



PROCURA DELLA REPUBBLICA presso il Tribunale di Agrigento

RICHIESTA DI CONVALIDA DELL'ARRESTO
E DI APPLICAZIONE DI MISURA CAUTELARE
- artt. 390 c.p.p., 122 D.Lv. 271/89 -

Al Giudice per le Indagini Preliminari
presso il Tribunale di AGRIGENTO

Il Pubblico Ministero,

visto il verbale di arresto della Tenenza della Guardia di Finanza di Lampedusa in data 29 giugno 2019 ore 8.45 circa nei confronti di:

RACKETE Carola, nata l'8 maggio 1988 a Preetz Kreis Plon (Germania) – elettivamente domiciliata presso il difensore di fiducia Avv. Leonardo MARINO, del Foro di Agrigento;

difesa di fiducia dagli Avv. Leonardo MARINO, del Foro di Agrigento, e Avv. Alessandro GAMBERINI, del Foro di Bologna;

attualmente detenuta in regime di arresti domiciliari in attesa dell'udienza di convalida presso l'immobile sito in Lampedusa e Linosa, C.da Imbriacola n. 70 di proprietà della Sig.ra PIZZICORI Paola

INDAGATA

1) in relazione al delitto di cui all'art. 1100 cod. nav. perché, quale Comandante della motonave Sea Watch 3 nr. IMO 7302225, MMSI 244140096, Callsign PE7098 (con lunghezza fuori tutto di m. 50,33 e larghezza di m. 11,58 con dislocamento di 1.371 tonnellate), compiva atti di resistenza e di violenza nei confronti della nave da guerra "Vedetta V.808" della Guardia di Finanza (con dislocamento di 17,5 tonnellate). In particolare,

- dopo aver reiteratamente ricevuto via radio dalla Guardia di Finanza l'ordine di fermare il moto - non essendo autorizzata all'ingresso nel porto di Lampedusa - ed essendo poi stata avvicinata dalla vedetta V.808 della Guardia di Finanza, con attivazione dei segnali previsti dal Codice Internazionale per farla desistere dall'ingresso in porto, intraprendeva manovre evasive ai reiterati ordini di alt imposti dalla vedetta, azionando i motori di bordo ed indirizzando la rotta verso il porto;
- quindi, dopo aver fatto accesso al porto, si dirigeva verso la banchina del molo commerciale, già occupata dalla vedetta V.808 ivi ormeggiata con lampeggianti e luci di navigazione accese, fino ad urtare con la propria fiancata di sinistra il fianco sinistro della motovedetta, che veniva compressa tra la motonave Sea Watch 3 e la banchina.

Fatto commesso in Lampedusa il 29 giugno 2019.

2) in relazione al delitto di cui all'art. 337 c.p., perché, quale Comandante della motonave Sea Watch 3 nr. IMO 7302225, MMSI 244140096, Callsign PE7098, usava violenza per opporsi ai pubblici ufficiali presenti a bordo della vedetta V.808 della Guardia di Finanza mentre compivano atti di polizia marittima. In particolare:

- dopo aver reiteratamente ricevuto via radio dalla Guardia di Finanza l'ordine di fermare il moto - non essendo autorizzata all'ingresso nel porto di Lampedusa - ed essendo poi stata avvicinata dalla vedetta V.808 della Guardia di Finanza, con attivazione dei segnali previsti dal Codice Internazionale (sequenza di lampi luminosi effettuata col faro di bordo) per farla desistere dall'ingresso in porto, intraprendeva manovre evasive ai reiterati ordini di alt imposti dalla vedetta, azionando i motori di bordo ed indirizzando la rotta verso il porto;
- quindi, dopo aver fatto accesso al porto, si dirigeva verso la banchina del molo commerciale, già occupata dalla vedetta V.808 ivi ormeggiata con lampeggianti e luci di navigazione accese, fino ad urtare con la propria fiancata di sinistra il fianco sinistro della motovedetta, che veniva compressa tra la motonave Sea Watch 3 e la banchina.

così opponendo resistenza all'equipaggio della vedetta V.808 della Guardia di Finanza

Fatto commesso in Lampedusa il 29 giugno 2019.

---000---

Rilevato che il provvedimento restrittivo è stato eseguito nei casi consentiti dalla legge e comunque al di fuori dei casi di cui all'art. 389, comma 1°, c.p.p., con tempestiva trasmissione del relativo verbale e tempestiva conduzione della predetta presso l'immobile sito in Lampedusa e Linosa, C.da Imbriacola n. 70 di proprietà della Sig.ra PIZZICORI Paola in regime di arresti domiciliari

C H I E D E

la convalida dell'arresto di RACKETE Carola sussistendo in ordine ai fatti contestati gravi indizi di colpevolezza desumibili dal verbale di arresto – da intendersi quivi integralmente richiamato per costituire parte integrante del presente provvedimento – e dagli altri atti di indagine preliminare che si allegano alla presente, nonché lo stato di flagranza per quanto segnalato dallo stesso Organo di P.G.

