

Requisitoria nel procedimento penale nei confronti di MOAMMED Ali Malek e MOAMMUD Bikit

del Sost. Proc. Dott. Rocco Liguori

Catania, 17 maggio 2016

[...]

Nella stessa udienza del 5 maggio del 2015 veniva sentito anche il teste NABAJ SALAM partito dalla Sierra Leone ed arrivato in Libia per necessità economiche. Dopo qualche mese grazie all'aiuto di un suo amico aveva deciso di raggiungere l'Europa ed aveva consegnato 1300 dollari ad un gruppo di trafficanti Libici. Era stato quindi accompagnato in una grande masseria vicino Tripoli dove era rimasto per circa 20 giorni unitamente a diverse decine di altri migranti di varie nazionalità.

All'interno della fattoria i Libici lo avevano derubato del telefonino e dei suoi effetti personali; come gli altri migranti riceveva cibo e bevande appena sufficienti per sopravvivere. Non era loro consentito uscire dal capannone che era sorvegliato giorno e notte da uomini Libici armati. Accadeva spesso che i migranti venivano picchiati con delle fruste per futili motivi.

Finalmente un giorno erano stati prelevati e portati in una spiaggia alle 6 del mattino dove lui era rimasto in attesa di partire per l'Italia unitamente a più di 1000 migranti. La notte successiva con l'utilizzo di un gommone erano iniziate le operazioni di imbarco su un peschereccio formato da tre livelli. Giunto sul peschereccio lui era stato sistemato nel vano motori ma appena partita l'imbarcazione si era spostato sullo stesso livello del comandante. Anche durante le operazioni di trasbordo i Libici avevano usato violenza contro i migranti fino ad uccidere uno di questi.

Sul peschereccio, anche grazie alla sua posizione vicina alla cabina di pilotaggio, aveva visto sia il capitano che un arabo che vi stava accanto con un

cellulare. Quest'ultimo comunicava con il telefono ed ordinava ai passeggeri di rimanere seduti, anche perché quando gli stessi si muovevano il peschereccio imbarcava acqua; tra i migranti vi erano donne e bambini posti nel secondo livello. Dopo aver navigato tutto il giorno avevano finalmente incontrato una nave mercantile. Era già buio ed il peschereccio non aveva luce. Il peschereccio si era quindi avvicinato al mercantile ma nella manovra di avvicinamento aveva colpito il mercantile nella fiancata prima con la prua e poi lateralmente. Anche in questa fase il comandante era alla guida.

A seguito dell'urto il testimone era stato sbalzato andando a finire sul mercantile così salvandosi. Anche il comandante e l'altro arabo che gli stava accanto si erano salvati ed erano fra i sopravvissuti. Questi due sul peschereccio erano gli unici ad avere la pelle chiara oltre tre cittadini del Bangladesh; gli altri 800 migranti erano tutti di pelle scura.

In udienza il teste riconosceva nell'album fotografico già mostrato e sottoscritto in fase di indagini preliminari, il comandante ed il ragazzo arabo che utilizzava il cellulare.

A tutti i migranti era stato sequestrato il cellulare, l'unico che ne aveva disponibilità era il ragazzo arabo. La nave era così carica di persone che quando qualcuno tentava di muoversi veniva bloccato dai migranti accanto a lui; il comandante più volte diceva ai migranti di non muoversi altrimenti il peschereccio avrebbe potuto ribaltarsi.

All'udienza del 6 maggio successiva venivano sentiti i testi TAREK Fotui e MAKAN Fofana.

Il primo riferiva che nel maggio del 2010 aveva lasciato l'Eritrea recandosi in Etiopia ove rimasto per tre anni, poi aveva attraversato il Sudan per raggiungere

infine la Libia. In Sudan era stato ospitato in un magazzino per circa un mese ed aveva pagato circa 1400 dollari ad un intermediario per raggiungere l'Europa. Di seguito era stato portato in una località vicino Tripoli dove era rimasto con numerosi altri migranti per circa 5 mesi all'interno di un grande capannone. Il capannone era controllato da Libici che fornivano ai migranti cibo e bevande in quantità appena sufficiente per sfamarli. I Libici era armati e spesso picchiavano i migranti per futili motivi se non ubbidivano ai loro ordini. I migranti non potevano uscire dal capannone ed era stato loro sequestrato il telefono cellulare.

