

N. 8464/24 SENT.

N. 4308/2021 R.G.T.

N. 18138/2019 R.G.N.C.

Art. _____ C.P.



Depositata 18/06/25

Irrevocabile _____

Redatta Scheda _____

Estr. Esec. al P.M. _____

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
IL TRIBUNALE DI PALERMO

Sezione II Penale

composto da:

ROBERTO MURGIA

Presidente

ELISABETTA VILLA

Giudice

ANDREA INNOCENTI

Giudice

all'udienza del 20.12.2024, con l'intervento del P.M. dott.ri Maurizio De Lucia, Marzia Sabella, Calogero Ferrara e Giorgia Righi e con l'assistenza del Cancelliere dott. Francantonio Palermo ha pronunciato la seguente

S E N T E N Z A

Nei confronti di

SALVINI Matteo, nato a _____ il _____ elettivamente domiciliato presso lo studio, sito in Roma, piazza Lorenzo in Lucina n.26, del suo difensore di fiducia avv.to Giulia Bongiorno, libero – presente.

Difeso di fiducia dagli avv.ti Giulia Bongiorno del Foro di Roma e Luigi Carta del Foro di Palermo - presenti.

IMPUTATO

- 1) *Del reato di cui agli artt. 81, comma 1, 605, comma 1, comma 2 n.2) e comma 3, del c.p. per avere , nella sua qualità di Ministro dell'Interno pro-tempore, abusando dei suoi poteri, privato della libertà personale 147 migranti di varie nazionalità giunti in prossimità delle coste di Lampedusa nella notte tra il 15 ed il 15 agosto 2019; in particolare, in violazione di convenzioni internazionali e di norme interne in materia di soccorso in mare e di tutela dei diritti umani (Convenzione di Amburgo sulla ricerca ed il soccorso marittimi del 1979 -c.d. Convenzione SAR – Search and Rescue, ratificata con L. 3 aprile 1989 , n. 147 e regolamento di attuazione emanato con D.P.R. n. 662/1994; Convenzione UNCLOS – United Nations Convention on the Law Of the Sea, sottoscritta nel 1982 a Montego Bay e ratificata con L. 2 dicembre 1994, n. 689; Risoluzione MSC 167-78 del 20 maggio 2004; art. 33 della Convenzione di Ginevra, approvata il 28 luglio 1951 e ratificata con L. 24 luglio 1954 n. 722; art. 19*

della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea; art. 4 del Quarto Protocollo allegato alla Convenzione europea a salvaguardia dei diritti dell'Uomo; art. 10 -ter D. Lgs. N. 286/1998 ; L. n. 47/2017) ed abusando dei poteri allo stesso rimessi quale Autorità Nazionale di Pubblica Sicurezza, ex art. 1 L. 121/1981 ed ex art. 11 comma 1 bis del D. Lgs. n. 286/1998, ometteva senza giustificato motivo, di esitare positivamente le richieste di POS (place of safety) inoltrate al suo Ufficio di Gabinetto da I.M.R.C.C. (Italian Maritime Rescue Coordination Centre) in data 14, 15 e 16 agosto 2019 , così provocando l'illegittima privazione della libertà personale dei predetti migranti , costringendoli a rimanere a bordo della nave per un tempo giuridicamente apprezzabile , precisamente, dalla notte tra il 14 ed il 15 agosto 2019 sino al 18 agosto 2019, quanto ai soggetti minorenni, e per tutti gli altri sino al 20 agosto 2019, data in cui , per effetto dell'intervenuto sequestro preventivo della nave, disposto dalla Procura della Repubblica di Agrigento, venivano evacuate tutte le persone a bordo.

Fatto aggravato per essere stato commesso da un pubblico ufficiale, con abuso dei poteri inerenti alle sue funzioni , nonché per essere stato commesso anche in danno di soggetti minori di età.

Fatto commesso In Lampedusa dal 14 al 20 agosto 2019;

- 2) Del reato di cui agli artt. 81, comma 2, 328, comma 1, del c.p. , per avere, nella sua qualità di Ministro dell'Interno, Autorità Nazionale di Pubblica Sicurezza, con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, , in violazione di convenzioni internazionali e di norme interne (Convenzione di Amburgo sulla ricerca ed il soccorso marittimi del 1979 -c.d. Convenzione SAR – Search and Rescue, ratificata con L. 3 aprile 1989 , n. 147 e regolamento di attuazione emanato con D.P.R. n. 662/1994; Convenzione UNCLOS – United Nations Convention on the Law Of the Sea, sottoscritta nel 1982 a Montego Bay e ratificata con L. 2 dicembre 1994, n. 689; Risoluzione MSC 167-78 del 20 maggio 2004; art. 33 della Convenzione di Ginevra, approvata il 28 luglio 1951 e ratificata con L. 24 luglio 1954 n. 722; art. 19 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea; art. 4 del Quarto Protocollo allegato alla Convenzione europea a salvaguardia dei diritti dell'Uomo; art. 10 -ter D. Lgs. N. 286/1998 ; L. n. 47/2017) indebitamente rifiutato di esitare positivamente le richieste di POS (place of safety) inoltrate al suo Ufficio di Gabinetto da I.M.R.C.C. (Italian Maritime Rescue Coordination Centre) in data 14, 15 e 16 agosto 2019, atto del suo ufficio che, per ragioni di ordine e sicurezza pubblica, di igiene e sanità, doveva essere compiuto senza ritardo.

Fatto commesso In Lampedusa dal 14 al 20 agosto 2019;

PARTI CIVILI:

PROACTIVA OPEN ARMS difesa dall'avv. Arturo Salerni , presente

AKANBI Aminat difeso dall'avv. Mario Antonio Angelelli , presente

WASIA Isioma, difeso dall'avv. Mario Antonio Angelelli , presente

OCHUKO Sylvester, difeso dall'avv. Mario Antonio Angelelli , presente

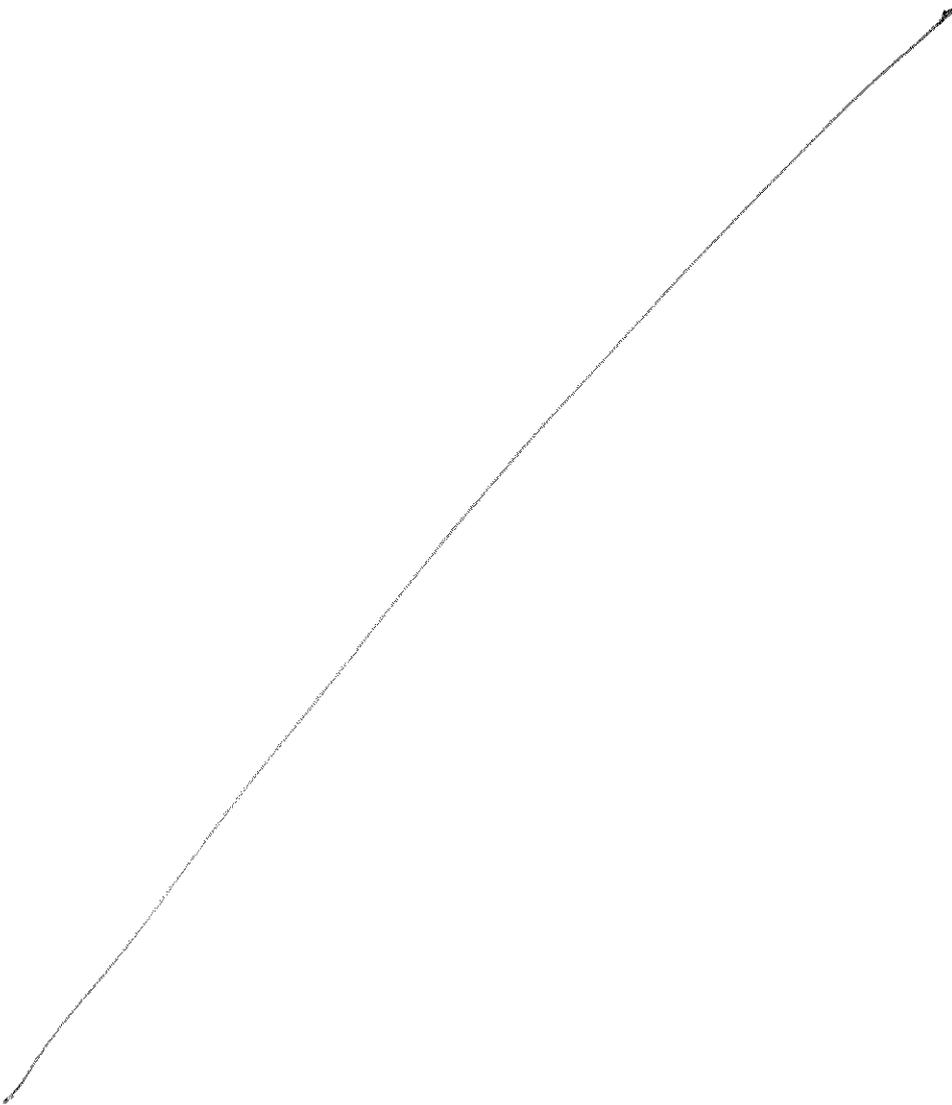
NJIE MUSA, difesa dall'avv. Serena Romano , presente
AL ALI Somar, difeso dall'avv. Serena Romano , presente e dall'avv. Irene Russo assente;
ANA Isabel Montes Mier difesa dall'avv. Gabriele Lipani, sostituito giusta delega orale
dall'avv. Maria Giulia Fava;
RAIG CREUS Marc, difeso dall'avv. Giuseppe Nicoletti, presente
ANAKWOUTE Kingsley , difeso dall'avv. Gaetano Mario Pasqualino, presente
SUNDAY Endurance , difeso dall'avv Gaetano Mario Pasqualino, presente
OSSERVATORIO ANTIDISCRIMINAZIONI "NOUREDDINE ADNANE" , difeso dall'avv
Gaetano Mario Pasqualino, presente
ARCI SICILIA APS difesa dall'avv. Michele Calantropo, presente
ASSOCIAZIONE COOPERAZIONE INTERNAZIONALE SUD SUD -CISS, difesa dall'avv.
Giorgio Bisagna, sostituito giusta delega orale dall'avv. Armando Sorrentino;
MEDITERRANEA SAVING HUMANS APS difesa dall'avv Gaetano Fabio Lanfranca,
presente;
ASSOCIAZIONE NAZIONALE GIURISTI DEMOCRATICI , difesa dall'avv. Armando
Sorrentino, presente ;
ASSOCIAZIONE ACCOGLIERETE PER LA TUTELA DEI MINORI NON
ACCOMPAGNATI ONLUS difesa dall'avv. Corrado V. Giuliano, sostituito giusta delega
orale dall'avv Daniela Ciancimino
A.S.G.I. ASSOCIAZIONE PER GLI STUDI GIURIDICI SULL'IMMIGRAZIONE difesa
dall'avv. Giovanni Annaloro, presente
ASSOCIAZIONE CITTADINANZA ATTIVA SICILIA APS, difesa dall'avv. Eliana
Maccarrone, sostituita giusta delega orale dall'avv. Ilenia Grottadaurea;
LEGA AMBIENTE SICILIA APS , difesa dall'avv. Daniela Ciancimino;
LEGA AMBIENTE NAZIONALE APS
COMUNE DI BARCELLONA, difeso dall'avv Mario Antonio Angelelli;
GODWIN Ighodaro difeso dall'avv. Silvia Calderoni, presente;
ONYEKUNI Fidelis Azuka difesa dall'avv. Silvia Calderoni, presente;
EMERCENCY LIFE difesa dall'avv. Silvia Calderoni, presente;
ORIAIFOM Lowrence difeso dall'avv. Francesco Robba, sostituito giusta delega orale
dall'avv. Serena Romano
LAUBI EL MEHDI Alias Laaoubi Mahid , difeso dall'avv. Gabriele Lipani, sostituito giusta
delega orale dall'avv. Maria Giulia Fava

CONCLUSIONI DELLE PARTI

Il pubblico ministero chiede affermarsi la penale responsabilità dell'imputato per entrambi i reati contestatigli e la sua condanna, unificati detti reati sotto il vincolo della continuazione, alla pena di anni 6 di reclusione.

I difensori di tutte le parti civili costituite (*fatta eccezione per il Comune di Palermo che non presenta le sue conclusioni di tal che la sua costituzione quale parte civile si intende revocata ex art. 82/2 cpp*), concludono come da comparsa conclusionale e nota spese che depositano.

Il difensori dell'imputato chiedono l'assoluzione del proprio assistito.



IV



SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con decreto emesso il 17 aprile 2021 il Giudice per l'udienza preliminare di Palermo disponeva il rinvio a giudizio di SALVINI Matteo per i reati di sequestro di persona e di rifiuto di atti di ufficio meglio specificati in epigrafe.

Il processo prendeva avvio all'udienza del 15 settembre 2021, nel corso della quale veniva dato atto della regolarità delle notifiche e, attesa la mancata comparizione dell'imputato, ne veniva dichiarata l'assenza.

Alla successiva udienza del 23 ottobre 2021, stante la presenza dell'imputato, ne veniva revocata la dichiarazione di assenza; indi, le persone offese ORIAAIFOM Lawewnce e LAUBI EL MEHDI (*alla stregua di quanto già fatto dinanzi al GUP dalle altre persone offese, enti ed associazioni indicati in epigrafe*) si costituivano parti civili.

Veniva, inoltre, acquisita su richiesta del Pubblico Ministero e sull'accordo delle parti, la documentazione già indicata in udienza preliminare ma non presente nel fascicolo del dibattimento, consistente in otto documenti, di cui i primi tre venivano acquisiti ai soli fini della procedibilità.

Indi, aperto il dibattimento, il Tribunale ammetteva le prove chieste dalle parti, acquisiva la produzione documentale (*consistente in 59 documenti*) richiesta dal Pubblico Ministero, fatta eccezione per "il documento nr. 50" sul quale si riservava; riservandosi, altresì, il Collegio sulle richieste di produzione documentale formulate dalla Difesa e dalla Parte Civile Legambiente.

Alla successiva udienza del 17 dicembre 2021, le parti civili interloquivano sulle richieste di produzione rassegnate dalla Difesa e dalla Parte Civile Legambiente; il Tribunale manteneva la riserva sul punto.

Di seguito, si procedeva all'esame dei testi LIARDO Sergio, MARTELLO Nunzio, ANEDDA Edoardo, TRINGALI Leandro, MINARDI Giovanni e DI GIORGI Nicolò.

Nel corso della medesima udienza, avendo il Pubblico Ministero rinunciato all'escussione dei testi FRANCO Giovanni, MASTROGIOVANNI Ada e BONFIGLIO Paolo, nulla osservando le altre parti, il Tribunale revocava le ordinanze ammissive dei relativi esami.

  1

Col consenso delle parti veniva acquisita documentazione allegata all'annotazione del 20.8.19 (*quest'ultima già prodotta dal Pubblico Ministero, quale doc. nr. 46*), nonché il fascicolo fotografico redatto dalla Polizia Scientifica il 17/8/2019 a bordo della nave OPEN ARMS, con allegato CD.

Per converso, stante l'opposizione del Pubblico Ministero e dei Difensori delle Parti Civili, il Tribunale si riservava sulla richiesta di acquisizione formulata dalla Difesa dell'imputato con riguardo all'informativa del 16/12/2019 e alla CNR del 23/8/2019 redatte dal teste ANEDDA.

§§§

In sintesi vengono qui di seguito, sinteticamente, riportate le dichiarazioni rese, nel corso dell'udienza del 17/12/2021, dai testi summenzionati.

*

LIARDO Sergio, all'epoca dei fatti, Capo Reparto Piani e Operazioni del Comando Generale delle Capitanerie di Porto (*cf. pg. 9 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 17/12/2021*):

Il teste, che all'epoca dei fatti contestati era in servizio presso il Comando Generale della Capitaneria di Porto in Roma, ha innanzitutto spiegato che *“le Capitanerie di Porto, Guardia Costiera svolgono il ruolo di autorità nazionale per quanto riguarda la ricerca e soccorso”* e che le funzioni loro ascritte in tale qualità erano esercitate per mezzo della centrale operativa, avente sede presso il succitato Comando Generale, *“la cui dipendenza è dal capo del terzo reparto Piani ed Operazioni”* (*cf. pagg. delle trascrizioni dell'udienza del 17 dicembre 2021*).

Nel caso fossero pervenute *“chiamate”* segnalanti *“attività di ricerca e soccorso”* e nella concomitante ipotesi in cui fossero sussistite *“esigenze particolari”*, *“in base a [...] direttive specifiche internazionali [...] in particolare la convenzione di Amburgo”*, il Comando medesimo avrebbe potuto assumere *“il coordinamento”*, nonché espletare tutte le azioni *“finalizzate alla salvaguardia della vita umana in mare”* (*cf. pag. 10*).

Il teste assumeva, quindi, che la predetta centrale operativa recava la denominazione di I.M.R.C.C. (Italian Maritime Rescue Coordination Centre) e si configurava come un'organizzazione che, pur essendo composta esclusivamente da personale della Capitaneria di Porto e della Guardia Costiera, si *“interfaccia”* *“con altri Ministeri e con altri elementi dell'organizzazione degli altri Ministeri”*.

A tal proposito, il LIARDO ha puntualizzato che, nell'eventualità di espletamento di attività di ricerca e soccorso, potevano essere *“vari”* i *“Ministeri coinvolti”*, ovvero il *“Ministero della Difesa, nel caso”* di *“impiego di un'unità militare”* oppure se insistevano *“problematiche di relazioni internazionali”*, il Ministero degli Affari Esteri o, ancora, in presenza di *“tematiche legate all'immigrazione”*, il Ministero dell'Interno.

L'attività di ricerca e soccorso in discorso constava di due fasi: *“una [...], appunto, di ricerca e soccorso, quindi finalizzata ad intervenire immediatamente sull'eventuale natante con persone a bordo in pericolo di perdere la vita, e una seconda [...]”* preordinata all'identificazione del cosiddetto

h.

h

“Place of safety” (in sigla POS), come previsto da una “normativa internazionale specifica” e consistente nel “luogo dove sbarcare in sicurezza i naufraghi che sono stati soccorsi”.

La Convenzione di Amburgo (n.d.r. *Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, altresì indicata come SAR, acronimo di search and rescue*) poneva, sul punto, riferimento alla “necessità che” si addivenisse alla creazione di “protocolli di intesa tra le diverse amministrazioni”.

Dunque, in ambito domestico, “a seguito dei tavoli tecnici” formati “normalmente dal personale Capitaneria di Porto, Guardia Costiera e dalle forze di Polizia”, in conformità alle prescrizioni contenute nel testo unico dell’immigrazione, si era addivenuto “nel 2015 allo sviluppo di una procedura operativa standard, [...] che in qualche maniera, una volta conclusa la prima fase del soccorso, avrebbe poi portato l’IMRCC, cioè il centro di coordinamento e soccorso, a riferire al Ministero dell’Interno, nel caso di eventi migratori, [...] la esigenza di individuare un Place of safety e, quindi, conseguentemente si avviava poi la procedura”.

Inizialmente, nel 2015, si era convenuto che la procedura operativa di cui trattasi integrasse “la comunicazione al dipartimento Libertà Civili”; nel 2019, invece, era stata introdotta una modifica, stabilendo che non ci si dovesse più riferire al cennato dipartimento, bensì alla “direzione centrale dell’immigrazione che avrebbe poi concluso l’iter e” fornito le necessarie informazioni “all’unità che [...] avrebbe dovuto prestare il soccorso” (cfr. pag. 12).