Visto l'art. 390, comma 3 bis, c.p.p.;

Rilevato che sussistono a carico di chi è stato arrestato gravi indizi di colpevolezza in ordine ai fatti-reato sopra indicati desumibili dall'avvenuto arresto in flagranza e dagli atti di indagine effettuati dalla P.G. precedente.

In particolare, il giorno 12 giugno 2019, l'Ufficiale in Comando Tattico del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Palermo, riceveva notizia di un intervento di soccorso operato al largo delle coste libiche dalla M/N "Sea Watch 3", battente bandiera olandese, di proprietà ed armata dalla "Sea Watch Ev.", nr. IMO 7302255, con sede a Berlino (Germania) Immanuelkirchstrasse nr. 3/4.

Alle ore 17.45 del 12 giugno, infatti, giungeva la comunicazione del Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo delle Capitanerie di Porto, successivamente integrata con analogo comunicazione delle ore 20.45, che riferiva di un intervento di soccorso svolto dalla citata nave a circa 45 miglia dalla costa ed all'interno della zona SAR libica.

Alle ore 23:00 circa, il competente MRCC libico comunicava l'assegnazione del POS nel porto di Tripoli. Ciononostante, alle ore 14:00 circa del 13 giugno 2019, la "Sea Watch 3" riferiva che la Libia non poteva qualificarsi come porto sicuro e che, pertanto, richiedeva un alternativo POS o il trasbordo su un'altra unità. Contestualmente la motonave, sottraendosi al coordinamento libico, dirigeva autonomamente verso nord.

Il Centro di Coordinamento italiano, vista l'assenza di risposta da parte delle autorità olandesi, continuava a comunicare la posizione italiana in merito all'evento in argomento, ribadendo l'assenza di competenza territoriale italiana. A tal proposito, interessato il Centro Nazionale di Coordinamento del Ministero dell'Interno – Servizio Immigrazione, lo stesso Centro Nazionale di Coordinamento ribadiva l'obbligo del comandante della nave "Sea Watch 3" di rivolgersi all'Autorità S.A.R. competente per territorio.

Alla luce di quanto esposto ed in linea con la direttiva del Ministro dell'Interno emanata il 13 giugno, alle ore 23:11 il Ministero dell'Interno inviava, a valore di notifica, una e-mail alla motonave con la quale ribadiva l'obbligo di rivolgersi alla Autorità SAR competente per territorio e con la quale la intimava a non entrare in acque di competenza italiane, in quanto l'eventuale ingresso sarebbe stato pregiudizievole per l'ordine pubblico ed il passaggio in acque nazionali sarebbe stato considerato non inoffensivo.

Giunta a circa 17 miglia di distanza dall'isola di Lampedusa, la M/N "Sea Watch 3" intraprendeva pendolamenti senza proseguire l'avvicinamento alle acque territoriali. Alle ore 06.30 la Vedetta V.808, in cooperazione con la motovedetta CP319 dell'Ufficio Circondariale di Lampedusa, venivano inviate al limite delle acque territoriali ed iniziavano l'attività di monitoraggio della motonave che, in attesa di sviluppi, proseguiva senza soluzione di continuità con il supporto della Vedetta V.2067 e del P.V. 4 Avallone, già impiegati in area, nel contesto della missione Themis dell'Agenzia Frontex e transitati sotto il controllo tattico del Reparto Operativo Aeronavale di Palermo.

Nella giornata del 14 giugno 2019 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto Legge 14 giugno 2019 n. 53, recante al capo 1 "*disposizioni urgenti in materia di contrasto all'immigrazione illegale e di ordine e sicurezza pubblica*", che ha modificato il Testo Unico in Materia di Immigrazione, D.lgs. 25 luglio 1998 n. 286, inasprendo le sanzioni per alcune fattispecie delittuose legate all'immigrazione clandestina.

Conseguentemente, nella sera del 15 giugno 2019, in attuazione dell'art. 1 della nuova disposizione normativa, veniva formalizzato il Provvedimento Interministeriale a firma del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della Difesa e con il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, con il quale veniva disposto il divieto di ingresso, transito e sosta della nave "Sea Watch 3" nel mare territoriale nazionale.

Nel frattempo, veniva autorizzato un sopralluogo della nave da parte dei medici del CISOM di stanza a Lampedusa, al fine di accertare le condizioni sanitarie dei migranti, a seguito del quale veniva effettuata l'evacuazione di n. 10 migranti, di cui n. 8 necessitanti cure mediche e n. 2 in qualità di accompagnatori, trasferiti sull'isola con una motovedetta della Capitaneria di Porto.

In serata, pervenuto dalla Centrale Operativa del Comando Generale della Guardia di Finanza il citato provvedimento interministeriale, si inviava una vedetta del Corpo con personale della Tenenza di Lampedusa per la sua notifica al Comandante della motonave che, inizialmente, non si mostrava collaborativo e rifiutava l'affiancamento da parte dell'unità navale.