Infine era stato portato sulla spiaggia dove era stato imbarcato la notte tra il 17 e 18 aprile. Sulla spiaggia vi erano circa 1000 persone di diverse etnie, ogni mediatore aveva portato il suo gruppo. Per imbarcarsi avevano utilizzato un gommone che portava circa un centinaio di persone per ogni viaggio tra la spiaggia ed un peschereccio grande circa 18 metri e formato da tre livelli. Il testimone era stato imbarcato tra gli ultimi quando l'imbarcazione era già piena e conteneva più di 800 persone e si era seduto nel secondo livello; dal suo posto quando si alzava in piedi era possibile vedere la cabina di pilotaggio; il testimone aveva visto chiaramente il capitano che era colui che guidava l'imbarcazione e che aveva rapporti confidenziali con gli altri libici che avevano portato i migranti sull'imbarcazione e che poi erano tornati a terra; ricorda in particolare che i libici avevano dimenticato di consegnare il cellulare al capitano e pertanto lo avevano affidato agli stessi migranti dando disposizione di consegnarlo al capitano. Ricorda altresì che il comandante si era lamentato con gli altri libici perché il peschereccio era troppo pieno di persone e i migranti alloggiati nel vano motore stavano malissimo e l'imbarcazione galleggiava male.

L'imbarcazione era partita la notte tra il 17 e 18 aprile; il capitano telefonava in continuazione per chiedere informazioni sulla posizione, e si faceva aiutare nella navigazione da un soggetto del Gambia in quanto non sapeva leggere al bussola;

a sera finalmente avevano visto un grande mercantile e continuando a navigare senza luci si erano avvicinati al mercantile. Nella manovra di avvicinamento i migranti si erano mossi pericolosamente facendo oscillare il peschereccio che andava a collidere violentemente con il mercantile per ben tre volte per poi rovesciarsi. Al momento dell'urto 5-6 migranti erano saltati riuscendo a salire sul mercantile.

Il testimone riconosce MAMUD BIKIT quale soggetto che tentava di aiutare la navigazione con mansioni di meccanico. Questo soggetto era stato visto la prima volta quando erano arrivati in spiaggia ed aveva dormito una notte con gli altri migranti. In particolare durante la navigazione era andato più volte a controllare il motore. Unitamente ad altri due soggetti rispettivamente un Etiope e un Maliano, nel corso della navigazione, avevano cercato di mantenere la calma tra i migranti. Nel corso della navigazione il testimone non aveva mai visto ove era stato posizionato il MAMUD, mentre l'aveva visto soltanto quando si prodigava per dare aiuto alla navigazione preoccupandosi in particolare dei motori. Anche il comandante era tra coloro che era sopravvissuto e che lui aveva riconosciuto in foto sottoscrivendo l'album mostrato dalla Polizia.

Gli altri soggetti che aiutavano i migranti nella navigazione erano tutti morti. Secondo il testimone il MAMUD era un passeggero come gli altri perché l'aveva visto nella struttura vicino al mare insieme agli altri migranti prima di partire.

Lo stesso giorno veniva sentito il teste MAKAN FOFANA che riferiva di essere partito dal Mali per raggiungere la Libia per poi trasferirsi in Europa con l'aiuto di tale Mohamed. Aveva pagato la somma di 100 dinari Libici ad un'organizzazione di migranti ed era stato quindi portato in una località nei pressi di Tripoli all'interno di una grande fattoria controllata da uomini Libici armati. Lì era stato privato dei suoi beni personali e sistemato assieme ad altri migranti di diverse nazionalità. In

questa fattoria era rimasto 17 giorni ricevendo cibo e bevande sufficienti per sopravvivere. I sorveglianti libici indossavano uniformi militari ed erano armati di pistole e kalashnikov.

