto, perché così le era stato già ordinato, anche se non c'era un'indicazione specifica di pericolo.

L'indagata confermava che, nei rapporti con Malta, era sempre l'Italia ad intervenire a prestare soccorso, anche quando i natanti si trovavano in zona SAR maltese, e che quello fu l'unico caso in cui, in base alla sua esperienza, si ebbe il diretto coordinamento di Malta. Precisava che l'evento S.A.R. non si poteva qualificare finché non dichiarato, a seguito di localizzazione e avvistamento, considerando la galleggiabilità del natante e il numero di persone a bordo. In forza dell'esperienza maturata e delle informazioni ricevute, non c'era assolutamente nessuna evidenza di pericolo, e, pertanto, aveva mantenuto la posizione, così come ordinatole, tenendosi pronta ad intervenire se necessario. Alle ore 16.40 era giunta comunicazione che l'aereo maltese aveva stabilito un contatto visivo senza riportare alcuna informazione di pericolo e soltanto alle ore 17.07 venne a sapere tramite chat che nave Libra doveva dirigere sul punto. Alle 17.14 arrivò la comunicazione di probabile

ribaltamento, ed ella provvide a lanciare immediatamente l'elicottero. Quello era il momento in cui, dopo la fase ricognitiva, veniva in evidenza la situazione di pericolo. In virtù della sua lunga e nutrita esperienza in casi simili e secondo un dato reso purtroppo notorio dalle cronache, la causa del ribaltamento del natante doveva essere molto probabilmente individuata nel movimento dei migranti a bordo dell'imbarcazione, che sbracciandosi per chiedere aiuto all'arrivo dell'aereo maltese, potevano avere determinato il peggioramento delle già precarie condizioni di stabilità e navigabilità del mezzo.

Pertanto il P.M. ritiene che gli indagati non siano incorsi nella violazione di un obbligo di soccorso, ossia nella violazione di un preciso dovere di prestare assistenza e soccorso posto a carico di determinati soggetti in ragione di una posizione giuridicamente rilevante.

Per Pellegrino Catia - sulla quale incombeva, quale comandante di nave, l'obbligo di assistere in qualsiasi area marittima persone in difficoltà - il P.M. ritiene che ella non avesse omissa alcuna condotta dovuta, in ragione della conoscenza degli accadimenti e della situazione in atto, intervenendo tempestivamente allorchè ebbe piena rappresentazione dello stato di pericolo.

Quanto alla posizione degli ufficiali della Marina Militare Italiana (Licciardi Luca e Giannotta Nicola) e del Corpo della Capitaneria di Porto (Manna Leopoldo), il P.M. ritiene che costoro avessero adempiuto agli obblighi normativamente posti a loro carico, sia nella fase ricognitiva/informativa, sia nella fase propria di intervento, poiché l'obbligo di intervenire in soccorso va interpretato prendendo in considerazione l'istituzione delle aree SAR come aree di responsabilità nazionale, dove ciascuno Stato deve essere in grado di garantire l'operatività dei servizi SAR mediante l'istituzione di un centro e dei sotto-centri di coordinamento, la designazione di unità costiere di soccorso, strutture, mezzi navali e aerei, centri di telecomunicazione di soccorso e personale adeguato.

Quanto alla posizione degli ufficiali della Guardia Costiera (Torturo Clarissa, con turno 07-15, e Miniero Antonio, subentrato alla collega nel turno successivo), il P.M. ritiene non potersi configurare alcuna omissione penalmente rilevante, tenuto conto del ruolo effettivamente da essi svolto, della circostanza che trattasi di procedure altamente disciplinate e che ci si muove in un contesto fortemente gerarchizzato. Non essendo costoro i comandanti di IMRCC Roma, non possono ipotizzarsi a loro carico profili di responsabilità per non avere informato tempestivamente dell'obbligo di intervento immediato le unità navali in navigazione in zona e per non essersi attivati per garantire nella immediatezza l'arrivo dei mezzi di soccorso italiani. Era stato adempiuto l'obbligo informativo/ricognitivo e l'omesso impiego diretto dei mezzi navali italiani non era attribuibile ai due ufficiali di servizio presso la centrale operativa.

Quanto alla posizione del comandante Foffi Filippo Maria, rilevava che il suo comando era stato notiziato delle operazioni in corso, dell'assunzione del coordinamento da parte di Malta e delle iniziative da questa intraprese, sino alla notizia del ribaltamento del natante, non risultando ulteriori elementi di coinvolgimento dell'indagato nei fatti per cui si procede.

6. Le memorie oppositive.

In sede di prima memoria oppositiva il querelante Jammo Mohanad osserva come una evidente situazione di pericolo sussistesse sin dall'epoca del primo contatto telefonico, essendo stato rappresentato che un barcone, con circa 400 migranti a bordo, 150 dei quali minori, stava imbarcando acqua, poiché colpito con raffiche di mitra da motovedette libiche, con la conseguenza che restava incomprensibile il mancato intervento di nave Libra, la cui massima velocità era pari a 20 miglia l'ora e che, alle ore 13.34, risultava distante dal punto del naufragio 27 miglia. Chiedeva l'assunzione a s.i. dell'ammiraglio Felicio Angrisano (Comandante Generale delle Capitanerie di Porto all'epoca del fatto), del giornalista Fabrizio Gatti (su quanto appreso nel corso dell'inchiesta giornalistica) e della persona offesa Jammo Mohanad.

Seguono altre memorie oppositive dell'esponente Jammo Mohanad e degli esponenti Wahid Hasan Yousef e Hashash Manal, in cui, riportandosi agli esposti presentati e all'ordinanza del G.I.P. di Agrigento, si ritiene che i soggetti a vario titolo coinvolti fossero ben a conoscenza della situazione di estremo pericolo in cui si trovavano i migranti, sia in forza di quanto riferito da Jammo Mohanad telefonicamente, sia perché consapevoli della mancanza di un accordo tra Malta e Italia per l'esatta individuazione delle zone SAR di competenza, sia perché consapevoli della alta improbabilità di un tempestivo intervento delle Autorità maltesi, richiamando nel contempo il contenuto di alcune telefonate che darebbero conto della informazione inviata a nave Libra (ore 13.34 e ore 15.34), il messaggio ricevuto da Malta alle ore 16.22 e la telefonata delle ore 16.44, riportata integralmente nella memoria oppositiva. Vengono richieste l'acquisizione delle conversazioni in chat, di alcune telefonate mancanti, viene ribadita l'escussione testimoniale già richiesta, il deposito di vari articoli del giornalista Fabrizio Gatti, l'escussione dei piloti dell'aereo maltese, dell'Ufficiale maltese operativo nel corso della telefonata delle ore 16.44, dei rapporti dell'operazione delle autorità maltesi, con le conversazioni e le videoriprese effettuate.