Successivamente si decideva l'invio del pattugliatore veloce "P.V.4 Avallone" che, richiedendo l'accesso a bordo per l'effettuazione di un controllo, consentiva al Comandante di bordo, a militari della Tenenza di Lampedusa e del Nucleo PEF di Agrigento di notificare il documento.

Terminato il controllo, la M/N "Sea Watch 3" continuava a pendolare fuori dalle acque territoriali italiane, ad una distanza di circa 16-17 mg dalla costa, costantemente monitorata dalle unità navali del Corpo.

Nei giorni successivi, la motonave *Sea Watch 3* inoltrava diverse e-mail al Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo delle Capitanerie di Porto rinnovando la richiesta di assegnazione di un POS in Italia, allegando dettagliati report medici sulla situazione medico-sanitaria dei migranti.

A seguito di alcuni giorni trascorsi dalla M/N "Sea Watch 3" al limite delle acque territoriali, costantemente monitorata da unità navali del Corpo e della Guardia Costiera, nonché di frequenti contatti via e-mail con l'Autorità Marittima, tesi ad ottenere lo sbarco dei migranti, che producevano, in data 22 giugno 2019, una ulteriore evacuazione medica per un soggetto di sesso maschile bisognoso di urgenti cure, alle ore 14.25 del 26 giugno 2019, la M/N "Sea Watch 3" dirigeva verso le acque territoriali.

Immediatamente veniva inviata sul posto la Vedetta V.808, congiuntamente alla motovedetta CP312, che le intimavano l'alt e la invitavano ad uscire dalle acque italiane nel rispetto del divieto

emanato dal Ministro dell'Interno, di concerto con quello della Difesa e delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tali intimazioni venivano anche reiterate e disattese dal comando della motonave che continuava nella navigazione verso l'isola di Lampedusa, invocando lo stato di necessità. Giunta a poche miglia dalle ostruzioni portuali, la nave rallentava il moto in attesa di ricevere disposizioni su dove ormeggiare all'interno del porto di Lampedusa. Quindi, alle ore 16.35, militari della V.808 e della CP312 salivano a bordo della M/N "Sea Watch 3" per effettuare un controllo documentale ed acquisire la crew list.

Terminato il controllo, si invitava la motonave ad attendere disposizioni e, contestualmente, si dava inizio ad un monitoraggio visivo dell'imbarcazione per prevenire possibili azioni di forza.

Durante la notte, per aderire ad analoga richiesta del Ministero dell'Interno attraverso la Centrale Operativa del Corpo, militari della V.808 si recavano nuovamente a bordo per acquisire informazioni circa i migranti trasportati.

In data 27 giugno 2019, alle ore 23:20 circa veniva richiesta ed eseguita da parte di una vedetta della Capitaneria di Porto un'ulteriore evacuazione medica riguardante n. 1 migrante bisognoso di cure e n. 1 minore.

Nella mattina del 28 giugno, il Procuratore Aggiunto della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, Dott. Salvatore Vella, all'esito della ricezione dell'annotazione di polizia giudiziaria redatta dalla Stazione Navale di Palermo da cui dipendeva l'O.T.C. in data 27 giugno, apriva un fascicolo a carico del comandante della M/N in relazione alle ipotesi di reato di cui all'art.12, comma 1 e 3 lett. a) del T.U.I. ed all'art. 1099 del Codice della Navigazione ed emanava per la stessa un invito a presentarsi in qualità di persona sottoposta ad indagini ex art. 375 c.p.p. oltre ad un decreto di perquisizione locale e personale della nave e dei soggetti a bordo, ai sensi dell'art. 247 e segg. c.p.p., delegando, con facoltà di sub-delega, la menzionata Stazione Navale. Pertanto, alle ore 14.45, il P.V.4 Avallone, temporaneamente dispiegato a Lampedusa per fronteggiare l'evento in parola, dopo aver imbarcato militari del Reparto in intestazione e del Reparto Operativo Aeronavale G. di F. di Palermo, affiancava la M/N "Sea Watch 3" in posizione LAT 35°29' N - LONG 012°35'E e n. 7 militari salivano a bordo per l'esecuzione delle attività di Polizia Giudiziaria, finalizzata ad acquisire tutta la documentazione in formato cartaceo, audio/video e supporti di archiviazione informatici relativi ai giorni dal 09 al 27 giugno 2019.

Ottenuta la presenza del legale di fiducia, alle ore 15,30 circa si procedeva, quindi, alla formale notificazione del decreto di perquisizione e sequestro sopra descritto mediante consegna di copia a RACKETE Carola, comandante della nave Sea Watch 3 e all'Avv. Leonardo MARINO, previa sottoscrizione della relata di notificazione al Comandante della nave.

Il Comandante della nave, avuta contezza del contenuto del decreto di perquisizione locale e sequestro in precedenza notificato, esibiva spontaneamente e parzialmente, in copia, la documentazione richiesta dai PP.MM. unitamente all'apparecchiatura utilizzata a bordo per la

registrazione video di tutte le fasi della navigazione, catalogata nell'apposito verbale all'uopo redatto.