Il LIARDO ha poi chiarito che, allorquando l’IMRCC riceveva una richiesta di Pos, occorreva distinguere: se la richiesta medesima fosse promanata “da una unità [...] coordinata dal centro nazionale di soccorso” o che aveva “operato all’interno dell’area di responsabilità italiana”: in tal caso, questa sarebbe stata “immediatamente trasmessa al Ministero dell’Interno”; viceversa, nel caso in cui si fosse trattato di un’unità richiedente non operante in precedenza sotto il coordinamento del centro nazionale di soccorso e “fuori dall’area di responsabilità italiana”, sarebbe stata attivata “una procedura di mera comunicazione al Ministero dell’Interno”.

La concessione del Pos era “basata su un principio che (era) quello di dare la massima assistenza, ma, nel caso di flussi migratori, anche la necessità di assicurare i controlli di Polizia, quindi conseguentemente la procedura si avviava attraverso la richiesta che giungeva e veniva valorizzata dalla centrale operativa, per poi essere trasmessa al Ministero dell’Interno, che, dal 2019 in poi, attraverso la direzione centrale dell’immigrazione comunicava il luogo dove effettuare lo sbarco, stante” “la necessità della presenza” “delle forze di Polizia per la identificazione dei migranti”.

Prima dell’assegnazione del Pos, era possibile attivare le “procedure cosiddette di Medevac”, propedeutiche alla realizzazione di “evacuazioni mediche finalizzate ad assicurare che chi si trovasse in una condizione sanitaria non ideale venisse sbarcato nel più breve tempo possibile e, quindi, qualora ci fossero” state “delle specifiche richieste” in tal senso sarebbe stata avviata “la procedura standard” tramite “il centro italiano radio-medico, il Timas, in forma internazionale” che, acquisite le informazioni, veniva messo in contatto dalla centrale operativa “con il Comandante della nave e con l’eventuale personale sanitario presente a bordo per valutare l’opportunità o meno di effettuare l’evacuazione medica” (cfr. pag. 13).

Le procedure di Medevac potevano essere attivate da un’unità italiana anche nel caso in cui l’area interessata dall’emergenza sanitaria non fosse stata italiana: “Questo” era “possibile perché chiaramente” si doveva “tutelare, a quel punto, la salute, è avvenuto nel caso di specie perché Malta in tre occasioni, Malta, centro di coordinamento maltese, atteso il fatto che le attività si stavano svolgendo all’interno dell’area maltese, aveva assunto il coordinamento di queste evacuazioni mediche chiedendo, ai sensi del capitolo terzo della convenzione di Amburgo, la cooperazione all’Italia”.

Più precisamente, secondo il LIARDO, “il soccorso in base al piano nazionale” si sviluppava “in tre diverse fasi”: una prima fase di incertezza, all’atto della ricezione di una informazione non accompagnata dalla certezza che vi fosse una situazione di attuale pericolo; una fase di allerta e, in ultimo, una fase di “distress”, quando l’attività di ricerca e soccorso conduceva all’individuazione di un natante con delle persone in pericolo a bordo (cfr. pag. 13 del verbale di udienza del 17 dicembre 2021). “Non” erano, tuttavia, “delle fasi

rigide”, ma si trattava, piuttosto, di “*un continuo tra tutte le diverse fasi della ricerca e soccorso*” (cfr. pag. 14).

Per quanto attiene alla ricostruzione della dinamica degli eventi oggetto di imputazione, il teste rassegnava come egli l’1 agosto 2019 fosse stato presente presso la sede dell’IMRCC in Roma.

In tale data, era giunta comunicazione da parte della nave Open Arms, che segnalava di aver effettuato un “*primo soccorso [...] in area S.A.R. libica*” in favore di 52 persone, numero poi rettificato (in 55).

Trattandosi di “*una mera comunicazione*” e non di una richiesta di individuazione del Pos, atteso che la stessa Open Arms aveva annunciato che sarebbe rimasta “*in zona operazioni*”, fuori dall’area di responsabilità italiana e non avendo, per ciò stesso, “*come Italia, come Governo italiano coordinato quel tipo di attività*”, ci si era limitati alla stessa stregua “*ad una mera comunicazione dell’venuto soccorso*” al Ministero dell’Interno (cfr. pag. 14).

A seguito della suddetta comunicazione e “*al decreto Sicurezza bis*” “*fu emesso un decreto di interdizione dell’ingresso di Open Arms all’interno delle acque territoriali, firmato Ministero dell’Interno e con firma anche del Ministero dell’allora Infrastrutture e Trasporti e del Ministero della Difesa*” (cfr. pag. 14).

Si registrarono poi “*ulteriori S.A.R.*” della Open Arms - comunicazioni inoltrate, oltre all’1 agosto, nelle date del 2 e 9 agosto 2019, relative al soccorso, rispettivamente, di 69 e 39 migranti - e infine una richiesta di individuazione del Pos, inviata all’Italia e a Malta, “*che in quel momento, [...], si riteneva rituale* (n.b. si tratta di un evidente errore di trascrizione, come si trae dalla pag. 25, dove chiaramente si assume che la richiesta era stata reputata *irrituale*) *per un paio di ragioni, intanto perché, [...], il tutto era avvenuto fuori dal coordinamento delle autorità italiane e fuori dall’area di responsabilità italiana e poi perché era vigente il decreto di interdizione, di ingresso nelle acque territoriali*” (cfr. pag. 15 delle trascrizioni).

Open Arms, peraltro, non aveva inviato alcuna richiesta alla Libia (cfr. pag. 30).

Il terzo intervento era avvenuto in “*area S.A.R., in area di ricerca e soccorso maltese, sotto il coordinamento dell’autorità maltese*” (cfr. pag. 15).

Fu a partire dal secondo intervento di soccorso, quindi “*dopo il 2 agosto*”, che la Open Arms iniziò “*a chiedere un Pos, ma gli era stato comunque, [...], già notificato il decreto di interdizione di ingresso*”.

Il LIARDO ha poi precisato che la richiesta di Pos inoltrata dalla Open Arms il 2 agosto alle ore 21:50 era stata “*esclusivamente inviata all’Italia*” e “*sulla base dell’applicazione della normativa, una richiesta di Pos inoltrata ad un centro di coordinamento che non ha coordinato l’attività S.A.R. e che non*” era “*responsabile per l’area*” doveva reputarsi irrituale: si trattava di una “*procedura*” attuata “*da sempre*”, giacché “*se [...] l’attività non*” era “*coordinata ed*” era “*stata effettuata fuori dall’area di responsabilità italiana, l’Italia non*” doveva “*farsi, da procedura, da normativa, carico del Pos*”; poteva “*anche concederlo, ma su base di applicazione del capitolo terzo della convenzione di Amburgo, su specifica richiesta dello Stato di bandiera nel caso in cui lo stesso*” si fosse avvalso “*di questa possibilità di cooperazione*” (cfr. pag. 25).

La stessa qualificazione della richiesta come “*irrituale*” discendeva da “*una valutazione*” dell’amministrazione, dell’“*ufficio*” (cfr. pag. 26).

Il Ministero dell’Interno, dal canto suo, era stato informato “*di ciò che stava avvenendo*” e gli era stato rappresentato “*[...] che la stessa (riferendosi alla richiesta di Pos, n.d.r.) era fuori dal coordinamento italiano e fuori dall’area di responsabilità S.A.R. italiana*”.

La richiesta di Pos, pertanto, era rimasta inevasa.

Peraltro, dal 9 agosto erano “*state effettuate quattro Medevac, una da motovedetta libica e tre*” dalla centrale operativa italiana, “*sotto specifica richiesta e coordinamento delle autorità maltesi, perché, [...]*” ci si trovava “*fuori dall’area di responsabilità italiana*” (cfr. pag. 16).

Il governo maltese si era avvalso, nelle tre occasioni suindicate, dell’ausilio delle autorità italiane giacché così stabiliva la Convenzione di Amburgo, “*al capitolo terzo*”, considerata “*anche la vicinanza dell’unità a Lampedusa*” e “*anche perché esisteva in quel momento una*



connotazione d'urgenza, stante il fatto che si trattava di evacuazione medica, quindi, insomma, era necessario portare il più rapidamente possibile i naufraghi a terra”.

Dopo l'evento occorso il 9 agosto, Open Arms aveva inviato una richiesta di Pos a Malta che aveva “solo dato una risposta affermativa sulla possibilità di sbarcare i 39 migranti che erano stati soccorsi in area di responsabilità maltese giorno 9, appunto”, perché le restanti due operazioni di soccorso era avvenute “fuori dall'area di responsabilità maltese e fuori dal coordinamento delle autorità maltesi” “il Pos era stato offerto da Malta ad Open Arms sull'ultimo degli eventi perché Malta aveva coordinato, ho detto solo questo, il secondo era avvenuto in area S.A.R. maltese, Malta non ha ritenuto di dare evidentemente il Pos, ma io non so quale sia la ragione”. Del resto, secondo il teste, era già accaduto che Malta non si fosse fatta carico di rispondere a richieste Pos (cfr. pag. 31).

Il governo maltese, pressoché contestualmente alla dichiarazione di disponibilità all'accoglimento dei migranti soccorsi nella terza operazione di salvataggio - aveva “richiesto il Pos all'Italia”; “il messaggio” era “stato girato a tutti i Ministeri competenti” e “non aveva avuto nessun seguito in quanto era in vigore il divieto di accesso in acque italiane alla Open Arms” (cfr. pag. 17).

Open Arms aveva dal canto suo comunicato l'impossibilità di procedere allo sbarco dei 39 migranti da ultimo prelevati, alla luce del fatto che questi stessi “sarebbero sbarcati a quel punto per primi rispetto a quegli altri che erano già stati soccorsi”, creando “problemi a bordo”.

Il numero dei migranti presenti sulla nave aveva comunque subito delle variazioni a fronte dei diversi Medevac effettuati, sicché il teste stimava che, approssimativamente, “quando poi entrarono (riferendosi a Open Arms) in acque di responsabilità S.A.R. italiane”, fosse pari a 107 (cfr. pag. 18).

Si era così giunti al 14 agosto 2019, quando, “dopo le 23.00”, era pervenuta alle autorità italiane una comunicazione di Open Arms con la quale si evidenziava l'avvenuta emissione del “decreto del Tar Lazio che annullava il provvedimento di interdizione dell'ingresso [...] nelle acque territoriali italiane, disponeva di dare assistenza ai migranti che ne avessero bisogno [...]” (cfr. pag. 18).

“Stante anche il peggioramento” delle condizioni meteorologiche – e preso atto dell'annullamento del decreto di interdizione dell'ingresso in acque territoriali italiane – Open Arms si era diretta verso nord, decidendo di procedere verso Lampedusa (“loro (sempre in riferimento alla Open Arms) erano abbastanza vicini”, cfr. pag. 18 del verbale di udienza).

Le condizioni climatiche avverse – “C'era mare 4 e un'onda di due metri e mezzo, con circa 25 nodi di vento” – “più che suggerivano imponevano”, secondo il testimone, “un riparo, un ridosso verso l'unità di Lampedusa” (cfr. pag. 18).

La centrale operativa presso la quale era in forza il LIARDO, quale centro di coordinamento, accordò “la possibilità all'unità di trovare riparo verso Lampedusa senza disporre l'ingresso in porto”. Ciò fu fatto, in particolare, con una comunicazione firmata dall'Ammiraglio Martello che in quel frangente agiva in sostituzione del Liardo e “fatte salve le eventuali diverse valutazioni...della direzione centrale anti immigrazione” (cfr. pag. 18).

Alla data del 14 agosto 2019 il Ministero dell'Interno era al corrente del numero di persone e delle condizioni in cui versavano le stesse a bordo, poiché siffatto genere di informazioni rientravano nelle “comunicazioni standard che avvenivano sempre con un flusso biunivoco” con il medesimo Ministero (cfr. pag. 18, 32, 33 del verbale di udienza); “peraltro le interlocuzioni con l'NCC erano e sono giornaliere perché ci si sente per tutti gli eventi che si sviluppano nel mar Mediterraneo”.

Nell' “immediatezza del loro ingresso nelle acque territoriali italiane” si provarono ad effettuare “alcune Medevac” (evacuazioni mediche); tuttavia, “si ritenne che le stesse non potessero essere eseguite in sicurezza, e, quindi, chiaramente, fu evitato di farle” (cfr. pag. 19).

Nel richiedere “anche un profilo sanitario individuale”, al fine di avere contezza della situazione a bordo, le autorità italiane, tramite una serie di comunicazione della Open Arms, avevano accertato che vi fossero soggetti minorenni (si trattava di una “procedura standard”) (cfr. pag. 19).

Su disposizione del Tribunale per i Minorenni, "vennero sbarcati, il 18, 27 minori" non accompagnati; mentre furono realizzate evacuazioni mediche in una fase successiva e, nello specifico, "il 15 agosto 9 migranti, 5 minori e 4 accompagnatori, e poi nella nottata del 19 ulteriori 9" (cfr. pag. 19).

Allorquando il 15 agosto Open Arms si trovava già in acque territoriali italiane, vicino a Lampedusa, e, dopo la ricezione delle comunicazioni riguardanti la situazione sanitaria a bordo e i minori, la centrale operativa aveva provveduto ad informare il Ministero dell'Interno (cfr. pag. 19).

Al contempo, era promanata dalla Open Arms una richiesta di Pos, inoltrata alla direzione centrale Immigrazione.

La risposta del Ministero era "arrivata il 19" agosto, con nota a firma del Prefetto Formicola, "dove si rappresentava che le autorità nazionali avevano, su specifica indicazione anche dello stesso Tar Lazio, erano nella condizione di dovere assicurare l'assistenza ai migranti e conseguentemente si riteneva che in quella fase non ci fosse ancora l'obbligo di concedere lo sbarco, appunto, sul territorio italiano". In tal senso il LIARDO rimarcava che nella predetta nota del 19 il Ministero aveva rassegnato che non emergeva "a carico della competente autorità nazionale alcun obbligo relativo all'assegnazione di un porto di sbarco nel territorio nazionale, bensì la richiesta di fornire adeguata assistenza alle persone più bisognevoli".

Assumeva, peraltro, il teste LIARDO, da un lato, che "fu coordinato anche, come accennavo prima, poi lo sbarco dei minori, dei 27 minori, su disposizione, appunto, della Prefettura di Agrigento", cfr. pagg. 20, 21); dall'altro che "al momento in cui" vi era stato "un ingresso nell'area di responsabilità italiana", erano venute a mancare le condizioni "per ritenere irrituale il Pos e, quindi la richiesta era stata inoltrata formalmente al Ministero dell'Interno" (cfr. pag. 27).

Aggiungeva, ancora il LIARDO che era stata la Spagna, medio tempore, ad offrire un Pos, individuando come tale la città di Algeciras.

Tuttavia, "la nave rappresentò che avrebbe avuto, [...], difficoltà a fare quella" navigazione e, "[...] a seguito di quelle informazioni", la centrale operativa chiese "prima la conferma alle autorità spagnole della disponibilità del Pos, una volta avuta quella" cercò "di avere un Pos in una zona che fosse più vicina rispetto a quella che avevano indicato inizialmente" (cfr. pag. 20).

Le autorità italiane avevano congiuntamente rappresentato la disponibilità all'accoglimento di "parte dei migranti che erano in quel momento a bordo per consentire alla nave di" proseguire verso la Spagna (cfr. pag. 20).

Alcuni migranti, in quel periodo, si erano lanciati in acqua, venendo subito soccorsi da motovedette italiane ("che erano chiaramente pronte nel caso in cui qualcuno avesse provato a farlo") e fatti sbarcare a terra (cfr. pagg. 21 e 32).

Vi furono, inoltre, delle interloquzioni tra il Ministero dell'Interno e la centrale operativa per l'individuazione del Pos in Italia (tra Piantedosi e Martello), con l'obiettivo di individuarne uno nel territorio nazionale: "c'erano delle ipotesi che andavano da Trapani a Taranto, però l'Ammiraglio Martello rappresentò al Prefetto Piantedosi l'impossibilità in quel momento a trasferirsi, di effettuare la navigazione della Open Arms da quella posizione fino ad arrivare ad un luogo così lontano come poteva essere Taranto o Trapani, stante le condizioni meteo, e fu quello il motivo per cui fu poi accordato il ridosso a Lampedusa" (cfr. pag. 21).

Al riguardo, rispondendo ad una domanda del difensore della parte civile OPEN ARMS AVV. PASQUALINO (che chiedeva se "la proposta dal capo di Gabinetto di inviare l'imbarcazione a Trapani o Taranto" sottendesse "l'assegnazione di un Pos" ovvero implicasse semplicemente l'indicazione di "un porto senza le garanzie, le garanzie della convenzione per l'attribuzione del Pos?" Se fosse "una destinazione in quanto Pos o in quanto mera destinazione?) il teste LIARDO puntualizzava che si trattava di una "mera destinazione" (<<No, era una mera destinazione probabilmente, ma, come accennavo prima, le interloquzioni sono state tra l'Ammiraglio Martello e il Prefetto Piantedosi, in una fase successiva il Prefetto Piantedosi, che mi ha contattato telefonicamente, ha chiesto anche a me una valutazione sulle condizioni meteo e io ho riportato quelle valutazioni che ho rappresentato prima.>>)

M. h 6

Il LIARDO tra l'altro ribadiva che, per le condizioni meteorologiche, "era impossibile andare sia a Trapani che a Taranto": "tenuto conto del mare" e "stante il numero di persone presenti a bordo in quel momento [...] non sarebbe stata una navigazione in sicurezza" ("[...] io ho poi, anche io stesso, sentito il Prefetto Piantadosi, con il quale chiaramente in quel periodo ci sentivamo frequentemente proprio per la mia attività, pur essendo fuori, e abbiamo condiviso con lui questa mia valutazione", cfr. pag. 22).

Peraltro, la Open Arms, "a quel tempo non [...] (era) ancora certificata per fare ricerca e soccorso", invero, risultava abilitata al trasporto di soli 19 passeggeri (cfr. pag. 22).

Inoltre, il teste LIARDO assumeva che la nave non aveva fatto alcun tentativo di entrare arbitrariamente in acque territoriali, né erano stati segnalati, con riferimento ai migranti che erano a bordo, pericoli per la sicurezza nazionale (cfr. pag. 22).

Il teste aggiungeva che la Procura di Agrigento, al termine della vicenda, aveva disposto "un sequestro [...] e, quindi, la nave poi entrò direttamente a Lampedusa e sbarcò i migranti che erano rimasti a bordo" (cfr. pag. 23).

Inoltre, il medesimo chiariva che, nell'ipotesi di notizia di un evento S.A.R., "le procedure prevedono il coinvolgimento del centro di coordinamento nel momento in cui o è il primo ad avere la notizia, e in quel caso, indipendentemente da quale sia l'area di responsabilità, è tenuto in una fase iniziale ad assicurare il coordinamento, salvo poi passare il coordinamento al centro responsabile per area, o se il tutto avviene all'interno di area di responsabilità nazionale o comunque con impiego di unità di bandiera nazionale"; "[...] il Place of safety è chiaramente, sulle linee guida e sulle circolari, identificato anche come procedura, la procedura prevede che ci sia il coinvolgimento del Comandante dell'unità, quindi del Capitano dell'unità, dell'armatore, dello Stato ove si svolge, quindi responsabile per area, dove si svolge l'attività di soccorso e dello Stato di bandiera"; "[...] dipendeva da chi stesse coordinando l'evento S.A.R., quello era un evento S.A.R. che non era stato coordinato e conseguentemente il Comandante avrebbe dovuto, secondo me, fare riferimento allo Stato di bandiera. Non secondo me, secondo le indicazioni" (cfr. pag. 28).