Infine i migranti erano stati condotti dai sorveglianti sulla spiaggia dove avevano trovato numerosi altri migranti, e dopo aver aspettato un giorno, utilizzando una piccola imbarcazione, 100 persone alla volta erano stati portati in un'imbarcazione più grande composta da tre piani. Lui si era posto sul livello più alto vicino la cabina di pilotaggio, l'imbarcazione era piena di persone. All'interno della cabina di pilotaggio vi era un soggetto che conduceva la nave ed un altro che prendeva il suo posto in caso di sua assenza. La navigazione era iniziata alla 5 della mattina ed era continuata per tutto il giorno fino a sera a luce spenta. Infine avevano visto una nave in lontananza e a quel punto il capitano aveva fermato il peschereccio mentre il mercantile si avvicinava. Di seguito il peschereccio aveva ripreso la navigazione ed avvicinandosi sempre più era andato ad urtare il mercantile per due volte per poi rovesciarsi. Il capitano del peschereccio e la persona che lo sostituiva alla guida erano tra i sopravvissuti; entrambi erano di carnagione chiara. Il teste li riconosceva entrambi in fotografia nonché indicando l'imputato MAMUD, unico presente in udienza, come colui che aiutava il comandante a guidare la barca.

All'udienza dell'08 maggio 2015 venivano sentiti i testi: ZEMEN IBRAIM e OUMAR DAWARA.

Il primo riferiva di essere partito unitamente ad altre 10 persone dall'Etiopia e di essere arrivato in una cittadina vicino Tripoli, passando per il Sudan, dove avevano contattato un trafficante che aveva chiesto 1300 dollari a testa per portarli in Europa. In Libia erano stati portati in un grande capannone dove vi erano altri 150 migranti. Il capannone era controllato da uomini armati e i migranti non

potevano uscire fuori dal recinto esterno. Dopo aver pagato un'ulteriore somma di 1500 dollari il 16 aprile erano stato tutti portati in una spiaggia nei pressi di Tripoli dove avevo trovato numerosi altri migranti di varie nazionalità comprese donne e bambini (dai 5 ai 7 anni) in attesa di partire. Il giorno della partenza era stato utilizzato un gommoni condotto da arabi che poteva trasportare circa 60 persone, per portare i migranti su una imbarcazione più grande. Sull'imbarcazione più grande erano saliti più di 800. L'imbarcazione era su tre livelli ed il teste si era posizionato al primo livello. I posti dei migranti erano stati assegnati dai Libici che dopo averli sistemati avevano abbandonato il peschereccio.

Sul peschereccio tutti i migranti erano di pelle scura ad eccezione dei cittadini del Bangladesh e di colui che si occupava di pilotare l'imbarcazione di nazionalità Tunisina. Ad un certo punto il capitano aveva chiesto aiuto ad un cittadino del Gabon per cercare di leggere la bussola in quanto aveva perso l'orientamento; il cittadino del Gabon poi non era sopravvissuto. A volte il capitano scendeva ai livelli inferiori per dare disposizione ai migranti. Prima di salire sul peschereccio i trafficanti Libici avevano detto ai migranti che il comandante sarebbe stato un cittadino Tunisino. Il testimone riconosceva l'imputato presente in aula MAMUD come colui che per 2-3 volte aveva portato l'acqua ai migranti ed aveva detto loro di stare calmi. Aveva visto il MAMUD la prima volta sul peschereccio. Solo un quarto dei migranti era provvisto di salvagente.

Per sua fortuna mezzora circa prima del naufragio il testimone si era sentito molto male e si era portato su un secondo livello dove erano i suoi amici. Ad un certo punto si era accorto che il peschereccio si stava avvicinando ad una nave molto più grande sino ad arrivare a collidere prima con prua e di seguito con la parte laterale. Il peschereccio si era rovesciato mentre lui si era salvato riuscendo a salire sul mercantile. Anche il Capitano Tunisino era sopravvissuto. Il teste aveva riconosciuto nell'album fotografico mostrato dalla Polizia sia il capitano che il

soggetto che aveva dato loro l'acqua e gli aveva detto *di stare calmi*. Il MAMUD non era stato l'unico a distribuire l'acqua in favore dei migranti. Su domanda del Giudice il teste riferiva che poco dopo la partenza il MAMUD era intervenuto urlando e dicendo ai migranti di calmarsi in quanto vi erano alcuni di essi che stavano male vomitando. Sempre su domanda del Giudice il teste aggiungeva che il MAMUD andava su e giù per i livelli del peschereccio; altri gli avevano detto che parlava con il capitano e che si interessava anche della bussola.