Alle ore 20.00 del 28 giugno 2019 terminavano le attività di polizia giudiziaria delegate dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento ed i n. 7 militari impiegati sbarcavano dalla M/N "Sea Watch 3", la quale continuava ad essere sorvegliata da unità navali del Corpo.

-0-

Alle ore 01.15 del 29 giugno 2019, il Comandante della Vedetta V.808, impiegata nel monitoraggio della motonave a circa mezzo miglio di distanza dalle ostruzioni portuali, notava che vi era movimento sui ponti di coperta della nave stessa. Quindi, dopo essersi avvicinato, notava che la nave "Sea Watch 3" aveva avviato i motori e stava iniziando a muoversi, dirigendosi inequivocabilmente verso il Porto di Lampedusa.

Nell'immediatezza si contattava via radio la SEA WATCH 3 e si intimava di fermare il moto, non essendo autorizzata a entrare in porto.

Prontamente venivano notiziati la Sala Operativa di Palermo e l'OTC Ten. ANEDDA Edoardo. Quest'ultimo ordinava di attivare tutte le procedure previste dal codice internazionale dei segnali al fine di far desistere il comandante della nave ad entrare in porto, ribadendo di continuare a contattare la nave via radio, intimandole l'alt.

Non ottenendo alcuna risposta, la vedetta tentava di avvicinare la nave in assoluta sicurezza, cercando di indurla ad accostare in una direzione diversa dall'ingresso del porto. Si continuava ad ordinare al Comando della Nave via radio di arrestare il moto, ribadendo che nessuna autorizzazione era stata concessa per l'accesso al porto, senza riuscire a stabilire alcun contatto radio.

Preso atto della situazione, l'unità del Corpo guadagnava la banchina commerciale, anticipando la SEA WATCH 3, nell'estremo tentativo di scoraggiare l'azione di forza posta in essere ed impedire l'attracco.

Alle 01:40 circa la V.808 risultava ormeggiata in banchina con i lampeggianti e le luci di navigazione accese. Nonostante ciò, il comando della Sea Watch 3, alle ore 01:45 decideva di proseguire nella sua manovra entrando nel porto commerciale e dirigendo proprio verso la banchina già occupata dalla V808.

Il comandante della Sea Watch 3 non effettuava, nonostante tutte le segnalazioni, nessuna manovra per evitare la collisione tra le due unità, che effettivamente avveniva. La V808 veniva quindi urtata e compressa verso la banchina, mettendo in pericolo di vita l'equipaggio della unità V 808 e le condizioni di galleggiabilità della stessa.

Dopo l'impatto la stessa Sea Watch 3, verosimilmente per l'effetto elastico provocato dallo schiacciamento dei parabordi di protezione e dello scafo sui respingenti della banchina, si allargava lasciando uno spazio appena sufficiente per consentire all'equipaggio della V808, con estrema perizia, a far sfilare velocemente l'unità navale dalla parte poppiera della nave maggiore. Nel

frattempo la nave Sea Watch 3, sempre senza effettuare nessuna manovra per evitare la collisione, continuava la manovra di ormeggio e si fermava lungo il tratto esterno del porto.

L'unità V808 riusciva ad ormeggiare poco distante dalla nave, sul tratto interno con evidente segno del contatto lungo la fiancata.

Tutte le operazioni di servizio sopra descritte venivano documentate attraverso immagini digitale registrate con l'ausilio di telefoni mobili privati e prontamente comunicate dal Comandante della Tenenza di Lampedusa, Lgt. Antonino Gianni, al Procuratore Aggiunto, Dottor Salvatore VELLA, della Procura della Repubblica di Agrigento.

Riscontrati i presupposti per la violazione dell'art. 1100 del Codice della Navigazione, militari in forza al Reparto Operativo Aeronavale di Palermo, alla Tenenza di Lampedusa e all'equipaggio del P.V.4 AVALLONE, nel frattempo accorsi in banchina, procedevano all'arresto del Comandante della M/N "Sea Watch 3", che veniva portata presso i locali della Tenenza GdF di Lampedusa per i successivi adempimenti.

Alle ore 05.30 circa, previa autorizzazione del Ministero dell'Interno, i n. 40 migranti a bordo della motonave sbarcavano e venivano affidati al dispositivo interforze di accoglienza per le successive attività di identificazione e di prima assistenza. Dette operazioni di sbarco si concludevano alle ore 06.00 circa.

Con riferimento alle attività di polizia giudiziaria ed amministrativa poste in essere dai militari intervenuti, alle ore 10.20 circa veniva conclusa la contestazione nei confronti del Comandante della M/N "Sea Watch 3", ai sensi dell'art. 2 del D.L. 53/2019, e, alle ore 10.30, la stessa veniva tradotta presso una abitazione privata, eletta a domicilio, sita in Lampedusa e sottoposta alla misura cautelare degli arresti domiciliari. La motonave veniva posta sotto sequestro ex art.354 c.p.p. ed affidata in giudiziale custodia, senza facoltà d'uso, ad un membro dell'equipaggio, in attesa dell'invio di un nuovo Comandante, a cura dell'armatore, per il successivo trasferimento, verosimilmente presso il porto di Licata.