Il LIARDO, quindi, su domanda della difesa, specificava che lo Stato di bandiera (nel caso della Open Arms la Spagna) "concorre, quindi è uno dei quattro elementi che concorrono all'individuazione del Place of safety, quindi [...] le linee guida che discendono dalla convenzione di Amburgo prevedono che sia lo Stato di bandiera, insieme al centro di coordinamento dell'area dove è avvenuto il soccorso, il Comandante e l'Armatore, a concorrere all'individuazione di un Place of safety" (cfr. pag. 35).

La Open Arms aveva lasciato il porto di Siracusa in data 29 luglio 2019 e aveva dichiarato come destinazione Lampedusa, secondo la procedura del cosiddetto "rilascio delle spedizioni": "una nave deve indicare, anche ai fini della sicurezza stessa della nave, quando lascia il porto, in che direzione va e quale sarà il porto successivo allo scalo" (cfr. pag. 36); tuttavia, la stessa Open Arms aveva disatteso l'anzidetta indicazione riguardo alla meta di scalo. Del resto, "Se cambiano le esigenze che la nave aveva quando ha lasciato il porto", è possibile cambiare destinazione; nel caso della Open Arms non vi erano state comunicazioni in tal senso (cfr. pag. 36), ma in ogni caso, secondo il teste, non sussisteva un obbligo specifico di comunicare cambi di rotta ulteriori rispetto a Lampedusa (cfr. pag. 67).

Presso la centrale operativa, al tempo dei fatti contestati, mediante un preciso sistema "di monitoraggio del traffico" marittimo, l' AIS, quale "sistema identificativo che consente il tracciamento [...]"] delle navi - in tempo pressoché reale - si era appunto constatato che Open Arms "non aveva poi fatto scalo su Lampedusa ma si era diretta a sud ed era rimasta in zona [...] del Mar Libico" (cfr. pag. 36).

La Open Arms "non era una unità che in quel momento stava dirigendosi verso un altro porto per fare uno scalo commerciale, era una unità che si trovava in quell'area e che si era, appunto, organizzata per un'attività proprio di mero e proprio pattugliamento" per migranti (cfr. pag. 36).

"Il National coordination center, quindi la direzione centrale dell'Immigrazione, ha un nostro... oltre al nostro personale c'è anche una sala operativa dove il tracciamento viene riportato a seguito delle comunicazioni che vengono date, appunto, dalla nostra centrale operativa": dunque, in buona sostanza,

  7

anche al Ministero dell'Interno pervenivano comunicazioni relative alle operazioni di tracciamento del traffico marittimo (cfr. pag. 37).

Peraltro, il teste ribadiva che la Open Arms era certificata come nave da carico, *“ma la rotta che faceva in quel momento era di pattugliamento”* (cfr. pag. 37).

Dal 2 al 9 agosto 2019, infatti, la nave in discorso non aveva effettuato alcuno spostamento: era *“rimasta in zona”, “a muoversi, praticamente, a pattugliare, a navigare nell'area, appunto, tra la S.A.R. libica e la S.A.R. maltese”* (cfr. pag. 38).

La prima operazione di salvataggio (1 agosto) era avvenuta in area S.A.R. libica e il teste affermava che, in tale ipotesi, Open Arms *“doveva in qualche maniera portare...una comunicazione alle autorità libiche e all'autorità di bandiera”*; la Spagna, in effetti, era stata interpellata e, dalla documentazione in atti, era emerso che aveva raccomandato alla Open Arms di contattare il servizio di salvataggio marittimo tunisino prima – considerato che il soccorso stava interessando le acque della Tunisia - e maltese poi (cfr. pag. 38) .

Peraltro, nelle comunicazioni IMRCC risultava che si fosse parlato di un *“evento di immigrazione clandestina”*: tale espressione, tuttavia, secondo il LIARDO, veniva usualmente adottata nelle trasmissioni indipendentemente dal fatto che si trattasse di un evento S.A.R. o meno, bastando che l'evento in sé afferisse ai migranti (cfr. pag. 40 : *“questa è una definizione che noi diamo sempre quando si tratta di eventi , indipendentemente se siano SAR o meno...che afferiscono ai migranti...”*).

L'intervento dell'1 agosto era stato segnalato da *“Eunavfor Med”*, un'organizzazione *“internazionale sotto egida europea che in quel momento operava nella fascia del Mediterraneo centro-meridionale in un'ottica anche di [...] monitoraggio delle attività che si svolgevano”,* la quale forniva altresì informazioni in merito alle *“condizioni di galleggiabilità”* o alle *“condizioni di distress”* (cfr. pag. 34).

Nel riepilogare la successione degli eventi di soccorso, Liardo affermava come nel primo e nel secondo episodio non si configurasse una competenza dell'Italia a intervenire (*“Il primo, S.A.R. libico e Stato di bandiera, Comandante e Armatore... (il secondo) “Avviene nell'area S.A.R. di Malta, ancorché in autonomia, quindi la competenza sarebbe di Malta, dell'Armatore, dello Stato di bandiera e del Comandante della nave, per l'individuazione del Place of safety.”*).

Con riguardo al terzo episodio , nel confermare che era stato coordinato da Malta, il teste spiegava che *“...il coordinamento è quando il centro, appunto, competente, responsabile per area, ha informazione di una situazione di pericolo di una unità, allora in quel caso indica a tutte le unità presenti che c'è una condizione di pericolo e, se è necessario, invia anche dei mezzi a fornire, appunto, soccorso, ad assicurare soccorso all'unità”* (cfr. pagg. 41, 42), ribadendo che Malta aveva offerto la propria disponibilità all'accoglimento dei 39 migranti soccorsi nell'ultima operazione perché aveva provveduto al coordinamento dell'intervento medesimo, in conformità alle norme di diritto internazionale ed altresì che *“il centro di coordinamento responsabile per area è tenuto comunque anche a far parte del sistema per l'individuazione del porto dove sbarcare i naufraghi, insomma, la responsabilità Malta ce l'aveva”* (cfr. pag. 42).

Open Arms aveva, tuttavia, rifiutato di far sbarcare i 39 migranti presso il Pos individuato da Malta, poiché, come suesposto, si temevano gravi conseguenze a bordo.

Il LIARDO sottolineava che *“il S.A.R. si conclude solo con lo sbarco dei naufraghi”* e che, pertanto, sia *“il Comandante, che l'Armatore, avevano anche [...] un obbligo di sbarcarli nel più breve tempo possibile”* (cfr. pag. 43).

Secondo il teste, la Open Arms avrebbe potuto dirigersi verso la Spagna, ma la navigazione *“sarebbe durata circa quattro giorni, era un numero importante di persone a bordo ma avrebbero potuto sicuramente chiedere assistenza o comunque avrebbero potuto fare anche un'altra attività, dal mio punto di vista, ovvero informare lo Stato di bandiera, lo Stato di bandiera, che poi si è dichiarato disponibile in una fase successiva a mandare una propria unità, sarebbe potuto intervenire prima”*.

Peraltro, all'epoca degli avvenimenti analizzati, vigeva in Spagna un provvedimento, simile al <<decreto sicurezza bis>> entrato in vigore in Italia, che prevedeva sanzioni per le navi che effettuavano soccorso in assenza del <<certificato di classe>> (cfr. pag. 43).

Per quanto attiene alle interlocuzioni relative alla situazione sanitaria a bordo, il LIARDO precisava che l'autorità responsabile per gli "equipaggi mercantili" era il Ministero della Salute, "in particolare con l'Usmaf, che è la sanità marittima" (cfr. pag. 43); mentre il riferimento per l'espletamento delle procedure Medevac era il Ministero dei Trasporti (cfr. pag. 44).

Tra il 16 e il 19 agosto 2019, si erano registrati scambi di e-mail tra IMRCC e Open Arms, dai quali si evinceva che Open Arms stessa, perlomeno inizialmente, aveva fornito alle autorità "un quadro assolutamente generico" sulle condizioni sanitarie dei passeggeri a bordo.

Si era sollecitato dunque l'invio di petizioni individuali, ossia richieste specifiche per ogni persona, in base al suo stato di salute. Open Arms aveva replicato che siffatta procedura era per loro "gravosa".

La centrale operativa aveva ribadito che i protocolli imponevano una valutazione *ad personam* al fine di stabilire necessità e priorità: "[...] avevamo la necessità di comprendere quale fosse lo stato di salute di ogni singolo migrante per poi intervenire ed effettuare l'attività. Per inteso, la valutazione sarebbe stata fatta, ovviamente, dal centro italiano radio medico, ma noi saremmo intervenuti con immediatezza" (cfr. pagg. 45, 46).

Si era comunque proceduto all'esecuzione di alcune Medevac, sulla scorta delle indicazioni parziali ricevute ("Delle Medevac sulla base di quelle là che erano le indicazioni specifiche, nel senso che non fu fatto un quadro di situazione completo, però poi se emergevano, com'è avvenuto nel caso, delle specifiche criticità, allora in quel caso si avviava la procedura alla quale ho fatto riferimento prima, da bordo si sentiva al centro italiano radio medico, che sulla singola persona disponeva di effettuare l'evacuazione", cfr. pag. 46).

Peraltro, il teste LIARDO confermava che la situazione generale non era così critica come paventato *ab origine* dalla Open Arms (cfr. pag. 46), rimarcando come "I migranti" erano "sempre stati assistiti da un punto di vista, appunto, di salute, soprattutto quando c'erano delle esigenze particolari venivano sbarcati senza alcun ritardo" (cfr. pag. 46).

Nel corso del "tavolo tecnico" tenutosi il 12 febbraio 2019, al quale avevano partecipato, oltre allo stesso Liardo, "le forze di Polizia [...] e anche la Marina Militare, quindi la forza armata" (cfr. pag. 50), si era dibattuto in merito all'ipotesi di "redistribuzione dei migranti" e del "mantenimento a bordo" degli stessi "in attesa che i diversi paesi europei, a seguito di uno specifico accordo" concedessero "la disponibilità ad accogliere parte dei migranti che erano stati soccorsi" (cfr. pag. 50).

La procedura di redistribuzione, di competenza del Ministero dell'Interno, comportava il coinvolgimento del Ministero degli Affari Esteri di "diversi Stati" che "rappresentavano la disponibilità" all'accoglimento, cui seguiva il trasferimento dei migranti in un hotspot e successivamente il materiale smistamento degli stessi (cfr. pag. 50).

Una nave, in questo quadro, poteva assurgere a "Place of safety temporaneo", previo accertamento della idoneità dell'imbarcazione in termini strutturali: non la Open Arms, secondo il LIARDO, poiché "certificata come nave da carico da 19" (cfr. pag. 51), sicché, per la Open Arms "una volta giunti dopo 14 giorni con un numero di migranti consistente a bordo, in una condizione oggettiva di maltempo, l'unica soluzione, quindi forzosamente in questo senso, era l'unica condizione di sicurezza per evitare tragedie, era quella di ridossarsi e di entrare a Lampedusa" (cfr. pag. 52).

Peraltro, il teste puntualizzava che, anche se al comando di un'imbarcazione non adibita al salvataggio, un comandante aveva l'obbligo di provvedere al soccorso di persone in pericolo in mare (cfr. pag. 54, 55).

Nel caso di specie, i migranti erano "alloggiati promiscuamente sul ponte" e avevano "un limitato [...] uso di wc chimici" (cfr. pag. 60).

Il teste LIARDO precisava, per un verso che Open Arms aveva segnalato che il primo natante soccorso imbarcava acqua – versando pertanto in pericolo di naufragio - ed era in una condizione di emergenza con minori a bordo (cfr. pag. 56), per altro verso che con

riguardo alle “condizioni di navigabilità noi” (IMRCC) “facciamo riferimento a quella valutazione che viene fatta dal primo che arriva nella zona dell’operazione” (cfr. pag. 56).

Difatti, anche nel decreto che inibiva l’ingresso nelle acque territoriali e definito dal Ministro dell’Interno di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Difesa, si parlava di “un natante in distress” in riferimento all’imbarcazione soccorsa in area S.A.R. libica, e, dunque, come indicato dal LIARDO, in stato di “immediato pericolo” che comportava “necessità di intervenire” (cfr. pag. 62). Le comunicazioni che erano giunte ai Ministri competenti provenivano dalla centrale operativa e “riportavano esattamente quello che era indicato da Open Arms” (cfr. pag. 61).

A seguito della proposta di Pos formulata dalla Spagna, Open Arms aveva chiesto alla centrale operativa di trasbordare tutti i naufraghi presenti e di provvedere al loro trasporto perché non era nelle condizioni di effettuare la navigazione fino ad Algeciras: “[...] confermo, disse che in luogo, appunto, di trasferire parte dei migranti, magari rientrando a quel punto nei limiti massimi di capienza, tra virgolette, un termine bruttissimo ma è per farmi comprendere, e quindi prendere tutti gli altri che erano in eccedenza su una nostra unità e trasferirli in Spagna, disse che avrebbe avuto la necessità di farlo per tutti i migranti che erano presenti a bordo” (cfr. pag. 57).

Il teste assumeva, inoltre, che le autorità italiane erano appunto disposte “a prendere parte dei migranti e per fare il viaggio in scorta con unità della Guardia Costiera” (cfr. pag. 58) ed, inoltre, chiariva che: “le valutazioni mediche chiaramente sono, come accennavo prima, in capo al Ministero della Salute, in particolare al TIMAS, quindi al CIRM, ma è chiaro che, nel momento in cui noi abbiamo contezza, ma indipendentemente che si tratti di migranti, questo succede anche dalla nave da crociera che ha un infartuato a bordo, se noi abbiamo un’informazione da parte del Comandante, mettiamo in collegamento il Comandante con il CIRM e, se del caso, se è presente, con il medico di bordo, se il medico di bordo dispone l’evacuazione noi con tempestività portiamo a terra chi ne ha bisogno” anche senza previa individuazione di un Pos (cfr. pag. 53).

Peraltro, il teste puntualizzava che erano quattro gli elementi che concorrevano all’individuazione del Pos, ovvero “l’RCC competente, responsabile per area, lo Stato di bandiera, l’Armatore e il Comandante della nave” (cfr. pag. 54), con l’avvertenza che ciò non significava che lo Stato di bandiera dovesse farsi necessariamente carico dello sbarco, ma che “deve concorrere, insieme agli altri tre elementi, all’individuazione nel più breve tempo possibile del luogo dove sbarcare i naufraghi” (cfr. pag. 54) ed aggiungeva che “lo Stato italiano è responsabile dell’individuazione del Place of safety nel momento in cui è uno dei quattro elementi al quale faccio riferimento prima” (cfr. pag. 62), sicché “se l’evento è fuori dall’area di responsabilità e se l’evento non è stato coordinato dalle autorità nazionali (l’Italia) non (è) responsabile dell’individuazione di un Place of safety”.

Nel caso di specie, “[...] non avendo coordinato, non avendo informazioni su quello che era avvenuto, se non quelle che c’erano giunte da Open Arms, noi l’avevamo non classificato come evento standard S.A.R. ma come evento che riportava alcuni migranti ad essere a bordo di una unità di bandiera spagnola” (cfr. pag. 66).

Asseriva quindi il teste con riferimento al summenzionato tavolo tecnico del febbraio del 2019 che in quel contesto “furono precisati un paio di aspetti: allora, il primo era che il tutto discende da una procedura relativa standard del 2015 che, a sua volta, prende spinta, corpo dalla convenzione che prevede, appunto, il coordinamento tra le diverse amministrazioni. In quella occasione fu deciso di modificare l’elemento di organizzazione dell’interno al quale, da parte nostra, comunicare l’esigenza di individuare un Place of safety, quindi, come accennavo prima, fu modificato dal dipartimento libertà civile alla direzione centrale dell’immigrazione, e poi furono modificati un paio di aspetti. Allora, il concetto del Place of safety temporaneo, quindi un luogo dove temporaneamente accogliere naufraghi una volta che era stata... si è decisa, appunto, la destinazione finale, perché il termine è proprio quello, in attesa del trasferimento verso la destinazione finale, e fu riportata anche la necessità che comunque il tutto doveva avvenire senza ritardo... cioè nel senso l’individuazione deve avvenire nel più breve tempo possibile consentito in base allo svolgimento delle procedure e credo, ricordo a memoria, che l’intervento mio fu proprio quello, cioè fu un aspetto che in qualche maniera cercava di trovare una sinergia tra la rapidità nello sbarco,



l'individuazione nel più breve tempo possibile, quindi, del luogo di sbarco e le capacità della nave di essere considerata, ancorché temporaneamente, un Place of safety."

Precisava, peraltro, il teste che i "tavoli tecnici" erano previsti "dal testo unico sull'immigrazione quindi c'è un coinvolgimento, oltre che delle forze di Polizia, anche della Guardia Costiera e dei colleghi della forza armata in un'ottica di maggior coordinamento possibile e divisione anche delle competenze in base alle diverse attribuzioni" (cfr. pag. 67) .

Quanto alla locuzione "nel più breve tempo possibile" il teste aggiungeva che non c'era "una definizione, ecco, temporale, non c'è un must, però è chiaro che il principio essenzialmente è che noi stiamo applicando una convenzione che nasce per altri aspetti, cioè ovvero per tutelare gli equipaggi della unità mercantile che si trova in difficoltà e, quindi, chiaramente vengono soccorsi e poi gli stessi vengono trasferiti nel più breve tempo possibile a terra. La situazione qui è chiaramente un po' diversa, per cui lavoriamo su una cornice giuridica che però è stata comunque emendata nel 2004 che ha dato delle specifiche indicazioni a seguito dei protocolli."

Infine, il teste rimarcava che alla Open Arms era stato concesso il ridosso proprio "per evitare che la nave fosse oggetto di situazioni di potenziale pericolo" ; che in quel momento , "una volta ridossata la nave era in sicurezza" ; e che "la rada è a tutti gli effetti porto" di guisa che la nave era giunta in un'area che rientrava "astrattamente nel concetto di porto" (cfr. pag. 69).

*

MARTELLO Nunzio - all'epoca dei fatti, in data 14 agosto 2019, a capo del terzo reparto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto in sostituzione dell'Ammiraglio Liardo - (cfr. pg. 70 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 17/12/2021):

Il teste MARTELLO ha dichiarato che, nella sera del 14 agosto 2019, "le condizioni meteo marine" erano "individuate in mare 4, da nord - ovest, con altezza d'onda due metri e mezzo e vento 25 nodi, con raffiche fino a 28 nodi, come si evince"va "dal messaggio che è stato fatto la notte stessa del 14" (cfr. pag. 71 delle trascrizioni dell' udienza del 17 dicembre 2021).

Nella cennata data, "il Comandante della nave, dell'Open Arms, entra nelle acque territoriali e chiede il ridosso all'IMRCC di Roma, ridosso significa che la nave, in considerazione delle condizioni meteo, chiede la possibilità di avvicinarsi, in questo caso all'isola di Lampedusa, ma in generale ad una qualsiasi parte del territorio dove si può ridurre l'effetto del moto ondoso sulla nave e, quindi, incrementare o migliorare molto, notevolmente le condizioni di sicurezza sia della nave, sia delle persone che ovviamente sono presenti a bordo.

Questa non è soltanto un'attività che fanno le navi di cui in questo momento si parla, ma qualsiasi tipo di nave, quindi anche nave mercantile, passeggeri, navi da diporto, ha chiesto questo ridosso, ovviamente noi abbiamo valutato quelle che erano le condizioni del mare, le condizioni della nave, e poi abbiamo dato alla nave, con questo messaggio, la possibilità di avvicinarsi all'isola di Lampedusa": "in quel momento, con quelle condizioni, non si poteva non dare al Comandante della nave la possibilità di ridossarsi a Lampedusa" (cfr. pag. 71).

"Il 14 agosto fu inviata una unità navale al fine di prendere, di procedere al trasbordo di un team medico per l'effettuazione di accertamenti tecnici sulla nave, però il trasbordo, quindi, del personale sulla nave non è stato possibile proprio a causa delle avverse condi(zioni) meteo, l'unità navale è uscita ma non ha potuto effettuare l'attività per cui era stata, diciamo, inviata" (cfr. pag. 72).