Il teste OUMAR DAWARA riferiva di aver lasciato il Mali per sfuggire ad una guerra in corso e di esser giunto in Libia nel 2014; dopo qualche mese aveva conosciuto un soggetto Libico che gli aveva proposto di raggiungere l'Italia al costo di 1200 dinari Libici. Dopo aver pagato al somma era stato condotto in una fattoria nei pressi di Tripoli, dove si trovavano circa 600 persone di varia nazionalità e dove venivano percossi anche per futili motivi e veniva loro fornito il cibo una sola volta al giorno. La fattoria era sorvegliata da una decina di uomini libici che indossavano uniformi militari ed erano armati di pistola. I migranti non potevano uscire al di fuori della fattoria. Tra i migranti vi erano anche delle donne. La notte tra il 17 e il 18 aprile i migranti erano stati prelevati e portati nei pressi di una spiaggia dove vi erano altri libici armati ad attenderli. Con l'utilizzo del gommone i migranti erano stati trasbordati su un'imbarcazione più grande composta da tre livelli. Il gommone trasportava 100 persone alla volta. Infine sull'imbarcazione più grande erano saliti circa 900 persone.

A bordo dell'imbarcazione vi erano due soggetti africani che gestivano la navigazione dei migranti, ai quali tutti dovevano chiedere il permesso per spostarsi di posto. Vi erano soltanto 4 o 5 persone di pelle chiara di nazionalità del Bangladesh e della Tunisia, non era stato fornito ai migranti alcun salvagente. A bordo erano così tanti che era impossibile muoversi senza rischiare di imbarcare acqua e fare affondare l'imbarcazione. Il teste era seduto a livello più alto. Dalla

sua posizione non si vedeva l'interno della cabina di pilotaggio ma era riuscito a vedere ugualmente chi si occupava della navigazione in quanto entrava ed usciva dalla cabina per andare a controllare i motori. Aveva saputo dopo il salvataggio che si trattava di un Tunisino e di un Siriano. Il teste aveva riconosciuto in aula MAMUD, l'unico imputato presente, per uno dei due; si trattava in particolare di colui che si era recato più volte dalla cabina di pilotaggio a controllare i motori a livello inferiore. La sera del 18 aprile mentre viaggiavano al buio avevano avvistato un grosso natante ed il comandante della loro imbarcazione aveva avviato una manovra di avvicinamento. Purtroppo il peschereccio aveva urtato prima con la prua e poi con la fiancata l'imbarcazione più grande e subito dopo si era capovolta ed era affondata. Il testimone saltando era riuscito ad aggrapparsi direttamente alla nave più grande. Una volta in salvo aveva riconosciuto nell'album fotografico i due soggetti che si trovavano all'interno della cabina di pilotaggio. Aggiungeva che il numero 1, corrispondente a ALI' MALEK, mentre si avvicinavano al mercantile gli aveva detto di non fare il suo nome se, una volta in salvo, gli avessero chiesto chi fosse alla guida del peschereccio. Il testimone aveva visto i due imputati la prima volta sulla spiaggia dove comunque non si erano mischiati con i migranti.

Sono stati così sentiti in incidente probatorio 11 dei migranti sopravvissuti che hanno fornito elementi certi in ordine alle responsabilità degli imputati, ma va evidenziato che agli atti del procedimento sono presenti anche i verbali di sit di altrettanti sopravvissuti per cui non è stato chiesto l'incidente probatorio per una questione di sovrabbondanza probatoria e perché le loro dichiarazioni erano meno complete e rilevanti rispetto ai soggetti sentiti in incidente probatorio.

Dalla lettura delle loro dichiarazioni emergono comunque ulteriori elementi probatori sia in ordine alla ricostruzione degli eventi che in ordine alla responsabilità degli imputati.