7. L'ordinanza del G.I.P. di Agrigento.

Il G.I.P. di Agrigento, nell'ordinare l'iscrizione degli ufficiali operativi di IMRCC Roma, del comandante in capo della squadra navale della Marina Militare, del comandante di nave Libra, per il reato di cui agli artt. 110, 575, 40, cpv., c.p., evidenzia innanzitutto come l'imbarcazione dei migranti fosse in gravissimo pericolo per come disperatamente invocato dal denunciante Jammo Mohanad nelle telefonate agli atti iniziate almeno quattro ore prima del rovesciamento dell'imbarcazione, come MRCC Roma fosse ben a conoscenza del dato che tra Malta e Italia non vi era un accordo per l'esatta individuazione delle zone SAR di competenza previste dalla convenzione di Amburgo, come MRCC Roma fosse inoltre ben a conoscenza che in altre occasioni Malta aveva fatto mancare il proprio intervento in ragione della eccessiva estensione della zona SAR attribuita e che pertanto era altamente probabile che Malta potesse non intervenire o comunque intervenire in ritardo e in maniera inadeguata per garantire il soccorso necessario, come poi effettivamente verificatosi. Osserva, quindi, come l'evento tragico fosse altamente prevedibile e rappresentabile, ma

non ci si era attivati adeguatamente, accettando, quindi, che si potesse verificare l'epilogo tragico collettivo come poi avvenuto.

8. La questione di giurisdizione.

E' pervenuta in data 20.10.2017 nota della Procura Militare della Repubblica presso il Tribunale Militare di Roma nella quale si comunica che quella Procura ha iscritto il procedimento n. 117/2017 R. mod. 44 nei confronti di militari appartenenti alle forze armate italiane, allo stato ignoti e presumibilmente in servizio nei ruoli della Marina Militare, in ordine alle ipotesi di reato di cui agli artt. a) 113, comma 2, c.p.m.p. in relazione agli artt. 9 e 47 c.p.m.g., b) 185 c.p.m.g. e 40 c.p. in relazione agli artt. 9 e 47 c.p.m.g. per fatti commessi in data 11 ottobre 2013 in acque internazionali del Mar Mediterraneo in danno di 268 persone civili di nazionalità siriana, fra cui circa 60 bambini.

La comunicazione è finalizzata a porre il decidente a conoscenza di una questione di giurisdizione ai sensi delle norme di cui agli artt. 9, 47 e 165 c.p.m.g.

Il richiamato art. 9 c.p.m.g., come modificato dalla l. n. 6/2002, prevede che i corpi di spedizione all'estero per operazioni militari armate sono soggetti alla legge penale di guerra ancorchè in tempo di pace; legge penale di guerra, in detti casi, applicabile anche al personale militare di comando e controllo e di supporto del corpo di spedizione che resta nel territorio nazionale, dal momento in cui è ad esso comunicata l'assegnazione a dette funzioni, per i fatti commessi a causa o in occasione del servizio.

L'applicazione della legge penale di guerra comporta, ai sensi dell'art. 47 c.p.m.g., come modificato anch'esso dalla l. n. 6/2002, la qualificazione come reato militare di ogni violazione della legge penale non prevista dai codici penali militari e commessa dall'appartenente alle forze armate con abuso dei poteri o violazione dei doveri inerenti allo stato di militare, o in luogo militare, e prevista come delitto contro vari beni primari, tra cui la persona (art. 47, comma 2); non solo, ma costituisce reato militare anche ogni altra violazione della legge penale commessa dall'appartenente alle Forze armate in luogo militare o a causa del servizio militare in offesa...di appartenente alla popolazione civile che si trova nei territori di operazioni all'estero. In sostanza la l. n. 6/2002, incidendo sull'art. 47 c.p.m.g., ha trasformato intere categorie di reati comuni in reati militari, quindi di competenza del giudice militare, in presenza di una qualità dell'imputato: appartenenza alle Forze armate, e di alcune modalità della condotta: abuso dei poteri o violazione dei doveri inerenti allo stato di militare; compimento del fatto in luogo militare; compimento del fatto a causa del servizio militare

Infine l'art. 165 c.p.m.g. prevede l'applicazione delle norme del titolo IV del c.p.m.g., tra cui rientra la fattispecie iscritta di cui all'art. 185 c.p.m.g., nel caso di operazioni militari armate svolte all'estero dalle forze armate italiane.

Alla luce del quadro normativo testè delineato la Procura Militare romana ha iscritto un procedimento parallelo sui fatti verificatisi l'11 ottobre 2013 sopra narrati sul presupposto che ricorresse l'ipotesi di cui agli artt. 9 e 165 c.p.m.g., ossia un'operazione militare armata svolta all'estero da forze armate italiane.

Su detta questione, nessuna delle parti ha sostenuto il difetto di giurisdizione del giudice ordinario e, per conseguenza, l'attribuzione della giurisdizione al giudice militare.

9. Le valutazioni del giudicante.

9.a La questione della giurisdizione.

Con riferimento alla preliminare questione di giurisdizione, deve innanzitutto escludersi che al momento sussistano i presupposti di un conflitto di giurisdizione, ossia una situazione di litispendenza reale tra procedimenti sottoposti alla cognizione di due autorità giudicanti, posto che il procedimento militare trovasi in fase di indagini nei confronti di ignoti (cfr., Cass., SS.UU., n. 18621/2017).

E' noto che qualsiasi violazione della legge penale militare integrante reato, offensiva di interessi dell'amministrazione militare e commessa da soggetto ad essa appartenente, rientra nella giurisdizione esclusiva dell'autorità giudiziaria militare. Il codice penale è norma comune e va applicato il codice penale militare di pace allorchè questo preveda determinate condotte come reato militare, con conseguente giurisdizione militare (Sez. 1, n. 6676 dell'8.5.2000, D'Agostino e altro, Rv. 216162).

E' reato militare, con conseguente giurisdizione militare, non solo quello esclusivamente militare, ma anche quello che, pur previsto con identica struttura dalla legge penale comune, è punito da specifica disposizione della legge penale militare (Sez. 1, n. 21863 del 5.5.2008, Poggiali e altro).

Di norma le sfere di giurisdizione, ordinaria e militare, rimangono separate, con la conseguenza che al giudice militare appartiene la cognizione dei reati militari e al giudice ordinario quella per i reati comuni (Cass., n. 5680/2014; n. 44681/2015).

Non è previsto alcuno spostamento dei reati comuni nella giurisdizione militare, mentre al contrario opera l'attrazione nella giurisdizione del giudice ordinario dei procedimenti per reati concorrenti, comuni e militari, solo se il reato comune è più grave di quello militare (art. 13, comma 2, c.p.p.).