Allo stato attuale, la M/N "Sea Watch 3", in ragione dei vincoli aeroportuali presenti sull'isola di Lampedusa, è alla fonda fuori le ostruzioni portuali.

SULLA QUALIFICAZIONE GIURIDICA DEL FATTO E SUI GRAVI INDIZI DI COLPEVOLEZZA

Quanto descritto appare ampiamente idoneo ad integrare i gravi indizi di colpevolezza dei reati allo stato in contestazione.

Difatti, gli elementi raccolti per concordanza e consistenza appaiono avere una forza probatoria tale da rendere assai probabile la colpevolezza della persona indiziata. A tale riguardo si evidenzia che gli indizi di colpevolezza possono considerarsi "gravi" quando quantitativamente e qualitativamente valutati nella loro essenza e nella loro coordinazione logica, pur senza raggiungere il requisito di certezza richiesto per la condanna, conducono a ritenere fondatamente che i reati per cui si procede siano stato effettivamente commessi e che siano attribuibile all'indagata.

Del resto, ai fini della adozione di una misura cautelare, non è richiesto il requisito della precisione e della concordanza degli indizi, ma solo, appunto, quello della gravità, nel senso che questi devono essere tali da lasciar desumere con elevato grado di probabilità l'attribuibilità del reato per cui si procede all'indagato.

Capo 1)

Orbene, con riguardo al reato di cui all'art. 1100 cod. nav. si evidenzia la sussistenza degli elementi oggettivo e soggettivo della condotta, ritenendosi che la Comandante della Sea Watch 3, con coscienza e volontà, abbia posto in essere atti di resistenza e di violenza contro la nave da guerra nazionale "vedetta V.808" della Guardia di Finanza.

In particolare, il reato proprio di cui all'art. 1100 cod. nav. può essere perpetrato da chi riveste la qualifica di comandante di nave, soggetto da intendersi come colui che ha il pieno e completo controllo della imbarcazione con riguardo alla condotta di navigazione ed alle altre attività di bordo. Nel caso di specie, tale qualità è riferibile all'arrestata atteso che la stessa, pacificamente individuata come comandante della Sea Watch 2, dirigeva le operazioni di navigazione e le altre attività di bordo, anche nei giorni antecedenti all'arresto in flagranza.

Quanto alla condotta di resistenza si evidenzia che essa deve ritenersi consistente nell'offesa alla sicurezza ed alla disciplina della navigazione con riguardo alla polizia marittima ed allo *jus imperi* esercitato dallo Stato Italiano nelle proprie acque territoriali.

La condotta, in particolare, viene integrata laddove l'agente disattenda gli ordini dati dall'equipaggio di una nave da guerra, in servizio di polizia marittima in acque nazionali italiane, scegliendo deliberatamente di ignorare l'ordine intimato.

Nel caso di specie, in effetti, RACKETE Carola, dopo aver reiteratamente ricevuto l'ordine di fermare il moto della motonave Sea Watch 3 azionava comunque i motori di bordo indirizzando la rotta verso il porto commerciale di Lampedusa, pur non essendo autorizzata ad entrare ed essendo stata avvicinata dalla motovedetta V.808 della Guardia di Finanza, che cercava di indurla ad accostare in una direzione diversa dall'ingresso nel porto.

Quindi, nonostante la nave da guerra del Corpo della Guardia di Finanza avesse guadagnato la banchina commerciale, al fine di anticipare la Sea Watch 3 ed impedirle fisicamente l'attracco riducendo lo spazio disponibile, la Comandante decideva di proseguire la manovra di accesso nel porto commerciale, dirigendo la propria motonave verso la banchina già occupata dalla V.808, unico punto del porto di Lampedusa ove la Sea Watch 3 poteva attraccare, in base alle proprie caratteristiche tecniche.

Inoltre, secondo quanto indicato dal verbale di arresto della Guardia di Finanza, il Comandante della Sea Watch 3 non effettuava, nonostante le segnalazioni operate dall'Unità V.808, alcuna manovra per evitare la collisione tra le due unità, collisione che effettivamente si verificava.

La V.808 veniva quindi urtata dal fianco di poppa sinistro della Sea Watch 3 e compressa verso la banchina, mettendo in pericolo di vita l'equipaggio della unità V 808, nonché a rischio le condizioni di galleggiabilità della stessa nave da guerra.