Open Arms aveva potuto procedere al disbrigo delle operazioni di ormeggio "verso le cinque di mattina" del 15 agosto 2019.

Per quanto afferisce all'individuazione del Pos, il teste assumeva che "il Pos viene dato ed è di competenza nostra, dell'IMRCC competente, nel momento stesso in cui il soccorso viene fatto nelle acque di competenza S.A.R. italiane e, quindi, noi, una volta che la nave ci chiede il Pos, lo passiamo a NCC, NCC che è, diciamo, l'organo competente ad indicare dove i naufraghi devono sbarcare. Quella sera io ho avuto delle interlocuzioni con il capo di Gabinetto del Ministero (il Dottore Piantedosi) per vedere se



davano Pos Lampedusa oppure altro Pos...Dalle interlocuzioni, loro ancora non avevano dato delle indicazioni su cui dare il Pos, però, come io ho detto prima, ho dato la... ho disposto che la nave potesse entrare e dare fondo nelle acque a ridosso a Lampedusa, indipendentemente dal fatto se si davano o meno il Pos, per quella era... quello che era importante era dare la sicurezza e la salvaguardia delle vite umane, del personale della nave, quindi era propedeutico per quanto era di nostra competenza dare la possibilità alla nave di ridossarsi in acque tranquille, come è stato fatto. Tutte le altre cose dovevano essere magari fatte dopo, però in quel momento la mia unica preoccupazione era dare sicurezza al personale che era a bordo, sia il personale della nave, l'equipaggio, ma anche i naufraghi che erano presenti.

Sempre secondo il teste MARTELLO, il dottore Piantedosi, con riferimento all'assegnazione e all'individuazione di un Pos per la Open Arms, "in quel momento mi disse che a Lampedusa non era possibile". Quale fosse il motivo "questo non lo so, probabilmente perché il centro era pieno ("a Lampedusa mi disse che in quel momento non era possibile, allora, ovviamente, al di là se fosse stato il Pos Lampedusa o altri (Inc.), io l'ho messo anche nel messaggio, era prioritario accettare, com'è stato fatto, la disponibilità, dare al Comandante la possibilità di andare in acque tranquille, questo era prioritario. È stato fatto, è stato detto al Dottore Piantedosi, il quale non ha controbattuto, nell'ambito di una normale dialettica istituzionale, ha accettato quello che gli ho detto, d'altronde diversamente non si poteva fare e non sarebbe stato fatto" cfr. pag. 73).

Erano stati, quindi, proposti due ulteriori porti ("Trapani e Taranto o Reggio Calabria"), "ma non come Pos", e il MARTELLO aveva ribattuto che "in quelle condizioni la nave non poteva andare in nessun altro posto se non a ridosso a Lampedusa, e così è stato fatto" (cfr. pag. 73).

Peraltro, il teste sosteneva che Open Arms avesse chiesto, in quel frangente, solo il "ridosso" a Lampedusa, poi effettivamente autorizzato. L'Ammiraglio, dal canto suo, aveva chiesto all'interlocutore istituzionale se Lampedusa fosse stata individuata come Pos e la risposta era stata negativa (cfr. pag. 77, 78). In ogni caso, per il MARTELLO "prioritario [...] era dare sicurezza alla nave" (cfr. pag. 78).

Infine, il teste riferiva che le condizioni metereologiche nei giorni seguenti "andavano a migliorare".

*

ANEDDA Edoardo, Ufficiale della Guardia di Finanza di Palermo (cfr. pg. 80 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 17/12/2021):

Nel 2019 il testimone era Tenente e prestava "servizio presso la stazione navale della Guardia di Finanza di Palermo quale Comandante della sezione unità navali e della sezione operativa" e ricopriva, altresì, il ruolo di "responsabile come ufficiale in controllo operativo di tutti i mezzi navali rischierati sull'isola di Lampedusa", controllandone "di fatto [...] l'aspetto operativo" (cfr. pag. 80).

Il teste ANEDDA riferiva che, per quel che concerneva la competenza della Guardia di Finanza in relazione ad eventi di natura S.A.R., essa "concorre"va "insieme alla Capitaneria di Porto, quindi su richiesta della Capitaneria di Porto, laddove necessario [...]"] nello svolgimento dell'"attività di ricerca e soccorso", non avendo tuttavia alcuna competenza in ordine all'individuazione di "un Place of safety" (cfr. pag. 80 del verbale di udienza del 17 dicembre 2021).

Quanto agli accadimenti occorsi in data 14 agosto 2019, il teste, che a quel tempo si trovava all'interno di un'unità navale della Guardia di Finanza - "P01 Monte Sperone", assumeva che come "Polizia del mare", al fine di espletare un "controllo documentale" a bordo, si era diretto, con il personale operante, verso la Open Arms, che si stava apprestando a fare ingresso nelle acque territoriali italiane, stante "il ricorso fatto al Tar con cui, diciamo, era stato dichiarato non effettivo il decreto interministeriale di divieto di ingresso nelle acque territoriali da parte della stessa" (cfr. pagg. 80, 81).

Tuttavia, le "condizioni meteo marine avverse" avevano reso impossibile l'esecuzione degli accertamenti predetti, "tant'è che ci fu uno scambio, una interlocuzione via radio, all'esito della



quale la *Open Arms* comunicò che aveva necessità di ridossarsi sotto l'isola per ripararsi dalle condizioni in peggioramento" e lo stesso ANEDDA, "personalmente", aveva suggerito "di contattare il competente ufficio circondariale marittimo della Capitaneria di Porto per farsi assegnare un punto di ridosso" (cfr. pag. 81).

Il 15 agosto 2019 il testimone era comunque riuscito ad effettuare un sopralluogo all'interno di *Open Arms*, unitamente a personale medico del Cisom, constatando il sovraffollamento nel natante, ovvero la presenza di "migranti [...] sicuramente provati da una lunga permanenza a bordo", collocati su "un ponte di coperta, [...] distesi un po' in maniera sommaria, un ponte coperto da un tendalino [...] messi un po' così, in maniera un po' casuale, senza un ordine preciso, dato il numero comunque elevato di persone" (cfr. pagg. 81, 82 del verbale di udienza del 17 dicembre 2021).

L'ANEDDA era, poi, salito a bordo della *Open Arms* in data 20 agosto 2019, "insieme al Comandante pro tempore dell'ufficio circondariale marittimo [...] e insieme al Procuratore capo della Procura della Repubblica di Agrigento [...]", procedendo a "un'ispezione dei luoghi a bordo della *Open Arms* [...] che poi terminò con il decreto di sequestro preventivo dell'unità stessa" (cfr. pag. 81).

Le condizioni dei migranti, a questo punto, "erano peggiorate, perché comunque più passava il tempo e più la situazione andava deteriorandosi, chiaramente, perché [...] il ponte di coperta della *Open Arms* era evidentemente sovraffollato e sicuramente anche cinque giorni in più di permanenza a mare influiscono sulla stanchezza [...] sullo stato fisico, indubbiamente, su questo non c'è dubbio" (cfr. pag. 82).

In occasione di entrambi gli accessi, il teste aveva notato che i migranti erano alloggiati sul ponte senza distinzione tra uomini, donne e bambini e avevano a disposizione un numero di bagni chimici inferiore a cinque (cfr. pag. 85).

Peraltro "ci furono vari episodi in diverse giornate in cui i migranti iniziarono a tuffarsi a mare, nel primo episodio i migranti furono recuperati dal personale dell'*Open Arms* stessa, ovviamente per evitare situazioni di sorta, comunque per prevenire anche possibili danni in capo ai migranti" si era "allestito insieme alla Capitaneria di Porto un dispositivo di sorveglianza navale nei pressi della *Open Arms* per potere intervenire in caso di azioni di sorta da parte dei migranti stessi cosa che poi è avvenuta in maniera più copiosa proprio il giorno 20 agosto, quando 15 migranti si gettarono a mare cercando di raggiungere a nuoto l'isola, e ovviamente in quella circostanza sia unità" della Guardia di Finanza "che della Capitaneria provvedevano a recuperare gli stessi e poi a condurli in porto a Lampedusa; ed è, insomma, anche giusto sottolineare che i migranti non volevano nemmeno farsi soccorrere, cioè perché nella loro idea volevano raggiungere, avevano un po' perso fiducia in tutto e volevano raggiungere a nuoto l'isola". I migranti che avevano tentato la fuga in acqua erano stati poi condotti a terra "perché ovviamente a bordo non ci volevano più salire" (cfr. pag. 83).

Open Arms, comunque, pur avendo intrapreso in quei giorni rotta verso l'isola di Lampedusa e pur avendo reiterato "le varie richieste di assegnazione di un Pos in Italia, [...] fintantoché il Tar non si è pronunciato non ha mai oltrepassato il limite delle acque territoriali, cioè non è mai entrata nelle acque territoriali italiane, anche perché se lo avesse fatto poi [...] sarebbe incorsa nella sanzione prevista dal decreto allora vigente" (cfr. pag. 83).

Secondo l'ANEDDA non sarebbe stato possibile procedere a uno sbarco frazionato dei migranti, giacché, escluse le categorie deboli, quali i minori, si sarebbe addivenuti a irragionevoli discriminazioni tra soggetti versanti nelle medesime condizioni, con il rischio concreto di "creare delle tensioni o comunque un disagio psicologico maggiore che avrebbe potuto indurre sicuramente ad azioni quali gettarsi a mare, magari anche con numeri maggiori" (cfr. pag. 83).

Alla stessa stregua, secondo l'ANEDDA non era praticabile la soluzione offerta dalla Spagna, la quale aveva inizialmente individuato come Pos il porto di Algeciras, il più distante rispetto alla posizione di *Open Arms* "e sicuramente in quelle condizioni era una distanza troppo lunga da percorrere, tant'è che successivamente la Spagna, evidentemente a seguito di alcune interlocuzioni anche a livello centrale, propose poi il porto di Mabon, quindi di Minorca, che è il porto più vicino, spagnolo, rispetto alla posizione in cui si trovava la *Open Arms*, però" si trattava pur sempre "di distanze abbastanza importanti, soprattutto considerato che [...] il porto spagnolo fu individuato in data 18

agosto, fu proposto... in data 18 agosto 2019, quindi stiamo parlando sempre di, per i migranti soccorsi l'1 agosto, cioè dopo 18 giorni, quindi dopo 18 giorni intraprendere un ulteriore viaggio che sarebbe stato di almeno altri sette giorni, insomma, non..." ad avviso dell'Anedda "non c'erano le condizioni per farlo, in sicurezza" (cfr. pag. 84).

Al termine della sua attività, l'ANEDDA aveva redatto "una Cnr indirizzata alla Procura della Repubblica di Agrigento per la violazione dell'articolo 12, quindi favoreggiamento dell'immigrazione clandestina in capo al Comandante della Open Arms e al capo missione" che non aveva tuttavia avuto seguito (cfr. pag. 84).

Nell'operare una ricognizione degli eventi susseguiti, l'ANEDDA ha asserito che "i primi due interventi, 1 e 2 agosto, sono stati fatti in area S.A.R. di competenza libica, quindi sicuramente in quel tratto di mare non c'era alcuna competenza dello Stato italiano, del centro di coordinamento del soccorso marittimo italiano, individuato nella Capitaneria di Porto" (cfr. pag. 87).

Nella summenzionata C.N.R. il teste aveva evidenziato che: "La nave indirizzava in maniera arbitraria la navigazione verso nord, facendosi dal principio desumere l'intenzione di porre in essere un'attività volta al preordinato e sistematico trasferimento di migranti in Italia", sostenendo che fosse stata messa in atto "una strumentalizzazione del diritto internazionale, per poi arrivare a sbarcare i migranti in Italia fondamentalmente" (cfr. pag. 88).

Secondo l'ANEDDA, le prime due operazioni di salvataggio erano state eseguite derogando parzialmente alla normativa internazionale in materia: "[...] il fatto che non è stato interessato lo Stato libico dalla Open Arms per la richiesta di un porto sicuro [...]" si configurava, a suo giudizio, come "una violazione della normativa" (cfr. pagg. 88, 89).

Considerando che "i primi due interventi" erano stati effettuati "sottraendosi al coordinamento dello Stato competente in quell'area dirigendo verso nord, portandosi fuori il limite delle acque territoriali a sud di Lampedusa, aspettando l'esito di un ricorso, legittimo, al provvedimento interministeriale", il testimone aveva ravvisato "una ipotesi di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina perché comunque, in maniera ostinata, l'imbarcazione si era messa in una condizione tale che o era Lampedusa o non poteva essere nessun altro porto. E poi comunque anche aspettare tutto questo tempo, l'attesa della pronuncia del Tar, è chiaro che più passa il tempo e più la situazione a bordo si deteriora, si creano delle situazioni igienico-sanitarie" (cfr. pag. 91).

Peraltro, il teste precisava che Open Arms, nel periodo antecedente al 14 agosto 2019, aveva effettuato dei "pendolamenti" "nello spazio di acque internazionali compreso tra Lampedusa e Malta" (cfr. pag. 92) e che nel periodo di "pendolamento", "tecnicamente", l'imbarcazione avrebbe ben potuto raggiungere lo Stato di Bandiera.

L'ANEDDA non era tuttavia in grado di stimare il tempo che sarebbe stato necessario per farlo, poiché dipendeva "[...] dalle condizioni meteo marine, dalla velocità che poteva fare l'imbarcazione [...]" (cfr. pag. 92) e, contestatogli che nell'informativa redatta il 16 agosto 2019, il medesimo aveva parlato, con riguardo al porto dello Stato di bandiera più vicino, di una distanza pari a "poco più di due giorni di navigazione", il teste, in buona sostanza, puntualizzava che si era trattato di una stima basata solo sulla distanza e su "una velocità ipotizzata dell'imbarcazione" (cfr. pag. 93).

*

TRINGALI Leandro, all'epoca dei fatti, Comandante della Capitaneria di Porto di Lampedusa, (cfr. pg. 97 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 17/12/2021):

Il testimone ha spiegato che all'atto di "una richiesta di soccorso in mare nelle acque di competenza S.A.R. italiane", ossia, "nel caso di specie" "[...] 12 miglia nautiche più o meno a sud dell'isola di Lampedusa", la conseguente attività di soccorso, a seconda, diciamo, della tipologia del mezzo da soccorrere, quindi sia esso un peschereccio, una mercantile o una barca di migranti", prevedeva "il trasbordo delle persone e successivamente" la richiesta "per il tramite del Comando Generale" di assegnazione "del Pos per lo sbarco dei migranti" (cfr. pag. 98 delle trascrizioni).

Nel caso di specie, i primi contatti con Open Arms, per il tramite del Comando Generale, risalivano al 3 agosto 2019, “per la richiesta di un’evacuazione medica [...] di una Medeva”. Con riguardo a tale richiesta, “[...] Partì la motovedetta da Lampedusa, dopo che c’era stato dato l’ok e dopo anche la relazione del Cirm, centro italiano radio medico, partì la motovedetta che effettuò il trasbordo e fece lo sbarco dei... [...] dovevano essere i primi tre migranti, due donne in gravidanza e un’accompagnatrice”; l’imbarcazione, in quel momento, si trovava “a sud di Lampedusa, ma fuori dalle acque territoriali italiane” (cfr. pag. 98).

Le tre donne “Furono sbarcate in una banchina del porto di Lampedusa e successivamente” affidate “al personale del poliambulatorio di Lampedusa [...] per le cure mediche del caso”.

L’11 agosto fu eseguita una seconda evacuazione medica (“un migrante [...] con sospetto di tubercolosi”) e una ulteriore “di un intero nucleo familiare, sempre su indicazioni date dal Cirm [...] un marito, una moglie, due bambini di nove mesi, due gemelli, di cui uno dei due aveva difficoltà respiratorie [...]”.

La notte tra il 14 e il 15 agosto 2019 v’era stato un contatto radio con Open Arms che chiedeva “l’autorizzazione all’ingresso nelle acque territoriali”, dando notizia “del provvedimento del Tar che era stato di fatto sospeso il divieto di ingresso nelle acque territoriali”; di seguito, avevano ricevuto “in sala operativa” “una comunicazione telefonica, a Lampedusa, dell’Avvocato” con la quale si chiedeva “di fare entrare l’unità nelle acque territoriali” (cfr. pag. 99).

Infine, era pervenuta “una e-mail [...] quando già direttamente la Open Arms fece ingresso nelle acque territoriali, quindi” il “15, le prime ore del 15 mattina” (cfr. pag. 99).

Open Arms, per quel che risultava in virtù della “traccia del sistema IS”, “era già diretta a sud di Lampedusa, considerate che in quel periodo la notte c’era vento da nord, c’era vento forte, quindi l’unica zona ridossata nel canale era a sud di Lampedusa, quindi probabilmente per le avverse condizioni meteo marine hanno diretto lì su Lampedusa [...]” (cfr. pag. 99).

Quanto alle condizioni meteorologiche “c’era vento da nord e mare da nord, quindi quando in quelle condizioni su Lampedusa, quando abbiamo venti da nord, fuori, quindi già ad una distanza di 10-12 miglia, abbiamo onde alte più di tre metri, a sud di Lampedusa, diciamo comincia a montare, quindi l’unico ridosso geografico, appunto, è l’isola di Lampedusa [...] potevano andare in Tunisia, ma comunque non è ridossata la Tunisia, e poi è ridossata anche l’isola di Malta, però c’è il canale [...] lo specchio d’acqua che dista tra Lampedusa e Malta che comunque è soggetto ad avverse condizioni meteo marine, quindi per la rotta che avevano assunto l’unica zona di ridosso era quella di Lampedusa, a sud di Lampedusa” (cfr. pagg. 99, 100).

Il contatto telefonico summenzionato era intercorso tra il TRINGALI e “un Avvocato, che si è qualificato come Avvocato della Open Arms” e che chiedeva “l’autorizzazione” per il natante a entrare nelle acque territoriali. A questi il TRINGALI aveva risposto che “già l’unità era entrata nelle acque territoriali, quindi non aveva comunque necessità di nessuna autorizzazione [...]”. Era seguita una comunicazione radio con il Comandante di Open Arms che “chiese, appunto, ridosso sull’isola”. Fu così inviata “una motovedetta di Lampedusa per verificare le condizioni meteo sul posto, comunque c’erano delle onde alte, c’era anche forte vento” e dunque si acconsentì “al ridosso dell’unità sotto l’isola di Lampedusa” (cfr. pag. 100).

Riferiva altresì il teste che la motovedetta “tentò un approccio” con Open Arms, “ma le condizioni meteo marine non erano favorevoli, cioè non... si metteva a rischio la sicurezza anche dei ragazzi della motovedetta, quindi dei colleghi della motovedetta, e quindi” si decise “semplicemente di verificare le condizioni e di non salire nell’immediatezza lì a bordo per verificare le condizioni a bordo dell’unità” (cfr. pag. 100).

Il giorno seguente, “il 15 mattina, a sud, appunto, di Lampedusa, una volta che la barca era ridossata, salirono a bordo” e fu mandato “anche un team di medici del Cisom, che facevano parte del progetto “Passi 2””; c’erano “due medici sempre a bordo di ogni unità della Guardia Costiera che fecero una prima relazione [...] delle condizioni a bordo dell’unità” (cfr. pag. 100).

Il TRINGALI era salito a bordo di Open Arms “solamente il 20”, al fine di accompagnare il Procuratore di Agrigento “per l’ispezione sui luoghi” unitamente ad un “collega della Guardia di Finanza” (cfr. pag. 100).