E' proprio alla luce di questi principi che, nella fattispecie, la Procura in sede ha iscritto il reato militare di omissione di soccorso di cui all'art. 113 c.p.m.p. poiché connesso con la più gravemente punita fattispecie comune di omicidio colposo ex art. 589 c.p.

I principi esposti dunque regolano i rapporti di giurisdizione tra giudice ordinario e giudice militare con riferimento alle violazioni previste dalla legge penale militare di pace.

La problematica posta all'attenzione dal Procuratore militare con la nota informativa del 18.10.2017 attiene invece alla giurisdizione prevista dalla legge penale militare di guerra che troverebbe applicazione nell'ipotesi in esame ai sensi del combinato disposto degli artt. 9, 47 e 165 c.p.m.g.

Ebbene, seppur dovendosi osservare come, nella specie, il contestato mancato intervento di nave Libra si inserisce in concreto in un'ottica non di operazione militare armata, bensì di operazione di soccorso in favore di civili, anche muovendo dall'inquadramento della missione di nave Libra come operazione militare armata svolta all'estero da forze armate italiane, non

sembra che le norme richiamate nella nota della Procura militare sottraggano la giurisdizione al giudice ordinario, non ravvisandosi i presupposti per l'applicazione della legge penale di guerra.

E' noto, invero, che tutta una serie di norme a partire dall'anno 2006 (cfr., art. 2, comma 26, l. n. 247/2006; art. 5, comma 1, d.l. n. 209/2008) hanno costantemente previsto l'applicazione, al personale militare partecipante a tutte le missioni internazionali in atto, del codice penale militare di pace, con la conseguente inapplicabilità degli artt. 9 e 47 c.p.m.g. (cfr., Cass., n. 25811/2007). La tecnica normativa utilizzata è stato il costante richiamo all'art. 5 d.l. n. 209/2008 (cfr., ad es., art. 3 d.l. n. 114/2013).

La regola è stata definitivamente normata dal legislatore nella legge n. 145/2016, contenente disposizioni concernenti la partecipazione dell'Italia alle missioni internazionali, il cui art. 19, comma 1, dispone in linea generale che, al personale che partecipa alle missioni internazionali, nonché al personale inviato in supporto alle medesime missioni si applica il codice penale militare di pace.

I giudici di legittimità, chiamati a pronunciarsi sul rapporto tra le due legislazioni penali militari (di pace e di guerra) con riferimento alle missioni di corpi militari italiani all'estero, hanno ritenuto la inapplicabilità della disciplina derogatoria di cui all'art. 2, comma 5, c.p. e l'applicazione del generale criterio di cui all'art. 2, comma 4, c.p., concludendo per l'operatività della più favorevole disciplina del codice penale militare di pace al militare partecipante a missioni anteriori alla l. n. 257/2006 che non prevedevano espressamente l'applicabilità del codice penale militare di pace (Cass., n. 26316/2008; n. 11994/2013) (né sembra possa diversamente opinarsi per le violazioni del c.d. diritto internazionale umanitario, contemplate negli artt. 165 ss. c.p.m.g., anch'esse - ad avviso del decidente - non applicabili in forza della normativa sopra richiamata).

Consegue che, anche nella fattispecie qui esaminata, l'applicazione dei principi suesposti non consente di scorgere i presupposti per la qualificazione come reati militari dei reati comuni iscritti, con la conseguente operatività del criterio regolatore di cui all'art. 13 c.p.p. nei termini di cui sopra si è detto.

9.b Il merito della vicenda.

Il P.M. ha sostenuto che, nella vicenda in esame, a differenza di altre vicende, Malta, competente per la zona SAR in cui navigava il barcone di migranti, aveva assunto formalmente il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso, comunicando di avere inviato un pattugliatore per intercettare l'imbarcazione, nonostante avvertita della presenza di una nave italiana in zona.

Gli ufficiali italiani della marina militare (CINCNAV) avevano adempiuto agli obblighi su di essi gravanti sia di tipo ricognitivo/informativo, sia nella fase propria di intervento, posto che l'obbligo di intervenire in soccorso doveva essere interpretato prendendo in considerazione l'istituzione delle aree SAR come aree di responsabilità nazionale.

Anche gli ufficiali della Guardia Costiera (IMRCC) avevano adempiuto agli obblighi di tipo ricognitivo/informativo e di tipo operativo, precisando che Torturo e Miniero non avevano il comando e, dunque, a loro carico non

potavano ipotizzarsi profili di responsabilità per non avere informato tempestivamente dell'obbligo di intervento immediato le unità navali in navigazione in zona e per non essersi attivati per garantire nella immediatezza l'arrivo dei mezzi di soccorso italiani.

Le difese degli indagati hanno sostenuto che l'attribuzione della responsabilità del coordinamento dei soccorsi era maltese e che il verificarsi del pericolo generatore dell'obbligo di intervento poteva essere collocato nel momento in cui il barcone si era ribaltato; momento a cui aveva fatto immediato seguito l'intervento delle navi italiane. Alcune difese hanno poi anche sostenuto che la collocazione dei loro assistiti nella scala gerarchica non consentiva l'adozione di decisioni, ma solo un'attività di raccordo.

Dette impostazioni non paiono del tutto persuasive e aderenti alla normativa sopra esposta.

Come sopra accennato, effettivamente, in base alla Convenzione di Amburgo, l'Autorità coordinatrice del soccorso marittimo e, perciò, responsabile della efficiente organizzazione dei servizi e del coordinamento delle operazioni di ricerca e di salvataggio (ossia dell'intervento S.A.R.) è quella competente per la zona di ricerca e di salvataggio in cui si trova l'imbarcazione che chiede soccorso. Nella fattispecie, in base al riparto effettuato tra i vari Stati interessati, la zona in cui si trovava il barcone ricadeva nella competenza S.A.R. maltese. Sebbene non risulta che Malta abbia concluso degli accordi bilaterali di cooperazione con l'Italia, a differenza di altri Paesi (sono infatti intervenuti degli accordi bilaterali di cooperazione in materia di ricerca e soccorso con Albania, Croazia, Grecia, Slovenia, Algeria), le Autorità maltesi avevano tuttavia assicurato nella fattispecie concreta l'assunzione del coordinamento generale delle operazioni di ricerca e di salvataggio (art. 2.1.9 Convenzione SAR), dapprima telefonicamente (alle ore 13.00 circa), poi con nota scritta (alle ore 14.35). Alle Autorità maltesi spettava pertanto l'adozione delle misure necessarie per fornire tutta l'assistenza possibile ai richiedenti il soccorso (art. 2.1.9 Convenzione SAR). Alle Autorità italiane spettava, oltre al compito di comunicare tutte le informazioni a sua disposizione (art. 4.2.3 Convenzione SAR), il compito di fornire, su richiesta, l'assistenza al centro di coordinamento di salvataggio che procedeva, mettendo in particolare a disposizione navi, aeromobili, personale o materiale (art. 3.1.7 Convenzione SAR), comunque operando in conformità ai propri piani operativi qualora il centro di coordinamento di salvataggio che aveva assunto il coordinamento glielo avesse richiesto (art. 4.6 Convenzione SAR). Nel caso in cui l'Autorità competente per la zona SAR avesse dato risposta negativa alla possibilità di intervenire oppure in assenza di riscontro, il compito di coordinare le operazioni di salvataggio doveva essere assunto dalle Autorità italiane che avevano avuto il primo contatto con chi aveva chiesto soccorso.