Tanto evidenziato, si ritiene che la condotta descritta integri l'elemento oggettivo del reato di cui all'art. 1100 cod. nav., atteso che:

- la Sea Watch 3, ormeggiata alla fonda nelle immediate vicinanze del porto di Lampedusa, accendeva i motori e avviava il proprio moto verso il porto, nonostante non avessero alcuna autorizzazione ad entrare nel porto;
- La motonave Sea Watch 3 veniva contattata via radio dalla Guardia di Finanza che le ribadiva il divieto di ingresso in porto, intimandole l'alt, anche con l'utilizzo dei segnali internazionali marittimi luminosi;
- La motonave Sea Watch 3 procedeva comunque verso l'ingresso in porto, noncurante delle manovre della nave da guerra V.808 che cercava di indurla ad accostare in una direzione diversa dall'ingresso in porto;
- La nave da guerra V.808 guadagnava la banchina commerciale del porto di Lampedusa per impedire l'ormeggio della Sea Watch 3;
- La Sea Watch 3 continuava le proprie manovre volte ad ormeggiare la nave nella banchina commerciale del porto, incurante della presenza nella medesimo sito della V.808 che continuava ad avere in funzione lampeggianti e segnali luminosi;
- La Sea Watch 3 collideva con il proprio fianco di poppa sinistra con la fiancata sinistra della nave da guerra;
- La V.808 riusciva ad allontanarsi e a non essere schiacciata tra la Sea Watch 3 e la banchina del porto;
- La Sea Watch 3 completava la propria manovra di ormeggio nella banchina commerciale del porto di Lampedusa.

-0-

Quanto al profilo psicologico si ritiene sussistente la coscienza e volontà dell'indagata di porre in essere atti di resistenza nei confronti della nave da guerra, essendo la Comandante della Sea Watch 3 pienamente consapevole dell'alt intimatole, della qualità di nave da guerra della V.808 e del pericolo cui esponeva la suddetta unità della Guardia di Finanza e del suo equipaggio.

Non può, difatti, tacersi che la notevole differenza tra le dimensioni e il dislocamento della Sea Watch 3 (lunghezza fuori tutto di m. 50,33 e larghezza di m. 11,58 con dislocamento di 1.371 tonnellate), e quelle della vedetta V.808 (lunghezza fuori tutto di m. 15,8 e larghezza di m. 4,2 dislocamento di 17,5 tonnellate), nonché la concreta situazione dei luoghi consentivano al comandante RACKETE di rappresentarsi chiaramente il pericolo della collisione, poi effettivamente verificatasi.

Inoltre, la circostanza che la donna abbia avviato i motori della nave, dopo l'intimazione dell'alt e dopo le segnalazioni di arrestare la navigazione, dirigendosi verso la vedetta V.808 che tentava di impedirne l'ormeggio, integra pacificamente la volontà di compiere atti di resistenza nei confronti dell'unità navale da guerra, scegliendo deliberatamente di ignorare l'ordine intimato e cagionando la collisione.

In merito alle dinamiche della collisione, appare opportuno evidenziare l'intenzionalità della manovra effettuata dalla motonave, tanto da escludere che la stessa sia frutto di una casualità o conseguenza di una negligenza o imperizia, come si ricava dalla precisa descrizione delle condotte fornita del comandante della vedetta V.808, nonché dalla relazione di servizio dell'Ufficio

Circondariale Marittimo di Lampedusa del 29 giugno 2019 a firma del capitano di fregata CACCIATORE Antonio.

In tale ultima relazione, difatti, viene dato atto che la motovedetta V.808 fosse ormeggiata presso la banchina del Porto di Lampedusa, di fianco lato dritto ed, a pochissima distanza da tale vedetta, si trovasse, anch'essa parallela alla banchina, la Sea Watch 3, che aveva appena compiuto una manovra di rotazione a 180 gradi rispetto alla direzione di ingresso del porto, con prua diretta verso l'uscita del porto. La Sea Watch 3 si avvicinasse in direzione della banchina, con moto laterale, presumibilmente con l'ausilio del *blow thruster* di cui risulta dotata (motore che consente il moto laterale della nave), con il personale di bordo attivo ai posti di manovra poppieri e prodieri.

In pochi secondi, a causa del movimento deciso della Sea Watch 3 verso la banchina e della brevissima distanza rimasta, detta unità urtava, con il suo lato poppiere di sinistra, la Vedetta della Finanza, che si trovava pericolosamente compressa tra la banchina e Sea Watch 3, imbarcazione notevolmente più grande.

Tra le urla di richiamo dirette all'equipaggio dell'unità navale battente bandiera olandese, "si udivano preoccupanti scricchiolii provenienti dalla vedetta V.808" che, con i motori in avanti, cercava di liberarsi da quella morsa, riuscendovi a fatica, dopo qualche secondo, strisciando tra la nave e la banchina.

(vedi relazione di servizio dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Lampedusa del 29 giugno 2019 a firma del capitano di fregata CACCIATORE Antonio)

Si evidenzia che il "Blow Thruster" è un dispositivo di propulsione trasversale incorporato o montato a prora o a poppa di una nave o di una imbarcazione per renderla più manovrabile poiché permette al comandante di accostare la nave sul lato di dritta o quello di sinistra senza utilizzare il sistema di propulsione principale che richiede un certo movimento di avanzamento per poter essere efficiente.

La motonave Sea Watch 3, anche grazie alla presenza del blow thruster, aveva quindi la possibilità di rispettare l'ordine intimatole, evitando di effettuare le manovre realizzate che hanno messo a repentaglio l'incolumità della motovedetta e dell'equipaggio di quest'ultima.