OUSMANE Gano non ha visto chi pilotava il peschereccio ma confermava che gli altri sopravvissuti gli avevano indicato l'imputato Ali Malek quale soggetto che pilotava mentre aveva visto personalmente l'altro imputato Bikit recarsi a volte nel vano motori (verosimilmente per controllare il funzionamento);

SEGU Dabati non ha visto chi pilotava il peschereccio ma confermava che gli altri sopravvissuti gli avevano indicato l'imputato Ali Malek quale soggetto che pilotava mentre aveva visto personalmente l'altro imputato Bikit utilizzare il telefono satellitare poco prima dell'impatto con il mercantile;

BUARE Budubi riconosceva l'imputato Ali Malek quale soggetto che sul mercantile dopo il salvataggio gli aveva confessato che era colui che pilotava il peschereccio e riconosceva l'imputato Bikit quale soggetto che scendeva nel vano motori del peschereccio per controllarli;

MANJAL Ibraim riconosceva l'imputato Ali Malek quale soggetto che controllava insieme ad altri tre soggetti l'imbarco dei migranti sul peschereccio indicando dove dovevano sistemarsi e confermava che gli altri sopravvissuti glielo avevano indicato quale soggetto che lo pilotava, mentre aveva visto personalmente l'altro imputato Bikit utilizzare il telefono satellitare;

KAN Nasir riconosceva l'imputato Ali Malek quale capitano e conduttore del motopeschereccio;

HASSAN Abdorrazak riconosceva l'imputato Ali Malek quale capitano e conduttore del motopeschereccio e l'imputato Bikit quale soggetto che dava ordini e stava nella plancia insieme al capitano;

infine DAQANE ABDI Omar riconosceva l'imputato Bikit quale soggetto che dava ordini in lingua araba a bordo del peschereccio.

Con riferimento alla dinamica del naufragio e quindi in relazione ai reati contestati ai capi b) e c), ulteriori elementi in ordine alla condotta gravemente imperita del comandante del peschereccio derivavano dalle dichiarazioni del comandante e di un marinaio del mercantile portoghese giunto in soccorso.

Dalle loro concordanti dichiarazioni emergeva la condotta inspiegabile di chi pilotava il peschereccio che andava a collidere con la prua contro la parte laterale del mercantile che attendeva in stato di quiete l'arrivo della piccola imbarcazione. C'era buio e il peschereccio era senza luci ma il mare era moderato (onde di circa un metro) e il mercantile ben illuminato, quindi non è dato comprendere come abbia potuto l'imputato accostarsi al mercantile in modo tale da collidere così violentemente con la prua e provocare altre due ulteriori collisioni con la parte laterale del peschereccio e di seguito il rovesciamento del peschereccio.

Riferiva in particolare il comandante della King Jacob che dopo essere stato allertato dalla capitaneria di porto di Roma si era diretto verso le coordinate indicate ed alla distanza di circa sei miglia marine aveva visto una piccola luce in mezzo al mare; Giunto alla distanza di circa un miglio si era accorto trattarsi di un peschereccio stipato di persone "all'inverosimile" ed aveva subito cambiato rotta per evitare l'impatto con l'imbarcazione. Questa stessa manovra veniva effettuata quattro volte perché ogni volta il peschereccio puntava pericolosamente verso il grosso mercantile. Infine aveva arrestato completamente la marcia della nave restando immobile in attesa che il peschereccio si accostasse. Il comandante precisa che il termine immobile non può ovviamente essere letto in analogia a quello che succede sulla terra ferma perché anche dopo aver bloccato i motori (messo a folle, l'elica gira ma la nave si muove solo in abbrivio) il mercantile si muoveva in abbrivio ad una velocità di circa 3 nodi e quindi a circa 5 km orari (prima marciava a 12 nodi circa 22 km orari).

Il peschereccio inizialmente procedeva verso il mercantile ad andatura lenta ma a circa 100 metri aumentava la velocità dirigendosi verso il lato sinistro della nave andandovi a collidere violentemente con la prua. Dopo il violento impatto al centro del mercantile il peschereccio si affiancava con la parte destra alla poppa del mercantile strisciando lungo la fiancata del mercantile che nel frattempo con la velocità di abbrivio continuava ad andare avanti; dopo aver urtato ancora il peschereccio si ribaltava ed affondava in 5 minuti mentre il comandante della King Jacob tentava di recuperare più migranti possibile facendo la manovra Williams che consiste nel virare dalla parte opposta a dove c'è il naufragio per evitare che le eliche trancino le persone (più che una manovre di soccorso è una manovra per tutelare l'integrità di chi è caduto a mare).