Le indicazioni telefoniche dei migranti segnalavano indubbiamente, oltre che minori feriti a bordo, una chiara difficoltà di navigazione, tanto che IMRCC Roma, alle ore 13.25, inviava un messaggio circolare a tutte le navi in transito nel Mar Mediterraneo che riportava *la presenza di un'imbarcazione con circa 250 persone a bordo in pericolo*, indicando la posizione precisa e richiedendo di mantenere un'allerta vigile e di riportare a IMRCC Roma ogni avvistamento o

informazione (cfr., evento CP2 della ricostruzione degli accadimenti fatta dalla Guardia di Finanza di Palermo).

Nell'ambito delle procedure di attuazione delle attività di ricerca e di soccorso, dunque all'interno delle fasi di emergenza, si distinguono, come detto, una fase di incertezza, una fase di allarme ed una fase di pericolo (art. 4.4 Convenzione SAR).

Ebbene, nella fase che intercorre tra il momento in cui il centro di salvataggio maltese assume il coordinamento e il momento in cui arriva l'aereo maltese sui luoghi può esser obiettivamente sostenuto, come rileva il P.M., che gli ufficiali di IMRCC Roma impegnati abbiano svolto correttamente gli obblighi di tipo ricognitivo/informativo di competenza, facendo loro capo tutte le informazioni necessarie relative alla presenza delle navi militari e delle navi civili che, al momento delle segnalazioni telefoniche dei migranti, si trovavano nel mar Mediterraneo in luoghi prossimi a quello in cui navigava il barcone, sulla base delle informazioni trasmesse direttamente dai migranti e dei conseguenti immediati accertamenti effettuati tramite il sistema satellitare Thuraya. Rileva, infatti, come IMRCC Roma segnali immediatamente a MRCC Malta la richiesta di soccorso del barcone, indirizzando i richiedenti il soccorso a rivolgersi al centro di salvataggio che aveva assunto il coordinamento, emettendo un messaggio circolare a tutte le navi in transito nella zona interessata, comunicando dietro richiesta a MRCC Malta la presenza di due navi mercantili e di una nave militare italiana nelle vicinanze della zona d'intervento (la circostanza che non sia stata data l'esatta posizione della predetta nave non sembra elemento tale da costituire rimprovero penalmente rilevante, essendo stata comunque chiaramente indicata la vicinanza della nave alla zona d'intervento), ricevendo subito dopo assicurazione dell'invio in zona di un aereo e di una motovedetta maltesi, informando tempestivamente CINCNAV dell'evento, nonché delle novità ricevute da Malta e delle telefonate dei migranti richiedenti soccorso, chiedendo costantemente per ogni chiamata dei migranti la geo localizzazione del telefono satellitare chiamante alla società Thuraya e informando subito dopo MRCC Malta e CINCNAV.

Sebbene anche CINCNAV svolgesse assiduamente in questa fase la sua attività informativa/ricognitiva (alle ore 15.11 contatta IMRCC e apprende che MRCC Malta, dopo aver assunto il coordinamento delle operazioni, ha chiesto informazioni sulla presenza di assetti navali in zona; alle ore 15.30 CINCNAV viene informata della posizione della imbarcazione dei migranti, della persistenza del coordinamento maltese e dell'invio di una motovedetta maltese), fortemente critica è la posizione degli ufficiali di detto Comando che hanno la gestione concreta dei mezzi di soccorso più adatti e ai quali - per ragioni operative - sono ben note le difficoltà operative maltesi nella ricerca e nel soccorso marittimo. Secondo quanto riferito da Luca Pirozzi (allora comandante di nave Espero) e da Catia Pellegrino (allora comandante di nave Libra) e secondo quanto emerso dal resoconto dei vari interventi su imbarcazioni di migranti effettuati in precedenza, l'estrema vastità dell'area SAR maltese non consentiva a Malta, con le strutture a disposizione, una efficace e proficua gestione delle operazioni di ricerca e soccorso marittimo in una zona dove vi era un flusso di barconi di migranti di significativa portata,

circostanza questa che aveva quasi sempre, come obbligata conseguenza - o perchè Malta in concreto non interveniva o perché chiedeva ai mezzi italiani o alle navi mercantili di intervenire - l'intervento dei mezzi navali italiani per la gestione dell'evento di emergenza segnalato. Non a caso, infatti, già alle ore 13.27, OPCON chiedeva di valutare la possibilità di trasbordare appena possibile i c.d. PDR (i pezzi di ricambio - ovvero il modem - che nave Libra stava attendendo da nave Espero), poiché l'intenzione era quella di utilizzare nave Libra per la localizzazione dell'imbarcazione in difficoltà. E non a caso alle ore 13.34 il C.F. Giannotta (Ufficiale Superiore di Servizio del COAN di CINCNAV) contattava il C.F. Licciardi (Capo sezione attività reali/correnti di CINCNAV) per chiedergli se nave Libra potesse dirigersi sulla posizione; Licciardi rispondeva "ancora no" perché MARICOGECAP (attraverso l'articolazione interna di IMRCC) aveva segnalato a Malta e alla Libia i nominativi di due mercantili lì vicino (la motivazione del diniego non è del tutto persuasiva, considerato che i due mercantili dovrebbero individuarsi nel "Tyrusland" e nello "Stadt Bremerhaven" e che, secondo l'evento CP22, alle ore 13.20, l'imbarcazione "Tyrusland" - poi dirottata da Malta alle ore 16.22 - si trovava a 77 miglia dal barcone, dunque ad una distanza addirittura superiore a quella in cui si trovava nave Espero; mentre della seconda imbarcazione, "Stadt Bremerhaven", individuata nell'evento CP21 a circa 25 miglia dal barcone alle ore 13.15, non v'è più traccia nel prosieguo delle operazioni). Sebbene CINCNAV avesse ricevuto assicurazione che MRCC Malta aveva assunto il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso e che aveva inviato un aereo e una motovedetta nella zona, appare decisamente poco comprensibile la preoccupazione di fare in modo che MRCC Malta svolgesse effettivamente i compiti di coordinamento, di ricerca e di intervento spettanti in ragione della zona S.A.R. di competenza dove si trovava il barcone, fino a dare espresse indicazioni alla nave militare italiana più vicina di defilarsi rispetto alla linea di navigazione seguita dai mezzi marittimi maltesi, nell'ambito di una vicenda nella quale gli ufficiali operanti nel suddetto comando - con gli ordini impartiti - mostrano consapevolezza che la posizione in cui si trova la nave militare italiana finisca con l'imporre un intervento soccorritore.