Inoltre, avrebbe potuto concretamente effettuare, anche all'interno del porto e nei pressi della banchina, manovre volte ad evitare la collisione con la vedetta, poi verificatasi.

Si evidenzia, altresì, che, allo stato, non sono stati rilevati difetti di funzionamento nei sistemi di propulsione della Sea Watch 3, che infatti, dopo il sequestro è stata condotta senza alcun problema in un punto alla fonda fuori dal porto di Lampedusa.

-0-

E' opportuno precisare che la motovedetta V.808 della Guardia di Finanza è nave da guerra ai sensi dell'art. 1100 del Codice della Navigazione, in quanto:

- è iscritta nel naviglio militare dello Stato ai sensi dell'art. 243 Codice dell'Ordinamento Militare;
- reca le insegne militari e del Corpo di appartenenza, quali colore, scritta, bandiera e guidone;
- il Comandante è un Maresciallo Ordinario della Guardia di Finanza e riveste lo status militare al pari di tutti gli appartenenti al Corpo;
- è armata con dispositivi di armamento individuali e di reparto di tipo militare.

Si evidenzia, infine, che nel caso di specie non può ritenersi applicabile l'art. 1080 cod. nav. secondo il quale "*le disposizioni penali di questo codice non si applicano ai componenti dell'equipaggio e ai passeggeri di nave o aeromobile stranieri, salvo che sia diversamente stabilito*", norma che trova la sua *ratio* nel principio di diritto internazionale marittimo che considera, sia pure non a tutti gli effetti, la nave alla stregua del territorio dello Stato di bandiera, con correlativi limiti alla sovranità dello Stato costiero, nelle cui acque avviene la navigazione.

Tale disposizione deve intendersi nel senso che i fatti commessi sulla nave, ancorché corrispondenti ad ipotesi di reato previste dal codice della navigazione, non sono punibili ai sensi della legge penale italiana, ma soltanto dalla legge dello Stato di bandiera della nave, che può perseguirli.

Viceversa, nel caso in cui il fatto sia commesso con la nave, in un ambito spaziale trascendente i limiti della stessa, vale a dire nelle acque territoriali italiane in cui si svolge la navigazione, non può ritenersi applicabile la citata previsione di cui all'art. 1080 cod. nav. (Cass. pen., Sez. 3, 04/06/2003, n. 33543), ritenendo sussistente in questo caso la giurisdizione dello Stato Costiero in ordine ai reati commessi.

Di conseguenza, l'art. 1100 cod. nav. è perfettamente applicabile nel caso di specie.

Si evidenzia, in ultimo, che esiste un precedente presso il Tribunale ordinario di Agrigento, conclusosi con sentenza di applicazione su richiesta delle parti irrevocabile, per il quale, dopo la convalida dell'arresto in flagranza ed il riconoscimento della sussistenza della gravità indiziaria per il fatto ipotizzato, è stata applicata misura cautelare, si trattava di una resistenza a nave da guerra (motovedetta della Guardia Costiera di Lampedusa) perpetrata da un motopesca battente bandiera tunisina, che si concludeva in mare aperto, con lo speronamento della nave da guerra da parte del comandante e del secondo della motopesca tunisino.

(vds. p. p. 3062/2014 RG NR – 3040/2014 RG GIP – 2409/2014 RG DIB)

Capo 2)

La condotta sopra descritta integra, inoltre, gli elementi oggettivo e soggettivo del reato di cui all'art. 337 c.p. essendo l'azione criminosa consistita nell'utilizzo di violenza per opporsi ad un pubblico ufficiale nel compimento di un atto di ufficio.

Invero, si ritiene che la condotta di RACKETE si sia estrinsecata in atti con cui la donna ha palesato il proposito di ostacolare i pubblici ufficiali nel compimento del loro ufficio o servizio.

Ancora una volta si evidenzia, infatti, che RACKETE Carola, dopo aver reiteratamente ricevuto l'ordine di fermare il moto, non essendo autorizzata ad entrare in porto ed essendo stata avvicinata dalla motovedetta V.808 della Guardia di Finanza, che cercava di indurla ad accostare in una direzione diversa dall'ingresso nel porto, azionava comunque i motori di bordo indirizzando la rotta verso il porto commerciale di Lampedusa.

Quindi, nonostante l'unità del Corpo della Guardia di Finanza avesse guadagnato la banchina commerciale, al fine di anticipare la Sea Watch 3 ed impedirle l'attracco riducendo lo spazio disponibile, la Comandante decideva di proseguire la manovra di accesso nel porto commerciale, dirigendo la propria motonave verso la banchina già occupata dalla V.808.

A ciò si aggiunga, poi, secondo quanto indicato dal verbale di arresto della Guardia di Finanza, che la Comandante della Sea Watch 3 non effettuava, nonostante le segnalazioni operate dall'Unità V.808, alcuna manovra per evitare la collisione tra le due unità, collisione che effettivamente si verificava.

A tale riguardo si precisa che i reati di cui all'art. 1100 cod. nav e quello di cui all'art. 337 c.p. possono concorrere attesa la diversa materialità delle condotte incriminate e la diversità del bene giuridico tutelato delle norme incriminatrici.