Dopo l'urto le persone che stavano nella parte esterna del peschereccio prese dal panico si sono mosse tutte insieme agevolando il completo capovolgimento del peschereccio dovuto comunque alle forti collisioni con la fiancata del mercantile. Aveva visto un solo soggetto indossare un salvagente.

Analoghe dichiarazioni rendeva altro ufficiale di bordo della king Jacob, il quale parlava di un peschereccio stipato con tantissime persone che si dirigeva pericolosamente verso il mercantile nonostante il comandante avesse cambiato rotta per ben quattro volte per evitare al collisione. Infine il mercantile spegneva i motori (metteva a folle) preparandosi al soccorso (la velocità era quella residua dell'abbrivio). Il peschereccio inizialmente procedeva ad andatura lenta facendo manovre di accostamento ma a circa 100 metri accelerava dirigendosi sul lato sinistro della nave ed andandovi a collidere con la prua. Dopo il primo impatto il peschereccio arretrava impattando nuovamente con la fiancata all'altezza della poppa del mercantile, quindi a causa dell'impatto e del fatto che tutti i migranti, presi dal panico si spostarono sul lato destro, il peschereccio si inclinava sulla destra ed infine si ribaltava affondando in pochi minuti.

Ulteriore riprova della dinamica del disastro perveniva dalle foto del mercantile e del peschereccio (raggiunto sul fondo del mare) da cui appariva chiaro che, danni e dalle ammaccature subiti, il peschereccio avesse colpito con la prua la fiancata del mercantile (si vedono chiaramente le parti danneggiate).

Va da ultimo evidenziato che in sede di interrogatorio innanzi al Pubblico Ministero entrambi gli odierni imputati non ammettevano le proprie responsabilità ma mentre Ali MALEK ricostruiva tutte le fasi del naufragio in maniera corrispondente a quanto riferito dagli altri sopravvissuti aggiungendo che il comandante era un africano dalla pelle di colore scuro e tutti gli altri migranti lo accusavano per proteggere il vero capitano che era della loro stessa etnia (salvo non riuscire a spiegare il perché gli altri dovessero accusare lui per proteggere qualcuno che era morto nel naufragio e perché dovessero accusare due persone e non solamente una), MAMUD BIKID accusava il coimputato di essere il capitano della nave e cioè colui che aveva causato il naufragio.

In conclusione con riferimento al delitto di favoreggiamento dell'ingresso irregolare sono state raggiunte prova sovrabbondanti in ordine alla responsabilità dei due imputati nei loro rispettivi ruoli, derivanti dalle dichiarazioni concordi dei migranti (assunti a sit e in incidente probatorio) e con riferimento ad Ali Malek anche dalle dichiarazioni del coimputato.

Con riferimento alla responsabilità per il naufragio colposo va evidenziato come dalle dichiarazioni dei migranti, da quelle dei soccorritori e dalla ricostruzione della dinamica possibile anche grazie alle immagini delle due imbarcazioni, è facile concludere per la grave responsabilità dell'imputato al comando del peschereccio.

Su un peschereccio idoneo a trasportare 50 persone vi erano stipate circa 800 persone, i corpi erano così stretti che era impossibile anche spostarsi di

postazione ed ad ogni movimento improvviso il peschereccio imbarcava acqua, avvicinandosi pericolosamente sotto la soglia di galleggiamento. Non vi era alcun dispositivo di sicurezza né individuale né di bordo. Pochissimi salvagente, nessun razzo di segnalazione o scialuppa di salvataggio. Il peschereccio procedeva di notte con una luce minima che lo rendeva appena visibile. La condotta scellerata del capitano che invece di arrestare la marcia e manovrare lentamente per accostarsi al mercantile accelerava la velocità puntando la fiancata del mercantile con la prua fino alla collisione, portava al ribaltamento del peschereccio agevolato dallo spostamento repentino dei migranti presi da panico.

Si sono salvati solo in 28 perché quasi nessuno aveva un salvagente e quasi tutti, compresi donne e bambini, sono rimasti intrappolati nei livelli più bassi da dove era impossibile uscire non perché i locali erano chiusi ma perché i migranti erano così compressi a causa del numero che ne era impossibile la fuga.