In ogni caso, la tesi esposta (quella cioè che gli ufficiali di IMRCC e di CINCNAV avessero adempiuto agli obblighi normativamente posti a loro carico, anche per le assicurazioni di MRCC Malta di aver inviato un aereo e una motovedetta sui luoghi, e che l'evento di pericolo dovesse essere collocato nel momento del capovolgimento del barcone) non appare più persuasiva allorchè MRCC Malta - resasi conto della effettiva posizione di nave Libra, constatata dall'aereo maltese giunto sul punto in cui si trovava il barcone -, nel resocontare il sovraccarico e l'instabilità della imbarcazione dei migranti (e, dunque, nel suggellare il pericolo evidente di capovolgimento dell'imbarcazione), avanzava formale richiesta via fax, alle ore 16.22, di dare istruzioni alla nave militare più vicina di convergere verso il barcone e dare assistenza, ove necessario, comunicando di aver dirottato, nell'area interessata, il mercantile Tyrusland; al silenzio della autorità italiane seguiva, alle ore 16.42, nuova richiesta via fax nella quale veniva anche comunicata la distanza di nave Libra dalla imbarcazione dei migranti (circa 19 miglia). In questa fase, a partire dalle ore

16.22, il panorama normativo suelencato (convenzionale e interno) può certamente definirsi convergente e inequivoco nell'imporre un immediato intervento. Per contro, nonostante appunto la reiterata richiesta espressa di far convergere nave Libra (in quel momento distante 19 miglia dal barcone) e la rappresentazione di un'imbarcazione in estrema difficoltà (sovraccarica e instabile) (circostanza che fa chiaramente scattare gli obblighi di cui all'art. 3.1 della Convenzione SAR), nonostante dunque si vertesse chiaramente in una fase di pericolo conclamato (artt. 4.1 e 4.3 della Convenzione SAR, quando cioè le informazioni ricevute testimoniano la compromissione dell'efficacia del funzionamento della imbarcazione e che detta imbarcazione necessita di assistenza immediata), nonostante IMRCC suggerisse a CINCNAV di far colloquiare direttamente nave Libra con l'Autorità coordinatrice maltese, gli ufficiali di CINCNAV prendevano tempo e, previa intesa con CINCNAV, IMRCC Roma rappresentava a Malta di considerare l'utilizzo della nave militare italiana come *extrema ratio*, solo cioè se assolutamente necessario (la decisione di far convergere nave Libra sul punto del naufragio arriverà soltanto alle 17.04, mentre l'ordine di convergere alla massima velocità arriverà alle ore 17.14, dopo aver acquisito la notizia del capovolgimento del barcone).

In altri termini, al momento in cui l'aereo maltese segnala l'instabilità e il sovraccarico del barcone e MRCC Malta chiede l'intervento della nave militare più vicina non solo scattano gli obblighi di cui si è detto in base alla Convenzione SAR, ma ancor più a monte e a prescindere dalla normativa convenzionale rilevano gli obblighi di intervento che incombono in navigazione ai comandanti delle Unità della Marina Militare, al pari dei comandanti di qualsiasi mercantile, che abbiano comunque notizia che una nave o un aeromobile sono in pericolo di perdersi in mare (art. 113 c.p.m.p., artt. 489 e 490 cod. nav.). Alla stregua delle indicazioni provenienti dall'aereo maltese, non ricorreva certamente, in quel momento, la consapevolezza che altri potessero assistere l'imbarcazione in pericolo in condizioni più idonee o simili (art. 489 cod. nav.), imponendosi al contrario l'obbligo di intervenire e soccorrere *quanto più velocemente è possibile* (art. 98 della l. n. 689/1994 di ratifica ed esecuzione della Convenzione di Montago Bay).

Secondo una pronuncia di legittimità in materia, a fronte del dovere di soccorso, che è per sua natura caratterizzato dall'urgenza, a fronte del rischio per la vita e l'incolumità personale di coloro che si trovano in pericolo di naufragio, a fronte del dovere di adempimento delle funzioni di c.d. solidarietà marittima, "*non potrebbe accamparsi alcuna altra causa giustificatrice se non una di quelle tassativamente previste dalla legge quali esimenti*" (Cass., n. 568/2006).

In definitiva, i poteri-doveri di intervento e coordinamento da parte degli organi di una singola Nazione nell'area di competenza SAR non escludono, sulla base del panorama normativo richiamato al punto 4., che unità navali di diversa bandiera, e dunque appartenenti a Nazioni diverse, possano e debbano iniziare il soccorso o intervenire nel soccorso già iniziato - su richiesta o autonomamente - quando l'imminenza del pericolo per le vite umane lo richieda e lo imponga, determinando il sorgere di un obbligo giuridico di protezione in capo a chi possieda quel compendio di informazioni tali da aver

piena conoscenza dell'incombenza del pericolo e della necessità di pronto intervento. Evenienza pienamente integrata alle ore 16.22 dell'11.10.2013.

Del resto, come già sopra anticipato, nella maggior parte delle vicende precedenti acquisite in atti, IMRCC Roma aveva preventivamente disposto l'allertamento dei mezzi navali della Guardia Costiera, della Guardia di Finanza e, previo accordo con CINCNAV, delle navi della Marina Militare; e, al momento della conoscenza delle coordinate geografiche dell'utenza satellitare, aveva disposto, spesso autonomamente senza la formale richiesta preventiva di MRCC Malta, quando l'evento si verificava in zona SAR maltese, l'invio di mezzi navali italiani per la ricerca e il soccorso.

E' evidente come un ordine immediato di procedere alla massima velocità in direzione del barcone dei migranti (come quello che ha fatto immediato seguito alla notizia del capovolgimento dell'imbarcazione), emesso subito dopo la ricezione del fax delle ore 16.22, avrebbe permesso a nave Libra di giungere sul punto in cui si trovava il barcone con ogni probabilità anche prima del suo ribaltamento o, in ogni caso, in un momento che avrebbe consentito di contenere quanto più possibile le devastanti conseguenze.

9.c Le singole posizioni.

Non per tutte le posizioni si ravvisano elementi tali da poter utilmente sostenere l'accusa in giudizio.