I migranti apparivano “molto provati [...] erano tutti bagnati e [...] non erano [...] in condizioni igieniche ottimali”; si “segnalavano alcuni casi di scabbia”; “c'erano due bagnetti chimici simili a quelli alla turca, sul lato sinistro della nave, centro nave sinistra” (cfr. pag. 101).

In proposito il teste precisava che “[...] i migranti erano tutti posizionati sul ponte di coperta, quindi sulla parte esterna della nave, nella zona posteriore della nave, nella poppa della nave [...] a parte posteriore della nave era coperta con un telo, solamente dalla parte superiore, i migranti erano, a grandi linee, suddivisi fra sub-sabariani e magrebini, e poi sulla parte di destra, entrando, quindi sulla parte sinistra, centro nave, vi erano alcune donne, c'erano alcune donne che comunque erano sdraiate, una sembrava quasi svenuta. Poi c'erano i bagni chimici [...] sul lato sinistro della nave, erano in buone condizioni [...]” (cfr. pag. 107).

Lo stesso, aggiungeva, peraltro, che i minori non accompagnati erano “27” e che il loro numero era stato comunicato il 15 agosto, insieme all'indicazione degli ulteriori migranti presenti a bordo (cfr. pag. 102) ed, altresì, che “[...] la Prefettura dette il suo ok [...] allo sbarco dei 27 minori” (cfr. pag. 114).

Assumeva, ancora, il teste che le richieste di Pos risalenti al 14 agosto erano “indirizzate contestualmente a IMRCC Italia e Malta anche”; che dell'inoltro della richiesta al Ministero dell'Interno se ne era occupato IMRCC Roma, ossia la centrale operativa del Comando Generale (cfr. pag. 102); e che la mattina del 17 cinque migranti si erano gettati in acqua “e furono recuperati direttamente dai battelli della Open Arms, dai Rib della Open Arms” (cfr. pag. 103).

Di seguito, la sera del 19 agosto, il comando di bordo della Open Arms aveva informato a mezzo e-mail la Capitaneria dell'intenzione di taluni migranti di gettarsi in acqua. Avevano allora organizzato, “con i Carabinieri di Lampedusa, con la motovedetta e con la Guardia di Finanza” un'attività di monitoraggio “non troppo sotto bordo l'unità, h24, quindi mantenemmo sempre una motovedetta lì pronta ad intervenire. Infatti, il 20 mattina la motovedetta, intorno alle sette di mattina, la 312 di Lampedusa recuperò un migrante che si buttò in mare” (cfr. pag. 103); il medesimo, dopo qualche tentativo esperimento per riportarlo a bordo dell'OPEN ARMS, era stato sbarcato a Lampedusa per evitare di generare disordini sulla suddetta Open Arms (cfr. pag. 103).

Riferiva altresì il teste che dalle “nove e mezza in poi, dieci di mattina [...] fu un susseguirsi di migranti che si buttavano in mare, tant'è che mandammo quasi tutte le nostre motovedette con gli operatori specializzati, i rescue swimmer, a bordo per recuperare i migranti che erano stremati e non riuscivano nemmeno più a nuotare e non erano nemmeno collaborativi, perché non volevano essere soccorsi, cioè volevano ritornare a nuoto a terra, e quindi fu un po' difficile l'attività di soccorso [...]” (cfr. pag. 103).

Il TRINGALI confermava, poi, che il governo spagnolo – quale Stato di bandiera – aveva offerto un Pos a Open Arms presso Algeciras.

Il dichiarante aveva ricevuto tale comunicazione dal comando di bordo e dal Comando Generale e, in seguito, un'ulteriore “nota da parte del comando della nave”, ove si rappresentava l'impossibilità di procedere al trasferimento verso il cennato porto “proprio perché molto distante e per lo stato di salute delle persone [...] non erano in grado di effettuare la navigazione” (cfr. pag. 104).

Sulla base “dei certificati di sicurezza”, secondo il testimone, Open Arms non avrebbe potuto raggiungere Algeciras (cfr. pag. 104).

Aggiungeva il teste che Open Arms aveva ottenuto “la libera pratica sanitaria” “il 15, 15 mattina o 15 pomeriggio, di agosto” (cfr. pag. 104), spiegando che si trattava di un “documento che viene rilasciato dalla Sanità marittima, nel caso di specie a Lampedusa la Sanità marittima di Porto Empedocle” che “consente alle unità navali di nascere dal punto di vista codicistico per consentire alle unità navali l'ingresso nel territorio e, quindi, gli consente di compiere operazioni commerciali. Diciamo che è un documento che viene richiesto nell'ambito dell'attività mercantile, quindi di traffico normalmente, dove, sulla scorta di una dichiarazione che fa il Comandante della nave, questa dichiarazione viene valutata dal medico dell'Usmaf e poi viene concessa o meno la libera pratica sanitaria; se ci sono degli elementi particolari, il medico potrebbe anche decidere di salire a bordo e di fare un'attività, però la prassi è che loro trasmettono, il

comando della nave trasmette una dichiarazione dello stato di salute di tutte le persone presenti a bordo, la Sanità marittima li valuta e poi rilascia o meno la libera pratica sanitaria” (cfr. pagg. 104, 105).

Tuttavia, ottenuta la libera pratica sanitaria, permaneva, come condizione ostativa allo sbarco dei migranti, la mancata designazione di un Pos (cfr. pag. 105).

Il teste, quindi, su contestazione di quanto dichiarato al Tribunale per i Ministri il 18 dicembre 2019, confermava che in quel momento a Lampedusa *“era operativo il centro di accoglienza, tecnicamente e logisticamente in grado di accogliere tutti i migranti presenti sulla Open Arms, anche se a seguito di un precedente incendio, la capacità ricettiva era limitata. In passato però si era più volte superato in fase di emergenza il limite massimo di posti letto disponibili, consistente in circa un centinaio di postazioni”* (cfr. pag. 105).

Peraltro, il TRINGALI assumeva che non era stata segnalata la presenza di terroristi o di soggetti pericolosi, né erano pervenute segnalazioni specifiche riguardanti il Comandante di Open Arms (cfr. pag. 106) , aggiungendo che quest’ultima non aveva mai tentato di forzare il blocco quando era vigente il divieto di ingresso nelle acque territoriali e, a memoria del teste, *“era la prima volta che si presentava [...] a sud di Lampedusa”* (cfr. pag. 106).

Il medesimo riferiva, poi, che il 20 agosto 2019, a seguito dell’ispezione del natante, era stato emesso *“il decreto di sequestro [...] con l’obbligo di trasferimento su Porto Empedocle, senza migranti a bordo”* (cfr. pag. 106).

Secondo il TRINGALI era *“difficile”* poter procedere a *“uno sbarco frazionato dei migranti”*, *“Perché, sempre per esperienza, ma anche dai due anni di comando che ho fatto lì a Lampedusa e anche nei filmati che il personale di bordo mostrava al termine dell’attività, anche durante tutta l’attività di coordinamento, tendenzialmente i migranti tendono tutti a salire sulla motovedetta, tutti a salire contemporaneamente, ecco perché si verificano spesso anche dei ribaltamenti dei mezzi, perché si spostano tutti [...]”* (cfr. pag. 107).

Per quanto riguardava i Medevac, il teste riferiva che *“...Poi, successivamente, anche il Comandante della nave chiese una evacuazione medica per la totalità dei migranti presenti a bordo e lì anche il Cirm chiese una relazione medica per ogni singolo migrante, che non arrivò mai”* ; *“[...] loro continuavano a chiedere ciclicamente, cioè almeno ogni giorno chiedevamo lo sbarco di tutti i migranti perché avevano dei problemi... [...] cioè ogni giorno chiedevano il Pos con lo sbarco delle persone, ma il Cirm gli rispose solo una volta dicendogli datemi le schede di ogni singola persona e valuteremo”* . E il comando di bordo aveva giustificato il mancato invio delle singole relazioni mediche in ragione del fatto che *“non c’era tempo e non erano in grado di poter fare con precisione una scheda per ogni singola persona presente a bordo”* (cfr. pag. 111).

Con riguardo alla relazione redatta dal CISOM il 15 agosto 2019 (di cui al punto 23 della produzione del Pubblico Ministero , il TRINGALI asseriva che *“[...] il personale medico è salito a bordo, ha fatto... del Cisom, ha fatto questa relazione e questa relazione poi è stata inviata a tutti quanti. Considerate che però questa relazione viene fuori da più di due settimane di navigazione, dove comunque l’unità, diciamo, ha affrontato una navigazione con avverse condizioni meteo marine, ecco perché si trovavano bagnati, perché poi anche il 20, quando sono salito a bordo, quindi io personalmente ho potuto verificare le condizioni dei bagni, comunque erano puliti, avevano dei vestiti asciutti ...”* (cfr. pag. 112).

Infine, il teste affermava che *“[...] la quasi totalità dei migranti che sbarcarono il 20 poi andarono direttamente al centro di accoglienza [...]”* (cfr. pag. 113) mentre, con riferimento alla capienza dell’hotspot di Lampedusa, dichiarava che *“[...] in passato erano stati raggiunti numeri importanti, parliamo di più di 1000 persone all’interno, ma [...] se noi avevamo cinque, sei, sette, dieci sbarchi di 100 persone in un’intera notte, capisce bene che per forza lì bisogna portarli. Poi venivano successivamente ritrasferiti su Porto Empedocle tramite la nave di linea”* (cfr. pag. 114).

*

MINARDI Giovanni, all’epoca dei fatti Capo della Squadra Mobile di Agrigento, (cfr. pg. 117 e segg delle trascrizioni dell’udienza del 17/12/2021):



Il testimone ha dichiarato che “le prime deleghe” di indagine erano pervenute il 16 agosto “[...] in data 16 agosto, dalla Procura arrivano due deleghe, una delega riguardante i reati di cui all'articolo 605 e 328 [...] era il procedimento 3770/2019, e un'altra delega nell'ambito di un altro procedimento, che era il 3648, sempre 2019, e tutti e due entrambi a carico di ignoti, per quanto riguardava l'articolo 12 del testo unico dell'immigrazione, ovvero la ricerca di chi favoriva l'immigrazione clandestina, quindi i famosi scafisti, indagini sugli scafisti [...] quelle generiche” .

Con riguardo alla prima delega “[sul fronte degli scafisti ...] dopo lo sbarco di tutti i migranti dalla Open Arms, alcuni di costoro furono trasferiti all'hotspot di Pozzallo, da Lampedusa, Porto Empedocle e poi Pozzallo, quindi, d'intesa con la Squadra Mobile, abbiamo fatto le attività investigative che hanno permesso di trarre in arresto, individuare tre scafisti, due [...] due maggiorenni e un minorenni. Ovviamente, l'Open Arms aveva proceduto ad operare... cioè aveva operato su tre eventi, quindi tre gruppi di migranti, quindi adesso in particolare non ricordo quale, però su alcuni di questi eventi abbiamo individuato gli scafisti e poi uno è stato arrestato perché era presente all'hotspot di Pozzallo, dalla Mobile di Ragusa, e uno l'abbiamo arrestato noi perché era nella nostra competenza territoriale, era stato trasferito” (cfr. pagg. 118, 119).

Mentre “Per l'altra vicenda la Procura ha emesso un ordine di esibizione relativo a tutta la corrispondenza che c'era stata tra il centro di coordinamento di salvataggio marittimo di Roma e i vari uffici ministeriali, quindi sia l'ufficio Libertà Civili, sia il Ministero dell'Interno, la corrispondenza che riguardava... originato ovviamente dalle lettere, dalle Pec della Open Arms che richiedevano di volta in volta... generalmente un Pos, rappresentando la situazione, e venivano praticamente inviate ai vari uffici per il successivo inoltrò” (cfr. pag. 119).

Il teste, “in quanto dirigente della Mobile”, aveva integralmente visionato gli atti in discorso, trasmettendo di seguito “l'ordine di esibizione al Servizio Centrale Operativo, il quale li ha, nei vari uffici ministeriali, li ha poi inoltrati, li ha notificati e poi ha acquisito tutta questa corrispondenza, che prima è stata inviata alla Mobile di Agrigento e da noi inoltrata alla Procura”.

Con riguardo, peraltro, alla richiesta di assegnazione di Pos, il MINARDI riferiva che vi erano “state varie interlocuzioni [...] nel senso che vi erano varie richieste da parte della Open Arms” e che “c'era l'interpretazione da parte del Ministero circa la possibilità di concedere un Pos, ovvero in relazione alle richieste della Open Arms c'era stato prima, in data 14, il decreto del Tar che disponeva la revoca dell'accesso in acque nazionali, ma non... nient'altro, e quindi il Ministero rappresentava questo tipo di situazione, ovvero che, nel momento in cui era stata... era entrata in acque territoriali ed era stato dato un punto di fonda al largo di Lampedusa, tra l'altro, nota bene, già in acque internazionali vi erano stati una decina di Medevac, che sarebbero le evacuazioni sanitarie, fatte sull'isola di Lampedusa per quanto riguardava le persone che stavano male”.

In ogni caso, proseguiva il teste, “se intendiamo per POS l'attracco ad un porto, fino a quel momento non ce n'erano stati, perché poi la situazione si sbloccò solo con il sequestro della nave da parte della Procura di Agrigento [...]” (cfr. pagg. 119, 120).

Per quanto concerne le attività espletate dalla Squadra Mobile in circostanze analoghe, il testimone chiariva che: “[...] tentiamo di fare sempre un doppio binario di indagini, uno che riguarda i singoli scafisti [...] uno che riguarda, tra l'altro... anzi tre sono [...] uno che riguarda gli accessi, quindi l'articolo 13 comma 13, i famosi decreti Salvini, l'articolo 13 comma 13 e articolo 10 comma due, ter e quinquies, che riguardano l'arresto obbligatorio a seguito di respingimento o di espulsione, quindi abbiamo un grosso numero di arresti fatti per chi entra in Italia violando le norme nazionali, poi facciamo le indagini escutendo i vari migranti in ordine a tutte le traversate, le peripezie, anche terribili, che subiscono partendo dal loro Stato di origine per arrivare in Libia, quindi le detenzioni all'interno dei campi di tortura, tutte queste cose, e lì andiamo a fare una indagine che riguarda i torturatori, ne abbiamo arrestati più di una dozzina, soggetti... con la Procura di Palermo, con la Dda, e il terzo tipo di indagine è quello che riguarda gli scafisti veri e propri, ovvero cercare di escutere a sommarie informazioni i migranti e capire chi aveva condotto l'imbarcazione dei singoli eventi. Ovviamente non si può fare a tappeto su tutti...” .



Aggiungeva il teste che con riferimento specifico alla Open Arms “non sono emersi né terroristi [...] né profili terroristici, né profili di torturatori o comunque di organizzatori di questo tipo” (cfr. pag. 120).

Peraltro, il MINARDI spiegava che sia la Questura che la Prefettura seguivano le indicazioni promananti dal Ministero competente ; e che, all’atto di uno sbarco, di norma, i migranti venivano trasferiti presso l’hotspot, avente una capienza di circa “750 persone”, ove si provvedeva a “una prima identificazione, quindi con foto e un numeretto consecutivo [...] e distinti per singolo evento”, cui seguiva il “foto segnalamento vero e proprio” (cfr. pagg. 122, 123) .

Il teste, ciò nonostante, confermava che, “in diverse occasioni”, si era giunti a ospitare all’interno dell’hotspot di Lampedusa “oltre 1000” migranti (cfr. pag. 122) , aggiungendo : - che “[...] nel momento in cui arrivano, in base al numero di migranti che arriva al centro, questi dati vengono immediatamente comunicati a Roma, dopodiché Roma, in base alle disponibilità che ha nei vari centri, dispone il trasferimento, tramite Prefettura, quindi tra l’altro è una cosa che riguarda più la Prefettura, noi ne veniamo a conoscenza tramite Prefettura, quindi arriva l’indicazione di trasferire 50 migranti da Lampedusa a Pozzallo, faccio un esempio, oppure al centro di Messina, quindi poi noi, come Questura, ci occupiamo fisicamente di trasferire questi soggetti a bordo... generalmente a bordo della nave, arrivano a Porto Empedocle e da lì ci sono gli autobus che li portano nel centro indicato in precedenza, individuato e indicato in precedenza da Libertà Civili generalmente” (cfr. pag. 125) ; - che “[...] l’indicazione generalmente è di svuotare il centro il prima possibile” (cfr. pag. 126); - che “[...] a parte gli arresti obbligatori [...] per l’ingresso clandestino, facciamo dei numeri anche abbastanza alti di arresti per ordinanze di custodia cautelare emesse già in Italia in precedenza su un soggetto che rientra o dei Siep, quindi delle condanne definitive che... il soggetto rientra, proviamo, controlliamo le impronte e, quindi, viene fuori che doveva scontare cinque anni per spaccio, per qualsiasi reato ovviamente. E, quindi, poi in quel caso eseguiamo [...]” ; che non era semplice identificare gli “scafisti” (i quali, generalmente, venivano individuati sulla scorta delle concordanti dichiarazioni dei migranti) e i criminali, posto che i soggetti soccorsi non sono provvisti di documenti ufficiali (“I migranti difficilmente hanno documenti, questo... anche perché i paesi di provenienza non hanno il nostro ufficio Anagrafe, come si suol dire, quindi nel momento in cui si presentano ci danno il nominativo che ci vogliono dare; consideri che c’è gente che ha una decina di alias...”).

Infine, il MINARDI, nel rimarcare come i migranti difficilmente avessero documenti, assumeva che capitava che taluni di loro si qualificassero come minorenni, senza esserlo, al fine di beneficiare di “più garanzie, più tutele” , precisando che “l’unico accertamento al momento” per sincerarsi dell’età effettiva del migrante “è quello dello radiografia al polso” (cfr. pag. 130).

*

DI GIORGI Nicolò, all’epoca dei fatti in servizio presso la Polizia Scientifica del Commissariato di Sciacca, (cfr. pg. 132 e segg delle trascrizioni dell’udienza del 17/12/2021):

Il testimone ha affermato di aver raccolto, unitamente a dei colleghi, “documentazione foto e video sulla nave”, redigendo “un fascicolo fotografico” e allegando “un dvd con video e foto, di tutte le foto fatte”, consegnandole infine alla Squadra Mobile

. Il sopralluogo era avvenuto in data 17 agosto 2019, “alle 19:30 circa” (cfr. pag. 133 delle trascrizioni del 17 dicembre 2021) e secondo il teste “[...] sulla nave, sul ponte di coperta c’erano più di cento migranti, la situazione era tranquilla [...] erano adagiati per terra, seduti”. Peraltro, sulla nave, erano presenti “Due bagni [...] alla turca”; “[...] nei bagni c’era un tubo che forse serviva per fare la doccia, questo non glielo so dire, e poi nei locali della cucina”.

Il DI GIORGI riferiva, infine, che non era stato loro richiesto di effettuare accertamenti o rilievi specifici sui soggetti a bordo .

§§§

opo due udienze di mero rinvio (*dipese, la prima, quella del 21/1/2022, dall'impedimento ritenuto legittimo ed assoluto dell'imputato in vista del concomitante impegno istituzionale costituito dall'elezione del Capo dello Stato ; la seconda, quella del 4/3/2022 , da esigenze dell'Ufficio*), all'udienza dell'8 aprile 2022 , rinnovato il dibattimento per via della mutata composizione del Collegio, si procedeva all'esame dei testi ASARO Vincenzo Maria, CAMILLERI Cristina, CAPUTO Dario e (*con l'ausilio dell'interprete*) MARC REIG CREUS.