In ordine infine alla sussistenza della giurisdizione italiana per fatti verificatisi per la maggior parte in acque internazionali resta poco da dire a fronte di una giurisprudenza di merito a e di legittimità che da qualche anno ha accolto in maniera costate ed uniforme la tesi sostenuta dall'Autorità giudiziaria catanese. Con un certo piacere ed un certo orgoglio devo rilevare che forse il primo ricorso che ha portato alla prima decisione della cassazione che ha riconosciuto in questi casi la giurisdizione italiana, è stato avverso il provvedimento del Tribunale del riesame che aveva annullato un'ordinanza emessa proprio da questo Gip che aveva ritenuto sussistente la nostra giurisdizione.

Senza approfondire ancora un volta l'argomento, il principio che viene in considerazione nel caso di specie è quello che richiama l'applicazione dell'art. 54 comma 3 c.p. che disciplina lo stato di necessità determinato dall'altrui minaccia.

Si ritiene che il delitto di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina si consumi in Italia e non in acque internazionali in quanto le navi italiane che soccorrono in alto mare i migranti in pericolo di vita e li portavano in Italia a bordo delle navi stesse sono costrette a quella condotta (che astrattamente configura un reato ma che non è punibile per la presenza di cause di giustificazione quali l'adempimento del dovere e lo stato di necessità) dalle organizzazioni di trafficanti, le quali consapevolmente creano questa situazione di pericolo per poi chiedere soccorso alle navi italiane così costringendole all'intervento per soccorrere migranti in pericolo di vita.

Per questo motivo le organizzazioni devono rispondere anche della condotta delle navi italiane che accompagnavano i migranti in Italia. La condotta dei trafficanti non si arresta quindi in acque internazionali con la consegna dei migranti alle navi italiane ma prosegue con la condotta delle navi italiane sino allo sbarco in territorio italiano e quindi il reato non si consuma in acque internazionali ma con lo sbarco in Italia, perché del delitto commesso per la necessità di salvare qualcuno da un pericolo grave alla persona ne risponde chi ha causato il pericolo stesso: *non è punibile chi ha commesso il reato per esservi stato costretto dalla necessità di salvare qualcuno da un pericolo alla persona ma se questo stato di necessità è causato dall'altrui minaccia del reato ne risponde chi ha costretto altri a commettere il reato.*

Con riferimento alle ulteriori contestazioni del naufragio e dell'omicidio plurimo colposo (per le cui fattispecie non vale il ragionamento sino ad ora fatto) va rilevato che la giurisprudenza di legittimità ha ritenuto la giurisdizione italiana in casi analoghi sulla base del principio della connessione necessaria di tali reati con quello di favoreggiamento dell'immigrazione irregolare.

In particolare nel caso di specie è evidente il nesso di strumentalità e connessione che sussiste tra le condotte di cui ai capi b) e c), (naufragio e omicidio plurimo colposo) e la condotta di cui al capo a). Anche in tale caso, come già evidenziato dalla Suprema Corte nella sentenza 325/2001 "*...la condotta dei trafficanti non può essere frazionata ma deve essere valutata unitariamente...*" essendo evidente come le condotte delittuose di cui ai capi b) e c) siano state poste in essere in connessione necessaria con il delitto di cui al capo a) trattandosi di più delitti commessi con una sola azione (art. 81 c. 1 c.p. e art. 12 lett. b c.p.p.).

In altri termini, il ragionamento sviluppato dalla Suprema Corte in detta sentenza può perfettamente essere riproposto per il caso che ci occupa atteso che siamo certamente in presenza di un delitto per il quale sussiste la giurisdizione italiana – ovvero il capo a) sulla scorta dell'art. 54 comma 3° c.p. come interpretato nella pronunce del 2014 riportate oramai note – e di delitti ad esso necessariamente connessi (art. 81 c. 1 c.p. letto in combinato con l'art. 12 lett. b, c.p.p.) seppur commessi in acque internazionali.