La posizione dell'ammiraglio Foffi Filippo Maria, quale comandante in capo della squadra navale della marina militare italiana, non pare intaccata da profili di penale responsabilità, salvo a non ritenere una (non ammissibile) responsabilità di posizione. Come scrive il P.M., dagli atti risulta che il suo comando è stato notiziato delle operazioni in corso, dell'assunzione del coordinamento da parte di Malta e delle iniziative da questa intraprese, sino alla notizia del ribaltamento del natante. Al di là dei rapporti informativi, mediati attraverso i canali istituzionali, non risultano elementi di personale coinvolgimento nella vicenda iscritta.

Anche per gli ufficiali di IMRCC Roma Torturo Clarissa e Miniero Antonio non si ravvisano responsabilità di tipo penale. La prima è colei che, nel turno operativo 07.00-15.00 dell'11.10.2013, ha intrattenuto le comunicazioni con i migranti, con la centrale operativa di Malta e con CINCNAV; il secondo è subentrato alla prima nello stesso tipo di attività. Ebbene, come scrive il P.M., trattandosi di procedure strettamente disciplinate e in considerazione della struttura fortemente gerarchica in cui tutti i soggetti indagati in questo procedimento erano inseriti, non si ravvisano per i predetti ufficiali responsabilità penali, avendo costoro eseguito le direttive loro imposte, senza che ad essi facesse capo un potere decisionale nella vicenda che qui ci occupa. Certamente essi non rivestivano il ruolo di comandanti della centrale operativa di IMRCC, né avevano in concreto assunto un ruolo direttivo di comando nella descritta operazione, ma svolgevano un'attività informativa e di raccordo tra migranti, centro di coordinamento maltese e CINCNAV; dunque nessun rimprovero circa l'omesso impiego diretto dei mezzi militari navali italiani può essere loro mosso.

Anche la posizione dell'ufficiale Giannotta Nicola è sovrapponibile a quella degli ufficiali Torturo e Miniero, sia pure nel parallelo ambito di CINCNAV, in un generale contesto fortemente gerarchizzato. Nelle telefonate acquisite in atti emerge chiaramente come Giannotta non assuma concretamente alcuna decisione, limitandosi anch'egli a svolgere un'attività di raccordo tra Licciardi Luca e il comandante di nave Libra, Catia Pellegrino, riportando a quest'ultima le decisioni concretamente assunte dal primo. Anche nei rapporti con IMRCC Roma, Giannotta svolge sempre un'attività di mediazione e raccordo di informazioni, competendo le decisioni finali sempre a Licciardi Luca (cfr., la conversazione n. 1638 delle ore 16.38 con Miniero, laddove Giannotta, in ordine al quesito di porre in rapporti diretti Malta e nave Libra, risponde di doverne parlare con il capo ufficio operazioni). Ne consegue che anche nei confronti di costui non può essere mosso alcun rimprovero penale, non rientrando nelle sue competenze l'assunzione di decisioni involgenti il conferimento di precise missioni a nave Libra.

A diverse conclusioni deve giungersi per gli ufficiali Licciardi Luca e Manna Leopoldo, essendo costoro gli ufficiali più alti in grado, rispettivamente di CINCNAV e di IMRCC Roma, che hanno concretamente operato e che hanno concretamente assunto ogni decisione nella vicenda qui esaminata.

E' l'ufficiale Licciardi che, nella conversazione con Giannotta delle ore 13.34, impone che nave Libra non debba ancora intervenire (*"ancora no"*) perché il coordinamento dei servizi di salvataggio era stato assunto da Malta; è sempre il predetto ufficiale che alle ore 15.37, nella conversazione con Giannotta, impone che nave Libra si defili dal prevedibile percorso del mezzo marittimo di soccorso maltese onde non rivelare la sua posizione alle Autorità che in quel momento coordinavano le operazioni di salvataggio; è ancora il menzionato ufficiale che, nella conversazione delle ore 16.41 con Giannotta, prende tempo sulla richiesta di far convergere nave Libra sul punto in cui si trova l'imbarcazione dei migranti; è sempre l'ufficiale Licciardi che, nella conversazione delle ore 16.44 con Giannotta, riferisce che Manna di IMRCC Roma sta facendo richiamare i maltesi e che, dunque, nave Libra non debba essere interessata e debba continuare il suo pattugliamento. In buona sostanza, le evenienze in atti danno contezza che era l'ufficiale Luca Licciardi che, nella vicenda considerata, era preposto, nell'ambito del complesso apparato di CINCNAV, a valutare e decidere l'intervento o meno della nave da guerra italiana in soccorso dei migranti.

E' invece il secondo, quale ufficiale preposto al comando della centrale operativa (3° ufficio) di I.M.R.C.C., che assume appunto le determinazioni per IMRCC Roma nella vicenda sopra descritta: è l'ufficiale Manna che, in prima persona, nella telefonata dei migranti delle ore 13.18, indirizza costoro verso MRCC Malta, fornendo il relativo numero telefonico; è il predetto ufficiale soprattutto che, dopo la espressa richiesta di utilizzo di nave Libra da parte di MRCC Malta, non emette l'ordine di fare intervenire la nave da guerra italiana in soccorso dell'imbarcazione in condizioni critiche, ma decide di far telefonare alle autorità maltesi per soprassedere sull'utilizzo di nave Libra, come si desume proprio dalla telefonata intercorsa tra Licciardi e Giannotta delle ore 16.44 (in cui il primo dice al secondo che Manna stava richiamando i maltesi e

che nave Libra, in corso di pattugliamento, non doveva essere informata della richiesta di intervento richiesta da Malta) e dalla logicamente conseguente telefonata a MRCC Malta - materialmente effettuata dall'ufficiale Miniero subordinato a Manna - su indicazione dell'indagato in parola. E che detto ordine poteva e doveva essere emesso da IMRCC Roma, e dunque da chi in quel momento sovraordinava quello specifico apparato, si desume sia da quanto dichiarato dallo stesso Manna (*"se so che c'è una nave militare in zona gli posso ordinare di intervenire...se in un'area di nostra responsabilità dovessimo constatare la presenza di una nave militare siamo tenuti ad ordinarle di intervenire"*): la frase riferita a un evento SAR coordinato da IMRCC Roma ovviamente non può non essere estesa ad un evento SAR coordinato da altro centro di ricerca e soccorso, allorchè questo centro chieda assistenza per le operazioni di salvataggio, individuando una specifica nave italiana presente sui luoghi e formulando una specifica richiesta di intervento), sia dall'evoluzione concreta della vicenda (allorchè si ha contezza dell'intervenuto capovolgimento dell'imbarcazione, IMRCC Roma chiama CINCNAV alle ore 17.09 dell'11.10.2013 e impone di far convergere nave Libra sulla posizione in cui era avvenuto il capovolgimento dell'imbarcazione alla massima velocità consentita).