Peraltro, sull'accordo delle parti il Tribunale disponeva l'acquisizione della relazione di consulenza e della nota del 20/8/2019 redatte dai testi ASARO e CAMILLERI, di documentazione relativa al migrante SHIBALO Dame, della documentazione (*concernente una riunione tecnica di coordinamento delle forze di polizia*) redatta dal teste CAPUTO, dei rapporti giornalieri sulla presenza dei migranti nel centro hotspot di Lampedusa dal 14 al 20 agosto 2019 , della documentazione relativa al trasferimento dei migranti del 23/8/2019, del decreto di archiviazione emesso dal GIP del Tribunale di Agrigento il 20/12/2021 nei confronti di CAROLA RACKETE, della richiesta di autorizzazione all'ingresso al porto di Lampedusa della nave OPEN ARMS sottoscritta da MARC REIG CREUS, di copia del decreto del Ministro degli Interni datato 1/8/2019, nonché del verbale di sit del 7/1/2020 rese dalla dott.ssa IRACI Maria Rosa, con riferimento alla quale, stante la rinuncia al suo esame da parte del Pubblico Ministero e la non opposizione della Difesa e delle Parti Civili, veniva revocato il relativo mezzo istruttorio.

Il Tribunale, invece, si riservava sulla richiesta formulata dal Pubblico Ministero di acquisizione della trascrizione integrale della deposizione resa in lingua spagnola dal teste CREUS con la traduzione in italiano.

§§§

Si riportano qui di seguito, in sintesi le dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza dell'8 aprile 2022

*

ASARO Vincenzo Maria, all'epoca dei fatti dirigente medico presso l'ospedale di Agrigento (*cf. pg. 9 e segg delle trascrizioni dell'ndienza dell'8/4/2022*):



Il teste ha dichiarato che all'epoca dei fatti unitamente alla Dott.ssa Camilleri, aveva ricevuto l'incarico da parte della Procura di Agrigento, di *"valutare le condizioni sanitarie dei soggetti che si trovavano a bordo della Open Arms, avendo cura di precisare se il protrarsi delle condizioni in cui essi si trovavano avrebbero potuto aggravare le condizioni fisiche e psichiche delle persone a bordo della suddetta imbarcazione, con rischi per l'incolumità degli stessi e del personale di navigazione"*.

Il 20 agosto 2019 intorno alle 15:00 il Dott. Asaro e la Dott.ssa Camilleri erano saliti a bordo dell'OPEN ARMS e le operazioni peritali erano durate circa 100 minuti.

Il teste ha, quindi, riferito di avere fatto diversi colloqui *(con il personale di bordo, con il Comandante dell'imbarcazione, con il medico di bordo)* e di avere ispezionato l'imbarcazione.

In proposito asseriva che sul ponte (di circa cento metri quadri) si trovavano un centinaio di persone di diverse nazionalità – uomini e donne ma non bambini – che si riparavano sotto una sorta di tettoia fatta con i panni. C'era una piccola infermeria *(progettata per problematiche che potevano verificarsi all'equipaggio e non per così tante persone)*, due bagni alla turca e una cucina cambusa di piccole dimensioni. Non c'erano suppellettili a bordo del ponte, neanche sedie. I bagni e i luoghi ove si trovavano i migranti non erano sporchi. Le condizioni fisiche di massima dei migranti erano discrete.

Secondo l'ASARO l'imbarcazione era provvista di un depuratore che permetteva di utilizzare l'acqua del mare attraverso un processo di filtrazione per lavarsi. I migranti, inoltre, non avevano a disposizione prodotti per l'igiene personale. Peraltro, a bordo c'era una catasta di rifiuti, ma lo stesso non sapeva dire come poi venissero smaltiti.

Non c'erano lo spazio e il tempo necessari per fare accertamenti individuali, pertanto, unitamente alla Dott.ssa Camilleri, aveva effettuato un colloquio con il medico di bordo per raccogliere informazioni sullo stato di salute dei migranti ed, in particolare, per verificare se vi fossero casi di febbre, tosse, parassitosi cutanea, diarrea, dolori addominali, nausea, vomito, prurito, segni o sintomi di anemia (questo in accordo con le linee guida fornite dall'istituto superiore di sanità).

Il medico di bordo aveva riscontrato in qualche caso sintomi compatibili con quelli su elencati e alcuni migranti erano stati portati a terra *(ci sono stati circa una ventina di Medevac)*, sebbene le condizioni fisiche di massima dei migranti fossero discrete.

Il teste ha, inoltre, riferito che quando si trovava sul ponte era stato avvicinato da diversi migranti che avevano cercato di mostrargli lesioni cutanee, probabilmente riconducibili a scabbia, o di raccontargli i loro stati patologici, per comunicare il loro malessere e la loro necessità di essere portati a terra.

A seguito di contestazione del P.M., il teste confermava che diversi ospiti mostravano ferite e *"segni di passate sofferenze"*.

Precisava l'ASARO che la maggior parte dei migranti stava in piedi; che non c'erano cuccette, sedie o altro in cui dormire, chi stava sdraiato lo faceva direttamente a contatto col pavimento o con qualche indumento sotto; ed altresì che le donne erano sedute raggruppate al centro del ponte dell'imbarcazione e gli uomini, invece, erano nelle restanti parti della nave, anche se, ad ogni modo, si trovavano tutti nello stesso luogo, per cui non vi era una vera e propria separazione tra i due sessi e non c'era possibilità di effettiva privacy.

La stretta convivenza per venti giorni dei migranti a bordo veniva definita dall'ASARO come una condizione *"estrema"*, in cui mancava tutto e che creava forte stress psicofisico, tanto che il protrarsi di quella situazione avrebbe potuto rappresentare un fattore di rischio per i migranti stessi. Peraltro, il permanere a bordo avrebbe potuto alimentare focolai di malattie latenti, contagiose e *"la soluzione migliore sarebbe stata quella di collocare i migranti in una struttura a terra idonea"*.

Secondo l'ASARO ogni migrante aveva a disposizione un sacchetto con pochi indumenti. Il teste, quindi, confermava la nota a sua firma nella quale aveva rassegnato che i soggetti a bordo non avevano possibilità di cambio abiti, né abbigliamento intimo, così creandosi, specie nelle donne, un rischio di infezioni, che poi effettivamente erano insorte (scabbia, pediculosi del pube e infezioni delle vie respiratorie).

Secondo quanto riferito dal teste, c'era stato un cambio di equipaggio durante quei venti giorni, ma sia il personale dell'imbarcazione che i migranti soffrivano di un generale malcontento a bordo, mostrando segni di sofferenza, tanto che lo stesso equipaggio era stanco e aveva voglia (e necessità) di scendere a terra.

Durante l'ispezione una donna aveva accusato un malore, ma era stato impossibile effettuare una prima diagnosi sul momento (*"in quelle condizioni estreme è difficile fare medicina di frontiera"*). Solo a seguito dello sbarco dei migranti, l'ASARO aveva avuto notizia che quella donna era stata visitata, mentre non sapeva dire se tutti gli altri migranti fossero stati inviati direttamente al centro di accoglienza, senza essere visitati presso il punto territoriale di emergenza.

L'unica visita specifica realizzata dal Dott. ASARO era stata quella sulla giovane donna che accusava dolori addominali, mentre su tutti gli altri migranti non erano state effettuate visite specifiche, anche perché, ogni volta che si avvicinava, veniva *"aggredito"* dai migranti, *"tutti quanti avevano un problema da sottopormi, mi dicevano che volevano andare, era impossibile praticamente poter procedere singolarmente a fare le visite, per mancanza di tempo, spazio, il contesto era assolutamente inadeguato"*.

Secondo il teste, i migranti a bordo erano quasi tutti soggetti forti e relativamente giovani, tanto che *"quello che più preoccupava era non tanto lo stato fisico di salute, ma quello psichico, perché il nostro intervento si verificò allorquando... subito dopo l'episodio del tuffo in mare di alcuni migranti"*.

Le condizioni psichiche dei migranti e dello stesso equipaggio sembravano quelle più compromesse, al punto che non era certo che i migranti, in quella situazione drammatica, avrebbero potuto affrontare un ulteriore viaggio fino in Spagna.

Il teste ha, poi, dichiarato di non poter confermare la parte di consulenza in cui si faceva riferimento ad un migrante che *"trafficcava pezzi di plastica"* e che asseriva di custodire un cellulare (essendo *"l'unico contatto con la sua famiglia"*), perché, nonostante la consulenza fosse a firma di entrambi, probabilmente questo passaggio era stato scritto solo dalla Dott.ssa Camilleri, non avendone avuto, il Dott. Asaro, conoscenza diretta.

In ogni caso, il teste confermava quanto nel resto affermato nella consulenza depositata il 19.9.2019, rimarcando come l'esito degli accertamenti consentiva a suo dire di affermare, rispondendo al quesito posto dalla Procura di Agrigento, che *"le condizioni sanitarie dei soggetti che si trovavano a bordo potevano definirsi mediocri, che il protrarsi delle condizioni in cui si trovavano rappresentava un fattore di rischio molto elevato per la loro salute psicofisica e che avrebbero potuto determinare un aggravamento di malattie, se presenti o magari latenti, o l'insorgenza di nuove malattie, e avrebbe potuto comportare un rischio per l'incolumità degli stessi migranti, ma anche per il personale di navigazione, il personale dell'imbarcazione"*.

*

CAMILLERI Cristina, (cfr. pg. 27 e segg delle trascrizioni dell'udienza dell'8/4/2022):

La teste, specializzanda in Psichiatria e Psicopatologia Forense e responsabile della CTA presso il dipartimento Salute Mentale di Agrigento, affermava di avere ricevuto un incarico dalla Procura di Agrigento per espletare una consulenza tecnica a seguito di sopralluogo a bordo della Open Arms.

La Dott.ssa riferiva che il suo accertamento era stato effettuato seguendo le regole della metodologia condivisa dalla comunità psichiatrica, nonostante la particolarità dovuta al luogo (non uno studio medico), alla relazione (non duale, ma di gruppo) ed alla ricostruzione (non di qualcosa che fosse già successa, ma legata all'osservazione diretta).

La teste assumeva di avere proceduto alla raccolta anamnestica (con riguardo alla storia del gruppo di migranti, ricostruita sulla base delle indicazioni fornite dagli stessi e dagli operatori della Ong

oltre che in virtù degli atti del fascicolo), all'esame obiettivo (l'osservazione della situazione), alla diagnosi e quindi al riconoscimento psicopatologico.

L'anamnesi aveva riguardato il viaggio dei migranti, un viaggio che aveva previsto una separazione, un distacco dalle radici e un cammino incerto. I soggetti erano di etnie diverse, i sub-sahariani avevano anche attraversato il deserto e, assieme ai magrebini, subito la prigionia, con le tragedie *“oggettivamente, obiettivamente evidenziabili nei corpi, nelle ferite, nei tagli, o verbalizzati e raccontati soprattutto dalle esperienze di violenze, anche in termini di abusi da parte delle donne”*, dopo l'attraversamento in mare con i *“gommoni di fortuna”* e lo stallo davanti le coste di Lampedusa dopo essere stati soccorsi dalla Ong.

Per quanto riguardava, invece, l'osservazione diretta, la teste dichiarava di aver visto un centinaio di persone (uomini e donne), di età compresa tra i 20 e i 50 anni, di etnie e culture diverse, con delle *“difficoltà di comunicazione anche tra di loro, non solo in termini di comunicazione linguistica ma anche di riferimenti culturali”*.

Per la CAMILLERI era stata più semplice la relazione con il gruppo donne, che erano molto vicine tra loro, raccolte nella parte anteriore del ponte, *“vicine ma anche molto sole, per lo spazio ristretto, alcune erano sdraiate, altre erano sedute a terra, tra loro alcuni uomini. La posizione osservata era quella della posizione depressiva, immediatamente visibile nella postura e nella mimica, quindi il viso crucciato, la testa china, le spalle curve, lo sguardo vago”*.

A prendere la parola per primo era stato un uomo, il marito di una di queste donne *“e la restituzione molto immediata e molto diretta è stata proprio quella di riferire come avessero avuto, insomma, l'esperienza che avevano avuto, che comunque in Libia non sarebbero mai tornati”*.

La teste ha, poi, raccontato che una ragazza si era avvicinata a lei, presentandole, ad una ad una, la maggior parte delle donne e riferendo le varie sofferenze fisiche dalle medesime patite (infezioni, otite, dolori addominali, alcune in stato di gravidanza) e ciascuna donna riferiva sempre la stessa frase *“noi in Libia non ci torniamo”*.

La CAMILLERI assumeva di avere potuto constatare due situazioni particolari: una di uno stupor catatonico di una ragazza di nome Camila Abdella, l'altra di una dissociazione o trans da parte di una ragazza di nome Demi, la sorella di uno dei migranti che si era lanciato in mare qualche giorno prima.

Da tale evento Demi aveva manifestato una serie di *“episodi di agitazione psicomotoria, di alterazione oniroide della coscienza, di mancata coscienza, ed era stata medicata, noi diremmo correttamente, con delle Benzodiazepine, mentre all'interno del gruppo dei migranti il riferimento culturale è stato altro, è stata identificata come una presenza di forze malefiche, pare infatti che poi, secondo la loro cultura e la loro medicina, abbiano fatto una serie di rituali con danze e posizioni di oggetti sul corpo, [...] la presenza di questa donna, per quanto in un quadro clinico, diciamo, non importante, continuava ad essere interpretata dall'intero gruppo come un elemento negativo. Forse clinicamente più serio, invece, era quello dell'altra ragazza che si trovava ormai da giorni in uno stato stuporoso, per cui non rispondeva neppure agli stimoli, non si alimentava, ma visivamente, emotivamente non era una situazione eclatante”*.

La comunicazione con il gruppo di uomini, invece, era stata ancora più complicata, dal momento che in essi prevaleva l'indifferenza, la rabbia, la mancanza di fiducia e la scarsa disponibilità alla collaborazione o all'ascolto, *“Nel gruppo uomini sicuramente era presente una reattività depressiva, alcuni verbalizzavano ormai la perdita di fiducia, ma soprattutto di speranza, per cui niente avrebbe potuto dare conforto. La posizione depressiva in altri, con interpretazioni di tipo persecutorie e a tratti francamente paranoicali, prevalentemente, invece, quello che è il quadro, tra l'altro anche più semplice da riconoscere per i medici occidentali, quindi della somatosi del migrante, per cui la maggior parte lamentavano una serie di sintomi vaghi, multipli, poco definibili. [...] La conclusione oggettiva, scientifica, è stata quella di un gruppo di migranti in posizione di assunto di base attacco fuga, è un termine bioniano che indica, appunto, l'assunto di un gruppo rispetto al quale si ha la possibilità, l'unica possibilità di salvezza. In realtà, l'intero gruppo, per il vissuto dei giorni immediatamente antecedenti alla presenza nostra sulla Ong, aveva sviluppato ed era accomunato dal terrore di essere riportati in Libia, nonostante le rassicurazioni degli operatori che in qualche modo sono stati un ottimo parafulmine, reiterate e ripetute, che comunque contrastavano con quella che era ormai da alcuni giorni il loro stallo a terra. Per cui una identità veramente*

grupuale ma unica e fortemente regressiva, in cui non c'era la possibilità di mediare la ragione, fare valutare i rischi, i pericoli, il bisogno poteva essere immediatamente realizzato e, quindi, la situazione da un punto di vista medico di crisi, di rischio, di agiti, naturalmente con conseguenze non volute, non desiderate, ma che potessero mettere in pericolo l'intero gruppo. Per cui ho concluso per una situazione di urgenza, d'altra parte, appunto, in medicina, in tutte le malattie organiche l'urgenza è quella del pericolo di un danno alla salute nel prossimo futuro e, quindi, la valutazione anche di mettere in atto quelli che potevano essere gli interventi idonei affinché non si passasse ad una situazione di emergenza. [...] I migranti che si lanciavano in mare si lanciavano in mare perché la pulsione di vita era maggiore, noi diciamo in un linguaggio psicopatologico, scientificamente psichiatrico, naturalmente più sana rispetto a quella di morte, perché, ripeto, l'idea così come mi è stata rappresentata, non dico dagli 87 presenti ma dagli 80 con cui sono entrata in comunicazione verbale, era la paura di tornare in Libia e, quindi, per loro la morte, lanciarsi in mare significava la salvezza, perché potevano raggiungere l'isola di Lampedusa. Diciamo, il problema era questo, non il contrario”.

Ciò nonostante, secondo la testimone i migranti erano in buone condizioni psicofisiche, trattandosi di persone con una forte resistenza, sia fisica che psichica. Di contro, il personale dell'equipaggio era molto stanco e aveva riferito anche di momenti di forte tensione a bordo.

La teste, peraltro, riferiva che la situazione di urgenza che si era creata sull'imbarcazione necessitava di un intervento per evitare l'emergenza, ma non sapeva dire se, per i migranti, fosse possibile continuare a restare sulla Open Arms fino in Spagna.

La CAMILLERI, inoltre, asseriva che non vi era più fiducia a bordo, nessuno credeva alle rassicurazioni dell'equipaggio, non credevano più a nulla e, a seguito di contestazione di quanto riferito il 20.12.2019 dinanzi al Tribunale dei Ministri di Palermo, confermava che “La nave, dal mio punto di vista medico, non avrebbe potuto riprendere il mare per recarsi altrove, in quanto i migranti a bordo non avrebbero accettato tale soluzione, vedendo prolungare la loro permanenza e rischiando reazioni incontrollate. Anche l'equipaggio era in difficoltà e in relazione a scontri tra questi con i migranti verificatisi nel passato, per come mi fu riferito”.

La teste, peraltro, assumeva che era stata la “portavoce” del gruppo donne a riferire delle gravidanze di alcune di loro e, alla domanda della Dott.ssa circa la possibilità che tali gravidanze potessero essere conseguenza di abusi sessuali, le era stato risposto “non chiederlo, Dottoressa, perché molte di noi sono qui con i mariti, anch'io sono con mio marito”.

La CAMILLERI aggiungeva che circa 80 persone le avevano “chiaramente verbalizzato” “in Libia noi non ci torniamo” e molti soggetti le avevano raccontato che in Libia avevano subito torture e violenze, per cui per loro tornare in Libia significava morire, mentre sbarcare a Lampedusa, comunque in una terra occidentale, significava vivere.

La Dottoressa ha raccontato che Ashu, la “portavoce” del gruppo donne “trafficcava con dei sacchetti di plastica, con dei pezzetti di plastica, e chiaramente, per l'esperienza che lo psichiatra ha con il carcere, non in quanto detenuta, in quanto medico, molto spesso l'utilizzo della plastica è quello di essere ingerito a scopo auto-lesivo, per questo io l'avevo in qualche modo... aveva attirato la mia attenzione e prima di lasciare il gruppo espressamente ho chiesto che cosa trafficasse con questi pezzetti di plastica e lei mi ha risposto che stava cercando di proteggere il suo cellulare, perché era l'unico oggetto posseduto, in realtà non avevano null'altro queste persone, ed era l'unico oggetto che la potesse tenere in contatto con la famiglia”.

Tuttavia, la teste chiariva di non avere visto il cellulare di cui le aveva parlato la suddetta Ashu, né di avere scorto altri cellulari nella disponibilità dei migranti.

*

CAPUTO Dario, all'epoca dei fatti Prefetto di Agrigento (cfr. pg. 45 e segg delle trascrizioni dell'udienza dell'8/4/2022):

Il teste ha riferito di essersi occupato direttamente della vicenda OPEN ARMS “insieme ai colleghi responsabili delle forze dell'ordine”, vale a dire, il Questore, il Comandante dei

Carabinieri ed il Comandante della Guardia di Finanza, e di avere “portato avanti nell’ambito delle competenze demandate ai Prefetti , in collegamento con il Ministero dell’Interno, le attività richieste in quella determinata circostanza”.