Con riferimento al trattamento sanzionatorio a fronte della gravità delle contestazioni non è stato acquisito alcun elemento utile a sostenere la concessione delle attenuanti generiche. Il casellario penale nulla non ha alcun valore nei confronti di due soggetti extracomunitari che non hanno mai vissuto in Italia e pertanto non potevano commettere reati nel nostro territorio.

I due imputati hanno sempre negato le proprie responsabilità così dimostrando assenza di alcun senso di pentimento e si sono sottratti al riconoscimento in aula in sede di incidente probatorio chiedendo di allontanarsi e tornare in carcere così dando prova di una condotta processuale tutt'altro che collaborativa.

La pena nei confronti di Moammed Ali Malek non può non tenere in dovuto conto che la sua condotta scellerata ha condotto alla morte circa 800 vittime innocenti. L'aver imbarcato un numero di persone sproporzionato rispetto alle dimensioni dell'imbarcazione, l'assenza di alcun dispositivo di sicurezza per il peschereccio e per i migranti, unitamente alla manovra gravemente imperita che ha portato alla collisione con il mercantile giunto in aiuto, ha cagionato la più grave tragedia di sempre nelle acque del mediterraneo.

Ovviamente nel caso di specie si applicherà un cumulo materiale tra le pene previste per il delitto doloso e quelle previste per i reati colposi cui sarà possibile applicare la disciplina del concorso formale di cui all'art. 81 c.1 c.p.p..

Dal primo capo di imputazione non va esclusa l'aggravante dell'organizzazione transnazionale in conformità della recente giurisprudenza di legittimità (2015) che ritiene che la speciale aggravante della transnazionalità, può applicarsi anche ai reati fine consumati, integralmente o in parte, da appartenenti a un'associazione per delinquere, pur se rispetto a quest'ultima l'aggravante non sia configurabile per essere il gruppo criminale organizzato transnazionale coincidente con tale associazione.

PENE

Nei confronti di MOAMMED Ali Malek si chiede affermarsi la sua responsabilità penale per i reati contestati e per l'effetto se ne chiede la condanna alla pena complessiva di anni 18 di reclusione ed € 3.683.334 di multa con interdizione perpetua dai pubblici uffici, sospensione dalla potestà genitoriale, interdizione legale per la durata della pena ed espulsione dal territorio dello Stato Italiano dopo l'esecuzione condanna, alla quale così si perviene:

per il delitto di cui al capo a), riconosciute le contestate aggravanti ed applicato l'art. 63 c. 4 c.p.p. (considerando una sola aggravante ad effetto speciale), condanna alla pena di anni 12 di reclusione ed euro 5.525.000 di multa (25.000 x 221 - In via del tutto prudenziale, e per esigenze di certezza della pena, si è calcolato solo il numero dei corpi dei migranti recuperati subito al momento del naufragio (24) i corpi recuperati in mare sino ad oggi (169) e il numero dei migranti sopravvissuti (28) anche se è certo che i migranti trasportati e deceduti sono molte centinaia di più e pertanto ci si riserva di integrare le richieste di pena in sede di repliche perché sono in atto le operazioni di recupero del peschereccio affondato);

per il delitto di cui al capo c), anni 12 di reclusione aumentata per il concorso formale con il delitto di cui al capo b) ad anni 15 di reclusione.

per una pena complessiva di anni 27 di reclusione ed euro 5.525.000 di multa, ridotta per il rito alla pena di anni 18 di reclusione ed € 3.683.334 di multa oltre pene accessorie.

Nei confronti di MOAMMUD Bikit si chiede affermarsi la sua responsabilità penale per il delitto contestato e per l'effetto se ne chiede la condanna alla pena di anni 6 di reclusione ed € 3.683.334 con interdizione perpetua dai pubblici uffici, sospensione dalla potestà genitoriale, interdizione legale per la durata della pena

ed espulsione dal territorio dello Stato Italiano dopo l'esecuzione condanna, alla quale così si perviene:

per il delitto di cui al capo a), riconosciute le contestate aggravanti ed applicato l'art. 63 c. 4 c.p.p. (considerando una sola aggravante ad effetto speciale), condanna alla pena di anni 9 di reclusione ed euro 5.525.000 di multa (25.000 x 221) ridotta per il rito alla pena di anni 6 di reclusione ed € 3.683.334 di multa.