Rimane la posizione dell'ufficiale Catia Pellegrino, comandante di nave Libra.

Innanzitutto, l'inserimento in j-chat (visibile anche da nave Libra) della presenza di un barcone di migranti siriani a distanza di circa 27 miglia nautiche dal punto in cui si trovava nave Libra al momento in cui pervenne la segnalazione telefonica dei migranti - come rappresentato da Marras Francesco in data 08.10.2015 - rivestiva carattere primariamente informativo, onde consentire alle imbarcazioni che erano in navigazione nel tratto di mare interessato, tra le coste libiche e quelle siciliane, di essere consapevoli della situazione segnalata. In ogni caso, tranne che ricorressero situazioni di pericolo immediatamente percepibili e prontamente fronteggiabili, era necessario un preventivo ordine affinché nave Libra interrompesse la sua missione primaria (vigilanza pesca) per svolgere altra missione, non avendo detta nave il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso, ma essendo essa stessa oggetto di coordinamento (cfr., dichiarazioni Marras; in tal senso anche le dichiarazioni rese da Manna *"non può comunque essere una valutazione autonoma del comandante senza che sia riferita dal coordinatore della presenza in loco, per intervenire si coordina con le autorità competenti e spesso anche con quelle di bandiera"*).

In secondo luogo, non risulta che nave Libra abbia ricevuto l'avviso urgente di pericolo (hydrolant n. 2512/2013), poiché, sebbene dotata di un sistema di ricezione (NAVTEX NX-500) senza collegamento satellitare, ma comunque in grado di ricevere gli hydrolant, per problemi di carattere tecnico non aveva ricevuto il messaggio (cfr., annotazione di P.G. prot. 0429212/2016 del 03/10/16 della Guardia di Finanza - Stazione Navale di Civitavecchia).

Infine, sino al capovolgimento del barcone, nessun ordine risulta impartito alla predetta nave di dirigere verso l'imbarcazione dei migranti, modificando la missione primaria che era quella di vigilanza pesca. Al contrario, gli ordini

impartiti da CINCNAV - e che si ascoltano distintamente nelle registrazioni dei colloqui - erano quelli di non convergere sul punto in cui si trovava il barcone, di continuare il pattugliamento e di mantenersi a una distanza di circa un'ora dall'imbarcazione dei migranti, evitando di trovarsi sulla congiungente Malta-Thuraya e, quindi, di farsi notare dalla motovedetta maltese che stava dirigendo verso i migranti (cfr., telefonata delle ore 15.34 in cui il C.F. Giannotta di CINCNAV, premesso che il coordinamento era di Malta e che Malta stessa aveva inviato una motovedetta, diceva alla Pellegrino di non avvicinarsi e di mantenersi a una distanza di una ventina di miglia, tale da consentire un intervento sui luoghi in un'ora; cfr., inoltre, telefonata delle ore 15.41 in cui il C.F. Giannotta di CINCNAV - in conformità al colloquio avuto poco prima, ore 15.37, con il C.F. Licciardi - diceva alla Pellegrino di evitare di trovarsi sulla congiungente Thuraya-Malta, onde non farsi notare dalla motovedetta maltese). Ancora alle ore 16.38, dopo che l'aereo maltese aveva raggiunto il punto in cui si trovava la nave dei migranti e, notata la presenza di nave Libra ad una distanza inferiore alle 20 miglia (circa 19 miglia), ne aveva chiesto l'intervento (il fax di richiesta è delle ore 16.22), il C.F. Giannotta di CINCNAV, allertato sul punto da MARICOGECAP che suggeriva di consentire un rapporto diretto tra Malta e nave Libra, riteneva di doverne parlare con il capo ufficio operazioni. Quest'ultimo, alle ore 16.41, nella persona del C.F. Licciardi, diceva di aspettare che gli avrebbero fatto sapere; lo stesso Licciardi, alle ore 16.44, richiamava Giannotta dicendogli che Manna (ossia MRCC) stava richiamando i Maltesi e chiudeva la telefonata dicendo che a nave Libra, ancora in fase di pattugliamento, non doveva esser detto nulla.

Solo alle ore 17.14, dopo il capovolgimento del barcone (comunicato da MRCC Malta a IMRCC Roma alle ore 17.07 e da IMRCC Roma a CINCNAV alle ore 17.09), era stato impartito a nave Libra l'ordine di dirigere alla massima velocità sul punto del naufragio. Preceduta dall'elicottero, "lanciato" subito dopo la ricezione dell'ordine, la nave italiana raggiungeva il luogo del naufragio alle ore 18.00, momento in cui iniziava le operazioni di soccorso, nel corso delle quali, alle ore 18.30, il comandante di nave Libra era anche nominata "comandante sul posto" ex art. 5 d.P.R. n. 662/1994.

Se gli elementi esposti non sembrano radicare per costei profili di responsabilità penale, le memorie da ultimo fatte confluire in atti dagli opposenti fanno emergere un elemento di novità non precedentemente segnalato, e cioè la circostanza che l'aereo maltese, giunto sul posto e constatato lo stato critico della imbarcazione dei migranti e la posizione della nave da guerra italiana, aveva inoltrato numerose segnalazioni sul canale 16 di emergenza, senza ottenere alcuna risposta da nave Libra. E' su questo specifico episodio che si impone un approfondimento istruttorio, finalizzato a verificare se l'aereo maltese fosse effettivamente condotto - secondo quanto riportato in memoria oppositiva - dal maggiore George Abela e con a bordo anche il capitano Pierre Paul Carabez, se da detto aereo siano partite - e, in ipotesi, l'orario esatto in cui siano partite - ripetute chiamate sul canale 16 riservato alle comunicazioni di emergenza dirette alla nave italiana Libra, se dette chiamate siano state ricevute dalla nave italiana e se ad esse sia seguita una risposta o comunque una valutazione. L'Ufficio requirente valuterà l'opportunità di ogni

acquisizione investigativa, documentale o testimoniale, funzionale nella direzione indicata.

9.d La qualificazione giuridica dei fatti.

Nell'ambito del procedimento proveniente da Palermo iscritto al n. 32546/2016 R.G.N.R. e n. 3487/2017 R.G. G.I.P., il P.M. rileva che il nucleo centrale delle fattispecie criminose ipotizzate è l'omissione di soccorso, ossia la violazione di un preciso dovere di prestare assistenza e soccorso, posto a carico di determinati soggetti in ragione della loro posizione giuridicamente rilevante; di qui la qualificazione dei fatti ai sensi degli artt. 589, comma 3, c.p., 1081 e 1158, comma 2, cod. nav., 117 c.p. e 113, comma 2, c.p.m.p.