In tal senso, il CAPUTO precisava, da un lato, che non rientravano nella competenza dei Prefetti *“due attività in quel settore specifico e cioè l’evacuazione medicale di eventuali persone che avessero necessità di assistenza medica e la determinazione dell’eventuale porto sicuro a cui fare attraccare il naviglio, queste competenze spettavano ad altre Autorità a livello locale, e più precisamente la Capitaneria di Porto, per quanto riguarda l’assistenza medica delle persone a bordo, ed evidentemente a livello centrale, ministeriale, la determinazione del porto sicuro dove eventualmente fare attraccare la nave”*; dall’altro, che le specifiche competenze del Prefetto in tali situazioni erano quelle che riguardano la conservazione delle condizioni di ordine e sicurezza pubblica nell’ambito provinciale e *“eventualmente specificamente sull’isola di Lampedusa, dato il rilievo anche mediatico che la situazione ha avuto in quelle giornate”*.

Il teste, peraltro, specificava che *“la determinazione del porto sicuro spettava alle autorità del Ministero dell’Interno”* ed asseriva, a proposito delle interlocuzioni tra la Prefettura di Agrigento e il Ministro dell’Interno per l’assegnazione di un Pos alla Open Arms, che v’erano state delle interlocuzioni *“tra me personalmente e , per quel che ricordo, quasi esclusivamente, direi esclusivamente con il Capo di Gabinetto del Ministro dell’Interno che all’epoca era il Prefetto Matteo Piantedosi”* , aggiungendo che quest’ultimo lo sollecitava a verificare la situazione soprattutto in relazione al pericolo per la salute dei migranti (*“per quel che ricordo, c’era una particolare attenzione, quindi lo stesso Capo di Gabinetto mi sollecitava a verificare la situazione per quanto riguarda, in particolare, l’eventuale evoluzione e, quindi, il determinarsi di situazioni di scadimento o di pericolo per la salute dei migranti che erano in quel momento a bordo di Open Arms. Poi, [...] per quanto riguarda il Ministero dell’Interno, ricordo, appunto, che l’attenzione e la sensibilizzazione che ho ricevuto a livello centrale riguardava proprio le condizioni sotto il profilo sanitario dei migranti”*).

Il teste, peraltro, assumeva che tutti gli hotspot in generale – e, dunque, anche quello di Lampedusa – facevano capo, da un punto di vista amministrativo, alla Prefettura competente per territorio, ma che *“non sono, diciamo, legalmente, dico per dire, di proprietà della Prefettura, la gestione fa parte delle competenze del dipartimento per le libertà civili e l’immigrazione, se parliamo, appunto, di centri di primo soccorso e accoglienza, qual era, appunto, quello di Lampedusa... la Prefettura di Agrigento, come le altre Prefetture, ha competenze per quanto riguarda la gestione amministrativa del centro, precisando che, appunto, il centro in quanto tale ha anche un collegamento diretto e immediato con il dipartimento per le libertà civili e l’immigrazione del Ministero dell’Interno”*.

Lo stesso aggiungeva, poi, che negli anni in cui lui era stato titolare della sede di Agrigento (2018-2020) erano stati avviati dei lavori di ristrutturazione presso la struttura di Lampedusa, perché il centro aveva subito danneggiamenti ad opera degli stessi migranti (nel 2016 e nel 2018) e quindi la capacità teorica di accoglienza della struttura di circa 300 persone si era sensibilmente ridotta a causa dei lavori (*“la struttura di Lampedusa, che era stata ovviamente interessata dalla presenza di vari migranti, aveva avuto danni notevoli proprio perché alcuni di questi migranti, se ben ricordo tunisini, avevano appiccato il fuoco ad uno dei padiglioni maschili dove erano accolti e questo evento, evidentemente, ha avuto ripercussioni dirette ed immediate sulla capacità ricettiva del centro, che comunque non poteva essere chiuso proprio perché, purtroppo, l’afflusso dei migranti era ed è continuo ed imprevedibile, quindi la struttura doveva comunque conservare una sua funzionalità”*).

Nel momento in cui Open Arms si trovava in acque internazionali *“la presenza all’interno del centro era comunque abbastanza contenuta, è salita evidentemente allorquando, per disposizione della Procura della Repubblica di Agrigento, si è provveduto al sequestro della nave e, quindi, sono stati fatti sbarcare i circa 100-120 migranti, ora non ricordo con precisione quanti fossero. Per cui, all’incirca poi, una volta effettuato lo sbarco, se ben ricordo, la presenza all’interno del centro si è attestata intorno alle 115-120 unità, posso sbagliare di qualche numero se parliamo del centro di Lampedusa”*.

Su contestazione della Difesa dell’imputato, il CAPUTO confermava che la capacità di ospitare i migranti, con i lavori in corso di ristrutturazione, si era ridotta a 96 persone e che essendovene all’inizio dello sbarco di Open Arms 147 si era causata una situazione di

sovraffollamento, ma “questo, scusate se mi permetto di usare questa espressione, nell’ambito della gestione del centro di Lampedusa è quasi l’ordinaria amministrazione. [...] Non è possibile garantire accoglienza adeguata a tutte le persone che arrivano, ma a voi sfugge come ci siano stati momenti in cui le condizioni di bel tempo, nell’arco di una semplice giornata, abbiano determinato l’afflusso a Lampedusa di persone di gran lunga superiori al numero massimo consentito; evidentemente, essendo un punto di sbarco lontano, ricordo a tutti ben nove ore di traghetto dalla terraferma, a questa situazione di necessità si è dovuto in qualche maniera fare virtù, con le conseguenze che ci sono, io non nascondo che effettivamente anche il miglior gestore che avesse a disposizione 100-150-200 posti letto, possa andare in enorme difficoltà quando i numeri superano di molte centinaia questa possibilità teorica”.

Peraltro, il teste sottolineava che tale problematica di sovraffollamento, era stata rappresentata alle Autorità – in particolare, al Dipartimento per le Libertà civili e l’Immigrazione – ricevendo rassicurazioni dal Ministero che, “per quanto possibile e in presenza di disponibilità in altre strutture, si sarebbe tentato, come linea generale, di tenere il centro hotspot di Lampedusa il più possibile sgombero, proprio per fare fronte ad improvvisi picchi di afflusso. Però, evidentemente, anche questa disponibilità da parte del Ministero doveva fare i conti con la realtà e anche con la saturazione degli altri posti disponibili altrove”, aggiungendo di aver consegnato ai Carabinieri di Agrigento l’elenco delle presenze giornaliere presso l’hotspot di Lampedusa dal 14 al 20 agosto 2019.

Pertanto, il teste dichiarava che v’erano state diverse riunioni di coordinamento delle forze di Polizia e che una delle maggiori preoccupazioni affrontate riguardava lo stato d’animo di alcuni migranti e la paura che potessero abbandonare la nave gettandosi in mare ed esponendosi al rischio di annegamento e, “per questo motivo, d’intesa con gli organi della Capitaneria di Porto, della Guardia di Finanza, ovviamente con il coordinamento del signor Questore, abbiamo adottato misure finalizzate a fare in modo che, anche nell’eventualità in cui si fosse verificata una esigenza, un’emergenza del genere, fosse stato comunque possibile agli organi dello Stato intervenire per portare soccorso a chi si fosse buttato in mare”; “nell’ambito della riunione del comitato abbiamo esaminato l’esigenza di garantire una condizione di sicurezza anche nel caso in cui ci fossero stati tentativi di saltare giù dalla nave e da questo punto di vista, evidentemente, quello che era necessario era avere la disponibilità di un mezzo, di una motovedetta, di un battello che fosse in grado di portare immediatamente soccorso e recuperare la persona che era caduta in mare. Questa necessità si doveva necessariamente contemperare con quella di evitare che, appunto, le condizioni meteorologiche potessero poi rendere impossibile una manovra in sicurezza e, quindi, spingere i mezzi navali dello Stato contro Open Arms, quindi era questa situazione di contemperamento di queste esigenze che è stata valutata e comunque la decisione del comitato è stata quella di intervenire comunque tenendo presenti le necessarie condizioni di sicurezza per potere prestare soccorso a chi eventualmente si fosse buttato in mare”.

Il CAPUTO asseriva, poi, che nelle riunioni di coordinamento delle Forze di Polizia si era posto il problema del “possibile arrivo in Italia, attraverso le ONG che raccoglievano migranti...di persone collegate ad attività terroristiche”, tuttavia, lo stesso chiariva che “specificamente per la crisi Open Arms del 15-20 agosto 2020 io non ricordo di avere avuto indicazioni di soggetti specifici che potessero presentare un problema di questo tipo”, sicché non era a conoscenza della presenza di persone pericolose per l’ordine e la sicurezza pubblica, a bordo di Open Arms o di altre navi.

A seguito di contestazione, il teste peraltro confermava le sue precedenti dichiarazioni con riguardo al fatto che “sulla Sea Watch, quindi il caso della Carola Rachele, a bordo di quella nave siano arrivati alcuni torturatori, uno dei campi di Libia”, puntualizzando che, comunque, in quel caso non si trattava di terroristi, ma di soggetti a cui poteva essere contestata la violenza o la tortura.

In ogni caso, il CAPUTO ribadiva l’esistenza di una preoccupazione generale e non legata al caso specifico della Open Arms, manifestata soprattutto dalla Procura della Repubblica, in particolare da quello che era all’epoca il Procuratore Capo, il Dottore Luigi Patronaggio, circa la possibilità che terroristi o fiancheggiatori potessero arrivare in Italia tramite, appunto, i flussi dei migranti.

Ancora, il teste affermava di essere stato in servizio fino al 18 o 19 agosto, avendo poi iniziato le ferie il 20, e che, da quel momento, era stato sostituito dal Vice Prefetto vicario di Agrigento, la Dottoressa Giovanna Termini.

Asseriva, inoltre, che i migranti maggiorenni erano sbarcati il 20 agosto; mentre, con riguardo ai migranti minorenni, assumeva che il 16 agosto il Tribunale per i Minorenni di Palermo aveva aperto le tutele nei loro confronti; pertanto, in previsione dell'autorizzazione allo sbarco degli stessi, il 17 agosto, con lettera a sua firma, aveva informato il Ministero dell'Interno di tale decisione (cfr. a pg. 50) e i minori erano, poi, scesi, in virtù di tale tutela, verosimilmente in pari data (*"allora per quel che ricordo i minori sono scesi in virtù del fatto che appunto il Tribunale per i Minorenni ne aveva autorizzato la tutela e quindi da parte dei professionisti individuati dal Tribunale per esercitare la tutela nei confronti di queste persone ho ricevuto appunto la richiesta per provvedere al loro sbarco."* *"ricordo con sicurezza il provvedimento del Tribunale dei Minorenni che è del 16 agosto, ripeto, è verosimile che lo sbarco sia avvenuto il 17, in questo momento non riesco a ricordare, penso che sia effettivamente avvenuto lo sbarco il 17 agosto, non ricordo con precisione"* cfr. pg. 61).

Aggiungeva il teste che *"l'operazione di sbarco dei minori, in una situazione come quella che si era verificata, presupponeva l'attivazione di alcuni mezzi specifici, cioè effettivamente bisognava fare affluire presso la nave OPEN ARMS un mezzo idoneo a recuperare i minori per portarli a terra, però appunto, data la situazione credo che la decisione di far intervenire un mezzo della Capitaneria di Porto o della Guardia di Finanza per effettuare questa operazione fosse da parte mia subordinata all'autorizzazione da parte del Ministero dell'Interno, anche per il semplice fatto che...i minori, per quanto possibile, in dipendenza appunto alle situazioni generali dei luoghi di accoglienza, dovrebbero poi essere destinati a strutture specifiche diverse da quelle dove normalmente vengono accolti i migranti. Sicuramente sapete che anche all'interno del centro hotspot di Lampedusa c'è una sezione che viene dedicata all'accoglienza di donne oppure di minori, ma...ha capacità ricettive molto limitate e comunque la situazione che riguarda la gestione dei minori stranieri non accompagnati presenti nel territorio nazionale ha un riferimento a livello centrale, che conosce la situazione di tutta l'Italia, proprio nel dipartimento delle libertà civili e l'immigrazione ed è questa struttura che, sulla base della disponibilità dei posti nell'ambito del territorio, poi comunica alla Prefettura dove queste persone, dove questi minori possano essere ricevuti ed accolti"*.

Il CAPUTO, peraltro, assumeva di non avere memoria di riscontri formali a seguito della nota inviata al Ministero dell'Interno, ma precisava allo stesso tempo che nei diversi contatti avuti con il Prefetto Piantedosi questo non avesse mai interferito con lo sbarco dei minori (*"ho avuto varie interlocuzioni telefoniche con il Capo di Gabinetto del signor Ministro e, quindi, non escludo che, una volta formalizzata la decisione del Tribunale con la comunicazione che è stata inviata al Ministero, poi possa aver ricevuto l'autorizzazione, anche nelle vie brevi, a procedere allo sbarco dei minori. Io sono quasi sicuro che, se non il 17, il 18 o il 19 i minori sono poi sbarcati, credo di ricordare che le cose siano andate così"*).

Il teste chiariva, infatti, ancora su questo aspetto, che un funzionario amministrativo – posizione che ricopriva sia egli stesso che il Capo di Gabinetto – non poteva discostarsi da una decisione del Tribunale dei minorenni. Alla domanda posta dalla difesa della parte civile, l'Avv. Pasqualino *"A questo punto dalle interlocuzioni avute con il Capo di Gabinetto, che ha riferito di essere d'accordo con il Tribunale dei Minorenni per lo sbarco immediato, tuttavia non sbarcavano perché era rimesso ad una autorizzazione finale. Glielo disse il Capo di Gabinetto chi doveva decidere in maniera finale sulla vicenda?"*, il teste ha risposto che *"la posizione del Prefetto Piantedosi, rispetto a questa situazione e ad altri simili, è sempre stata quella di sostenere anche l'esistenza, la competenza su questo tipo di problemi anche di organi dello Stato diversi, non tutto faceva capo al Ministero dell'Interno e, quindi, come dico, un funzionario competente come, appunto, il Prefetto Piantedosi, che attualmente è Prefetto di Roma, non ha e non poteva, secondo me, avere un atteggiamento diverso che quello di dire che c'è una decisione dell'Autorità Giudiziaria, questa decisione va attuata; che poi tecnicamente, come dicevo prima, fosse necessario individuare un mezzo idoneo a garantire lo sbarco in condizioni di sicurezza è un altro... attiene ad un altro profilo, che va, appunto, collegato alla necessità di avere la disponibilità di questo mezzo per garantire lo sbarco dei minori, ma non è in discussione il fatto che si sia preso atto della decisione della Magistratura e a questa*

decisione noi, come organi amministrativi, ci siamo conformati. [...] Io ricordo con assoluta precisione che, per quanto riguarda la situazione Open Arms, i miei contatti con il Prefetto Piantedosi sono stati assidui, più volte, come ripeto, anche perché mi ha rivolto specifiche raccomandazioni e adesso, seppur con assoluta certezza, però ricordo che sul problema, sull'avvenuta decisione del Tribunale dei Minori la posizione del Capo di Gabinetto è stata quella che ho detto, cioè una decisione della Magistratura va ottemperata a quello che è stato deciso".

Il teste ha continuato spiegando che "l'operazione di sbarco dei minori, in una situazione come quella che si era verificata, presupponeva l'attivazione di alcuni mezzi specifici, cioè effettivamente bisognava fare affluire presso la nave Open Arms un mezzo idoneo a recuperare i minori per portarli a terra, però, appunto, data la situazione, credo che la decisione di fare intervenire un mezzo della Capitaneria di Porto o della Guardia di Finanza per effettuare questa operazione fosse da parte mia subordinata all'autorizzazione da parte del Ministero dell'Interno, anche per il semplice fatto che, come probabilmente questa Corte conosce, i minori, per quanto possibile, in dipendenza, appunto, alle situazioni generali dei luoghi di accoglienza, dovrebbero poi essere destinati a strutture specifiche diverse da quelle dove normalmente vengono accolti i migranti".

Inoltre, il CAPUTO ha asserito che, nonostante la situazione meteo fosse abbastanza buona, tenuto conto della collocazione geografica dell'isola e della rapidità con cui evolvevano le previsioni, per una maggiore tutela della sicurezza a bordo di Open Arms, si era pensato di individuare un punto a ridosso delle coste dell'isola che fosse maggiormente riparato rispetto ai venti in quel momento dominanti; precisando, tuttavia, che tali valutazioni tecniche non competevano al Prefetto, quanto piuttosto ad esperti della Capitaneria di Porto o della Guardia Costiera ("per quanto riesco a ricordare, ad un certo momento la nave Open Arms si era molto avvicinata al porto di Lampedusa, senza tuttavia potere entrare, da qui l'esigenza di pensare eventualmente ad un ridosso, mi pare che sia questo il termine tecnico usato in Marina, più protetto rispetto al cambiamento del vento. Ma in questa situazione, ovviamente, gli organi tecnici, Capitaneria di Porto e Guardia di Finanza, dovevano valutare se e come la funzione di supporto, di soccorso dei propri mezzi navali fosse compatibile con una distanza minima di sicurezza, perché, appunto, poteva darsi il rischio, questo lo ricordo bene, che anche accostandosi troppo alla nave Open Arms i battelli degli organi dello Stato potessero, a loro volta, anziché contribuire a risolvere un problema di sicurezza, generarne uno magari più grave"; "di talché, appunto, da parte degli organi tecnici competenti era stata individuata una postazione, quindi un ridosso, credo che questo sia, appunto, il termine tecnico, dove si potesse notevolmente attenuare il rischio che le condizioni meteorologiche potessero impattare in maniera troppo negativa sulla sicurezza a bordo della nave").

Il teste poi precisava che nell'estate del 2019 v'erano stati diversi sbarchi e che, da questo punto di vista, "fu un'estate particolarmente intensa [...] e che effettivamente, oltre ai salvataggi effettuati dalle navi delle organizzazioni non governative, è continuato, per quello che posso ricordare, praticamente senza soluzione di continuità, anche l'afflusso attraverso i cosiddetti sbarchi autonomi, cioè delle persone che arrivavano autonomamente a Lampedusa con mezzi di fortuna".

Il flusso maggiore, a detta del teste, avveniva dal Nord Africa ed in modo variegato, atteso che potevano arrivare sia barchini con poche decine di persone, sia barche che invece contenevano centinaia di persone ed "è noto che a volte l'eccessivo carico di mezzi navali utilizzati per questo fine ha comportato disastri, naufragi con centinaia di vittime, ricordo che, appunto, almeno 300 persone, forse di più, sono morte a pochi metri dalla riva di Lampedusa proprio perché la barca su cui si trovavano si è rovesciata, anche a causa delle condizioni del mare. Quindi, c'è di tutto effettivamente, come dicevo prima io posso confermare che nell'arco di poche ore possono verificarsi picchi di afflusso e determinare la saturazione ben oltre il limite teorico del centro di accoglienza di Lampedusa, parliamo effettivamente anche di migliaia di persone".

L'1 agosto a seguito di interlocuzioni con vari organi e il Piantedosi, le autorità italiane avevano lavorato per indirizzare Open Arms presso un'altra destinazione, in particolare la Spagna, perché, secondo la legislazione internazionale in materia di diritto del mare, è lo Stato di bandiera che conserva una sua competenza anche per quanto riguarda le persone a bordo di quella nave ("..credo di aver parlato proprio con il Prefetto PLANTEDOSI di



alcuni aspetti relativi ...alla legislazione internazionale in materia di diritto del mare, in forza della quale è lo Stato di bandiera della nave che ha, che conserva una sua competenza anche per quanto riguarda le persone a bordo di quella nave”).