Sul punto, difatti, la giurisprudenza afferma che *"I reati di resistenza a pubblico ufficiale e resistenza e violenza contro nave da guerra debbono considerarsi autonomi e distinti non solo nei loro elementi costitutivi, ma anche con riguardo allo interesse protetto, in quanto la prima afferisce alla tutela fisica del pubblico ufficiale soggettivamente individuato, mentre le altre, proprio per la loro collocazione legislativa, attengono alla sicurezza ed alla disciplina della navigazione con riguardo in particolare alla polizia marittima ed allo "jus imperi" esercitato dallo stato in un ambiente come quello Marino nel quale esso più agevolmente può essere eluso"* (Cass. pen., Sez. 3, 16/12/1987, n. 1988)

RITENUTO CHE

- non risulta che i fatti-reato siano stati compiuti in presenza di una causa di giustificazione o di non punibilità, né sussiste allo stato una causa di estinzione del reato o di estinzione della pena che si ritiene possa essere irrogata.

Sul punto si evidenzia che non appare configurabile nel caso di specie lo stato di necessità ex art. 54 c.p. atteso che la Sea Watch 3 veniva costantemente monitorata ed assistita dalle Forze dell'Ordine nei giorni antecedenti all'arresto in flagranza di reato della Comandante.

A tale riguardo si evidenzia, pur ritenendo nobile e conforme ai principi di solidarietà e di umanità l'azione di salvataggio in mare di naufraghi svolta della Sea Watch 3, che in relazione ai reati ipotizzati, per le concrete modalità di svolgimento del fatto, non poteva concretamente ritenersi configurabile l'attualità del pericolo di danno grave alla persona non altrimenti evitabile al momento del fatto.

E, infatti, prima delle condotte per le quali si è proceduto all'arresto, le situazioni di emergenza esistenti a bordo della Sea Watch 3 erano state fronteggiate con forme di assistenza sanitaria ai migranti a bordo, con sbarco a terra dei casi di pericolo di danno grave alla persona.

- è ragionevole ritenere che, a seguito di un'eventuale sentenza di condanna, non possa essere concessa la sospensione condizionale della pena irroganda;

Rilevato che sussistono le esigenze cautelari di cui all'art. 274 c.p.p. ed in particolare:

- vi è il concreto pericolo, per specifiche modalità e circostanze del fatto e per la personalità di chi è sottoposto ad indagini che chi è stato arrestato, se rimesso in libertà, commetta altri delitti della stessa specie di quelli per cui si procede, visto le modalità e le circostanze dei fatti-reato sopraindicati;

Rilevato infine che la misura cautelare personale del divieto di dimora nella Provincia di Agrigento appare allo stato quella più idonea a far fronte alle esigenze cautelari di cui sopra e, comunque, ogni altra misura cautelare appare allo stato inadeguata.

A tale riguardo si sottolinea che la giurisprudenza afferma che *“Il "divieto di dimora" di cui all'art. 283 comma primo cod. proc. pen. non deve necessariamente limitarsi ad un comune o frazione di esso (come si verifica invece nel caso dell'"obbligo di dimora" previsto nel comma secondo del medesimo articolo), ma può estendersi anche ad ambiti territoriali più vasti, quali la provincia o la regione, purché specificamente individuati e logicamente collegati alle esigenze cautelari”* (Cass. pen., Sez. 6, 30/04/1992, n. 1454).

Nel caso di specie, al fine di soddisfare le esigenze cautelari si ritiene che la misura richiesta sia idonea ad evitare il pericolo di reiterazione delle condotte in ipotesi accusatoria contestate, atteso che le stesse potrebbero verosimilmente essere reiterate attraverso la conduzione da parte della RACKETE della motonave Sea Watch 3 ovvero di altra nave nelle acque antistanti il territorio agrigentino (Lampedusa, Porto Empedocle, Licata), luoghi ove sovente, da diversi anni, avviene lo sbarco ed il transito di migranti. Si ritiene, pertanto, che tale misura sia l'unica idonea ad evitare la reiterazione dei reati in contestazione.

CHIEDE

fin d'ora l'applicazione nei confronti di RACKETE Carola della misura cautelare del divieto di dimora nella Provincia di Agrigento con riguardo ai reati di cui ai superiori capi sub 1) e 2).

MANDA

alla Segreteria per gli adempimenti di competenza ed in particolare per la formazione e la trasmissione al Giudice per le indagini preliminari in sede, nel termine di cui all'art. 390, comma 1°, c.p.p., di un autonomo fascicolo contenente la copia integrale degli atti contenuti ad oggi nel fascicolo del Pubblico Ministero.

Agrigento, 30 giugno 2019 ore 21.12

Il Sostituto Procuratore della Repubblica
Gloria ANDREOLI

Il Procuratore della Repubblica Aggiunto
Salvatore Vella

Depositato oggi in Segreteria PM
Agrigento, li 30 GIU 2019 ore 21:20
IL CANCELLIERE
(Caranese)