L'ordinanza del G.I.P. di Agrigento, nell'ambito del procedimento poi iscritto al n. 25196/2017 R.G.N.R. e 20681/2017 R.G. G.I.P., ha invece delineato la condotta degli indagati - con riferimento all'evento morte - in termini di dolo eventuale, avendo costoro accettato che si potesse verificare l'epilogo tragico collettivo come poi avvenuto; di qui la qualificazione dei fatti ai sensi degli artt. 110, 81, 575 c.p.

E' noto che gli orientamenti più recenti della giurisprudenza di legittimità, qui condivisi, in tema di elemento soggettivo, in particolare dei limiti confinari intercorrenti tra dolo eventuale e colpa cosciente, ritengono sussistere il dolo eventuale quando l'agente si sia rappresentato la significativa possibilità di verificazione dell'evento e si sia determinato ad agire comunque, anche a costo di cagionarlo come sviluppo collaterale o accidentale, ma comunque preventivamente accettato, della propria azione, in modo tale che, sul piano del giudizio controfattuale, possa concludersi che egli non si sarebbe trattenuto dal porre in essere la condotta illecita, neppure se avesse avuto contezza della sicura verificazione dell'evento medesimo (cfr., Cass., SS.UU., n. 38343/2014; Cass., n. 18220/2015; n. 23992/2015).

Ebbene, non vi sono evenienze in atti che consentano di ritenere una situazione che vada oltre la prevedibilità e prevenibilità dell'evento costituito dalla probabilità che l'imbarcazione dei migranti - sovraccarica di persone e instabile per aver imbarcato acqua - potesse affondare o capovolgersi, con conseguenze lesive per la vita e l'incolumità delle persone che trovavano posto all'interno del barcone, pericolo che le norme contenute nella Convenzione SAR e le ulteriori norme convenzionali (art. 98 della Convenzione di Montego Bay) e interne (artt. 489 e 490 cod. nav., 113 c.p.m.p.), con gli obblighi di intervento imposti e nella specie non rigorosamente rispettati, si fanno carico di prevenire.

Si è sopra tratteggiato come, nella prima fase, quella che precede il *fax* delle ore 16.22, gli obblighi di tipo ricognitivo/informativo siano stati congruamente assolti e come Malta, oltre ad aver assicurato in via breve e per iscritto l'assunzione delle attività di coordinamento, avesse anche comunicato l'invio di una motovedetta e di un aereo sui luoghi. Nella fase successiva alle ore 16.22, ciò che chiaramente si apprezza è la mancata tempestiva emissione dell'ordine di messa a disposizione dei mezzi navali all'Autorità SAR coordinante come imposto dalla Convenzione di Amburgo, nonchè in ogni caso la mancata tempestiva emissione dell'ordine di un autonomo intervento come imposto dalle altre fonti normative suindicate, senza la deliberata accettazione del

rischio della morte di parte degli occupanti l'imbarcazione e senza che possa ragionevolmente ipotizzarsi che l'omissione dell'ordine di far intervenire la nave si sarebbe ugualmente verificata pur se si fosse avuta contezza della sicura verifica della morte di alcune delle persone presenti a bordo. Tanto che la decisione di inviare nave Libra per verificare la situazione concreta e resocontare matura prima della comunicazione del capovolgimento dell'imbarcazione (sia pure di soli tre minuti) e che, una volta avuta cognizione del ribaltamento, l'ordine di dirigere sui luoghi alla massima velocità possibile è sostanzialmente immediato.

Ciò che dovrà quindi costituire oggetto del rimprovero penale, da apprezzare compiutamente nelle fasi processuali successive, è la mancata tempestiva emissione - in violazione della Convenzione SAR e delle altre disposizioni convenzionali e interne vigenti in materia di soccorso marittimo - degli ordini diretti ad un intervento autonomo dei mezzi navali di cui si disponeva, nonché all'apprestamento e alla messa a disposizione dei mezzi navali di soccorso, prossimi alla zona in cui si trovava l'imbarcazione dei migranti, in favore dell'Autorità cui era stato demandato il compito di coordinare le operazioni di salvataggio, che tale compito aveva in concreto assunto e che aveva espressamente e ripetutamente chiesto l'intervento dei mezzi navali italiani (violazione da ricondurre nell'ambito applicativo dell'art. 328, comma 1, c.p., ricorrendo ragioni di sicurezza pubblica); mancata tempestiva emissione degli ordini tale da non aver consentito il raggiungimento dei luoghi, da parte del mezzo soccorritore, in epoca precedente al capovolgimento del barcone e tale dunque da non aver evitato il decesso di alcune delle persone che trovavano posto nella imbarcazione richiedente soccorso o comunque tale da non averne contenuto le infauste conseguenze (condotta quest'ultima da ricondurre nell'ambito applicativo dell'art. 589, commi 1 e 3, c.p.).

La qualificazione giuridica sembra dunque doversi concentrare, con riferimento agli indagati dei quali è ordinata l'imputazione coatta, sulla violazione degli artt. 328, comma 1, e 589, commi 1 e 3, c.p. (Cass., n. 22390/2005; n. 31912/2015; n. 47292/2015).

p.q.m.

previa riunione del procedimento iscritto al n. 25196/2017 R.G.N.R. e 20681/2017 R.G. G.I.P. a quello recante il n. 32546/2016 R.G.N.R. e 3487/2017 R.G. G.I.P., ordina che il P.M. formuli l'imputazione a carico di LICCIARDI LUCA, nato a Napoli il 01/01/70, e MANNA LEOPOLDO, nato a Procida (NA) il 23/05/61, per i fatti e secondo la qualificazione giuridica indicati in parte motiva (punti 9.b, 9.c, 9.d);

dispone l'archiviazione dei procedimenti relativamente alle posizioni di FOFFI FILIPPO MARIA, nato a Roma il 15.09.1953, GIANNOTTA NICOLA, nato a Castellana Grotte (BA) il 22/01/74, TORTURO CLARISSA, nata a Tagliacozzo (AQ) il 17.08.1977, MINIERO ANTONIO, nato a Vico Equense (NA) il 27.04.1975;

assegna al P.M. il termine (di legge) di mesi sei per lo svolgimento dell'attività di indagini indicata in parte motiva e per l'eventuale attività ulteriore che si rendesse necessaria relativamente alla posizione di PELLEGRINO CATIA, nata a Copertino (LE) il 06/03/76;

autorizza sin d'ora il rilascio di copie agli aventi diritto e manda alla Cancelleria per gli adempimenti di competenza.

Roma, 10.11.2017.

TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA
Depositato in Cancelleria



Roma, il 10.11.17

IL CANCELLIERE B3
Dott. *Manuela Sperat*

Il G.I.P.

dott. *Giovanni Giorgianni*