Il CAPUTO continuava rimarcando che, da parte del Comandante della nave, era stata obiettata la necessità di portare i migranti in Italia dal momento che era il territorio che offriva il porto più sicuro e più vicino per lo sbarco dei migranti (*“se ricordo bene da parte...del Comandante della nave era stata obiettata la necessità che, appunto, rispetto alla possibilità di portare i migranti altrove, si doveva necessariamente fare riferimento all'Italia proprio perché appunto era in quel momento il territorio che offriva il porto sicuro più vicino per quanto riguarda lo sbarco dei migranti”*), sostenendo che, poi, non si era raggiunta una decisione e che la situazione si era risolta con l'intervento della Procura della Repubblica di Agrigento (*“quindi, sì, ricordo che effettivamente avevamo esaminato questo aspetto, ma poi, rispetto alle sollecitazioni dello Stato italiano verso la Spagna, credo di ricordare che non fu raggiunto alcun risultato e, quindi, poi la situazione è evoluta come dicevamo prima, quindi si è risolta con l'intervento della Procura della Repubblica di Agrigento”*).

Alla domanda del P.M. *“Lei ricorda se nell'estate del 2019, oltre Lampedusa, c'erano in tutta Italia altre strutture in grado di ospitare i migranti presenti sulla Open Arms?”*, il teste rispondeva di non esserne a conoscenza, non rientrando nelle competenze del Prefetto quella di trovare una sistemazione a queste persone, ma di sapere, allo stesso tempo, che insisteva una rete di Prefetture, *“in particolare Prefetture meridionali, nel cui territorio sono attive strutture che possono fungere da centro di prima accoglienza per i migranti e, come dicevo prima, tutta questa complessa organizzazione ha un punto di riferimento a livello centrale nel dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione, che, quindi, interviene per aiutare le varie situazioni di picco che si possono verificare sul territorio”*.

Per quel che attiene poi alla circostanza che la OPEN ARMS fosse stata autorizzata a ridossarsi nei pressi di Lampedusa, il CAPUTO spiegava che una delle preoccupazioni principali era quella che *“l'improvviso peggioramento delle condizioni meteorologiche potesse porre a repentaglio la vita dell'equipaggio e dei migranti presenti a bordo. Di tal che da parte degli organi tecnici competenti era stata individuata una posizione, quindi un ridosso....dove si potesse notevolmente attenuare il rischio che le condizioni meteorologiche potessero impattare in maniera troppo negativa sulla sicurezza a bordo della nave”*.

*

CREUS Reig Mark (cfr. pg. 74 e segg delle trascrizioni dell'udienza dell'8/4/2022):

Il teste ha dichiarato di essere entrato in Open Arms nel marzo del 2017 come primo ufficiale di bordo e di esserne poi diventato Capitano, ruolo che ricopriva anche all'epoca dei fatti.

Il CREUS ha affermato di avere partecipato ad operazioni di soccorso sin dall'anno 2017, ma di non essere in grado di quantificarle, aggiungendo di non avere mai ottenuto, nel corso degli anni, alcun Pos da parte di Malta, ma soltanto assistenza medica.

Di converso, in quasi tutte le occasioni, sia prima che dopo la vicenda per cui è processo, l'Italia aveva concesso un porto sicuro e si era sbarcati sia nel sud Italia che in Sicilia; il teste, ha, inoltre, specificato che *“a partire dal 2019, tutte le volte è successo di ottenere, appunto, questa indicazione di Pos da parte dell'Italia e peraltro con pochissimi giorni di permanenza in mare. Quindi, una risposta in pochi giorni”*.

Con riguardo all'estate del 2019 il Comandante riferiva in merito alle singole operazioni di salvataggio cui aveva partecipato, precisando che la prima era avvenuta l'1 agosto nella zona S.A.R. Libia, con 55 persone – di cui due bambini e 16 donne, alcune anche in gravidanza –; la seconda era avvenuta il 2 agosto nella zona S.A.R. Malta, con 69 persone; la terza il 9 agosto nella zona S.A.R. Malta, con 39 persone.

Il medesimo, invece, non ricordava esattamente la data in cui la Open Arms era partita da Siracusa.

Peraltro, il CREUS asseriva che in un primo momento era stata chiesta l'indicazione di un porto sicuro a Malta, ma che questa aveva sempre "risposto con un no netto", mentre all'Italia era stato chiesto un Pos il 2 agosto e la risposta era stata vaga, ("avrebbero trasmesso questa richiesta alle autorità competenti"). Lo sbarco a Lampedusa, infine, era stato autorizzato dalla Procura di Agrigento il 20 agosto.

Non avendo avuto l'indicazione di un porto sicuro in tempi ragionevoli, l'equipaggio aveva proceduto con delle interviste ai migranti per farne una identificazione (chiedendo età e nazionalità), svolgere una sorta di triage medico, comprendere se vi fossero casi o meno di soggetti con diritto di asilo e poi stilare un elenco da trasmettere alle autorità competenti.

Aggiungeva il CREUS che, secondo Pancho (Francisco GENTICO), il volontario che aveva condotto le interviste, vi erano casi di soggetti che avrebbero potuto godere del diritto di asilo, per motivi di discriminazione sessuale, perché erano profughi di guerra o perché erano minori non accompagnati.

Il teste assumeva poi che vi erano a bordo anche minori non accompagnati e persone malate, per le quali tra l'1 e il 20 agosto erano stati effettuati diversi sbarchi per motivi sanitari e che non era a conoscenza della presenza o meno a bordo di terroristi.

Il CREUS asseriva, quindi, che l'Open Arms era una nave con una stazza di 20 tonnellate, che poteva contenere "allo stato attuale" 300 persone a bordo, ma che, al momento dei fatti "non c'era un numero esatto ma un numero di tonnellate che poteva sopportare sul ponte principale".

Alla contestazione del P.M. rispetto a quanto dichiarato dinanzi al Tribunale per i Ministri di Palermo in data 10 dicembre 2019, allorché aveva affermato che "La Open Arms è omologata per accogliere a bordo solo 19 persone", il teste spiegava che quello era il numero di persone per cui era omologata la nave prima di uscire dal porto, "cioè si intende 19 persone dell'equipaggio, ci sono dispositivi di salvataggio per 19 persone, ci sono 19 letti, secondo, appunto, questo registro della stabilità", aggiungendo tuttavia che "in condizioni di salvataggio" l'imbarcazione può accogliere sul ponte della nave un massimo di 22,5 tonnellate, che corrispondono a circa 300 persone di 75 chili.

In proposito, precisava ulteriormente il teste che "il registro" era cambiato, perché nell'agosto 2019 la capienza massima era di 20 tonnellate e che, naturalmente, il registro di stabilità fa riferimento ad un carico che sia bilanciato, "quindi bisogna considerare anche il fatto che quando si salvano delle persone possono gravare più su lato rispetto all'altro dell'imbarcazione, però comunque ribadisce il fatto che in quel momento erano 20 e, in virtù dell'aggiornamento, sono diventate 22,5 le tonnellate, appunto, corrispondenti alla capacità della nave".

Il CREUS riferiva, poi, che i bagni presenti a bordo della nave erano due, in corrispondenza del ponte principale, rimarcando che erano stati pensati per potere accogliere più persone rispetto alle 19 previste da omologazione, ma per tempi brevi.

Per quanto concerneva l'equipaggio, il teste asseriva che il totale di soggetti a bordo era 19, di cui 9 effettivi, ossia il Capitano, il primo ufficiale, il secondo ufficiale, gli addetti alle sale macchine, a cui andavano aggiunti i giornalisti (a bordo ve ne erano due, una giornalista e un cameramen, che non facevano parte di Open Arms e che essendo indipendenti riprendevano tutto ciò che accadeva a bordo), un medico, un'infermiera e tutti i volontari che si occupavano dell'assistenza dei migranti.

Il medico a bordo inizialmente era uno, insieme ad un'infermiera, durante i giorni di attesa in mare, invece, era salita a bordo una squadra di psicologi di Emergency (che però non dormiva sulla nave, ma veniva nel momento in cui era necessario supporto e riscendevano).

Il responsabile a bordo era sempre il Capitano, anche se era presente anche un capo missione, ossia un soggetto che si occupa fondamentalmente dei rapporti con le autorità, che al momento dei fatti, era Anabel MONTES.

Precisava, altresì, il teste che il Comandante ha il compito di mantenere l'ordine e la sicurezza della nave, dell'equipaggio e delle persone trasportate e che la normativa di riferimento era la legge di navigazione marittima spagnola.

Peraltro, il CREUS assumeva che le segnalazioni delle barche in difficoltà arrivavano loro tramite e-mail, da "Alarm Phone" (una Ong che riusciva a rimanere in contatto con le navi che si trovavano in mare attraverso un sistema satellitare), e in copia v'erano le autorità dei Paesi vicini, ossia, normalmente RCC Malta, JRCC Libia e MRCC Italia.

Puntualizzava, quindi, il teste che, come Comandante della nave, aveva l'obbligo di intervenire in una situazione di pericolo e di emergenza e che, avuto riguardo alla procedura tenuta in occasione della vicenda in esame, aveva tra l'altro informato le autorità italiane e maltesi, nonché provato a contattare la Guardia Costiera libica (*"naturalmente di tutti i passi che ha seguito durante questo intervento ha informato le Autorità [...] Essendo in zona, in area S.A.R. libica, ha effettuato delle chiamate anche, senza risposta. [...] Hanno provato a fare delle chiamate ma loro non hanno risposto, però loro ascoltavano le loro chiamate, cioè sentivano che c'erano delle chiamate in arrivo"*). Nel caso di specie, peraltro, erano riusciti a mettersi in contatto con l'imbarcazione attraverso un sistema di comunicazione fra navi, il "VHF".

Quando era arrivato nei pressi del battello in difficoltà *"in una situazione di stress"* (circa la prima operazione di salvataggio), e, cioè, nei pressi di una barca in legno di 7,5 metri di lunghezza circa che imbarcava acqua, aveva il motore bloccato ed in favore della quale non vi erano stati soccorsi da parte di altre imbarcazioni, avevano distribuito i giubbotti di salvataggio e avevano *"chiesto alle loro imbarcazioni di appoggio, quelle di supporto, di fornire informazioni sulle condizioni, sullo stato, appunto, di salute di queste persone e su quante fossero all'interno di questa imbarcazione"*.

Il teste, quindi, precisava che a bordo si trovavano un bambino che piangeva, stava male e aveva perso conoscenza e due donne in gravidanza (all'ottavo e al nono mese) di cui una con forti dolori addominali, perché il bambino in grembo aveva una posizione dell'encefalo scorretta; ed aggiungeva che, di regola, erano le "imbarcazioni di supporto" della nave (*in quanto molto più rapide, raggiungendo 25 nodi di velocità, contro i 10 della Open Arms*) che si avvicinavano ai battelli in legno o ai gommoni in difficoltà e, dopo aver distribuito i gilet, effettuano il trasbordo a bordo dell'Open Arms.

Dopo il salvataggio, il CREUS aveva provato ad informare le Autorità italiane e maltesi, ma non aveva ricevuto risposta.

Peraltro, durante il pomeriggio dell'1 agosto, lo stesso aveva ricevuto un'ulteriore segnalazione da parte di Alarm Phone in merito ad un'imbarcazione "di plastica" con circa 62 persone a bordo che aveva bisogno di soccorso immediato trovandosi in cattive condizioni; pertanto, tra la notte e le prime ore della mattina del 2 agosto, con non poche difficoltà, erano riusciti a trovare la barca al confine tra la zona SAR maltese e quella libica ed di ciò avevano informato le autorità maltesi e italiane.

A bordo vi erano anche persone in ipotermia e donne in gravidanza in gravi difficoltà.

Il porto più vicino, nonostante la barca si trovasse al confine tra zona S.A.R. Malta e zona S.A.R. Libia, era quello di Lampedusa.

In proposito, il CREUS riferiva che Malta non si riteneva competente, perché, secondo i loro satelliti, Open Arms si trovava in acque libiche, al contrario di quanto dal medesimo comandante sostenuto.

Il 2 agosto, dopo che Malta aveva rifiutato di concedere un Pos, questo veniva chiesto all'Italia, che rispondeva di avere trasmesso l'informazione alle autorità competenti.

Peraltro, lo Stato di bandiera, la Spagna, conosceva la situazione perché *“già durante la prima operazione di salvataggio gli avevano detto di chiamare Tunisi, questa prima richiesta che è venuta dalla Spagna di rivolgerci a Tunisi in verità era sbagliata ed era frutto di un errato, diciamo, convincimento, cioè che la posizione fosse in acque, in area S.A.R. tunisina, invece poi si è scoperto in area S.A.R. libica, si è scoperto tramite le e-mail”*.

Il teste aggiungeva che era sorta la necessità di fare alcuni sbarchi per motivi sanitari e, dopo un raccordo tra Malta e Italia, era stata inviata una imbarcazione di soccorso da parte dell'Italia, probabilmente perché Lampedusa era il porto più vicino.

All'1.10 del mattino di giorno 3 agosto era stata inviata un'email a Malta e all'Italia per il soccorso ; all'1.50 aveva risposto l'Italia, nello specifico Lampedusa e l'operazione di evacuazione sanitaria era stata poi realizzata alle 4.41.

Il CREUS riferiva, peraltro, che Open Arms aveva a disposizione una equipe di avvocati (alcuni ingaggiati a seguito delle operazioni di salvataggio effettuate, per cercare di risolvere le problematiche sorte); che non ricordava in quale data (se l'uno o il due agosto) gli fosse stato notificato il decreto dello Stato Italiano che stabiliva, per la sua imbarcazione, il divieto di ingresso e transito; e che comunque il fatto che rischiasse delle sanzioni non lo interessava perché riteneva preminente la necessità di salvare vite umane (*“è cambiato, perché prima prevedeva una multa di 250.000 euro, poi di un milione, comunque a loro non interessa perché quando si tratta di salvare vite non gli interessa”*).

In ogni caso, a seguito di contestazione di quanto dichiarato dinanzi al Tribunale per i Ministri il 10 dicembre 2019, il teste confermava di avere *“ricevuto il 2 agosto 2019 un divieto dell'autorità italiana ad avvicinarmi alle acque territoriali di competenza”*, rimarcando che tale divieto era sempre stato rispettato, anche nella effettuazione dei salvataggi operati mantenendosi a 24 miglia di distanza.

Per quanto riguarda il periodo dal 3 al 9 agosto, il teste dichiarava che dopo aver richiesto il Pos all'Italia, erano rimasti a 24 miglia dal Porto di Lampedusa, per evitare, di forzare l'ingresso ed, al tempo stesso, per stare il più vicino possibile al porto sicuro, continuando a dare assistenza alle persone salvate (*“Il progetto era mantenersi quanto più vicino possibile al porto sicuro più vicino e non andare mai oltre, diciamo, non entrare mai oltre le 24 miglia per evitare di forzare l'ingresso nelle acque territoriali italiane”*).

Quanto alla circostanza se, tenuto conto del divieto di ingresso in acque italiane, avesse preso in considerazione la possibilità di andare in Spagna, il CREUS assumeva che *“era in attesa di una risposta”* e che *“prima di dirigersi in Spagna dovrebbe ricevere risposta negativa da parte di quelli che sono i porti sicuri più vicini, quindi Malta, che effettivamente ha detto di no, Italia, Grecia e Francia”*.

Il terzo soccorso, avvenuto il 9 agosto, era stato segnalato alle 22:00 circa dell'8 agosto, tramite un dispositivo chiamato Naptex, che era a bordo della nave (*“hanno ricevuto una e-mail da parte di RCC Malta, con la posizione di una barca”*).

In proposito il CREUS affermava che *“dopo aver ricevuto questa comunicazione da Malta sulla posizione di questa barca, abbiamo dato una sorta di ricevuta di ritorno a Malta, cioè abbiamo confermato di avere ricevuto questa comunicazione e ci siamo diretti verso lì”; “Hanno mandato avanti le imbarcazioni ausiliarie, che sono più rapide di Open Arms, e si sono accorti che sulla zona, tramite la mappa elettronica che so che è in loro possesso, c'era un elicottero che sorvolava tutta la zona. [...] Hanno richiesto all'imbarcazione ausiliaria se era stato avvistato questo elicottero, appunto, in zona e l'imbarcazione ausiliaria ha dato risposta affermativa. Più tardi ricevono un'altra mail da Alarm Phone, questa volta in cui si dice che, appunto, i componenti a bordo di questa barca erano stati... avevano avvistato questo elicottero sopra di loro. A quel punto abbiamo pensato che il punto in cui quell'elicottero sorvolava quella zona era il punto, appunto, di salvataggio, dove era necessario effettuare il salvataggio”*.

A quel punto le autorità di Malta avevano comunicato che sarebbe arrivata una loro imbarcazione ad effettuare il salvataggio, ma la Open Arms si era resa conto che la barca si trovava in cattive condizioni, c'era uno squarcio e imbarcava acqua, motivo per cui non era possibile attendere le 7 ore necessarie per l'arrivo dei soccorsi maltesi ed avevano chiesto a

Malta di provvedere loro stessi: così alle 2 del mattino del 9 agosto avevano iniziato le operazioni di salvataggio (*“avendo appreso che i maltesi sarebbero arrivati solo dopo sette ore, ho deciso di imbarcare le persone a bordo, perché diversamente sarebbero annegati?”*).

L'imbarcazione maltese, una volta arrivata, aveva chiesto di trasferire i 39 migranti salvati durante l'ultima operazione nelle loro barche ausiliarie, ma il CREUS si era rifiutato di effettuare il trasferimento temendo disordini a bordo, infatti non sarebbe stato in condizioni di spiegare a tutti gli altri migranti per quale motivo questi – tra l'altro saliti per ultimi – sarebbero scesi per primi.

Il teste ha quindi spiegato di aver chiesto al Comandante dell'imbarcazione maltese di prendere tutti i migranti e non solo gli ultimi 39, ma lo stesso gli aveva risposto che la sua barca era troppo piccola per tutti e, all'offerta del CREUS di accompagnarli e attendere che arrivasse una barca più grande, non aveva ricevuto alcuna risposta.

Peraltro, secondo il CREUS, la situazione a bordo cominciava ad essere tesa, c'erano state alcune evacuazioni per motivi sanitari e quelli rimasti a bordo chiedevano *“perché lui sì ed io no?”* e *“durante i giorni in cui eravamo rimasti fermi, sapendo che c'era una televisione (n.d.r. una équipe spagnola che riprendeva la situazione) a bordo, hanno organizzato una sorta di manifestazione con dei cartelli, su cui era scritto “vogliamo un porto sicuro adesso”*.

In ogni caso, confermava quanto dichiarato in precedenza e, cioè a dire, che *“Malta ribadiva il diniego della disponibilità di accogliere tutti in quanto la loro imbarcazione non avrebbe potuto accogliere la totalità dei migranti, la mia proposta di aspettare altre unità... hanno nuovamente negato di offrire ausilio a tutti i migranti a bordo. A quel punto ho rifiutato di fare sbarcare i 39 migranti per evitare insurrezioni”*; *“In concreto, a bordo della Open Arms, dopo nove giorni dal primo salvataggio e dopo avere effettuato diverse Medevac, c'erano situazioni di nervosismo fra i migranti, che ritenevano ingiuste le evacuazioni solo di alcuni rispetto agli altri, paventando anche conflitti fra le varie razze presenti a bordo, in quanto le ultime 39 persone salvate erano nordafricane, mentre gli altri erano di provenienza sub sahariana, conflitto che si era profilato già dalla prima notte”*.

Una volta che la nave aveva a bordo tutti i migranti delle tre operazioni di soccorso, il progetto della Open Arms era quello di raggiungere il porto sicuro più vicino, cioè Lampedusa, attendendo la risposta dalle autorità delle aree S.A.R. più vicine (Malta e Italia), così come, secondo il CREUS, prevedeva la legge.

Il teste, inoltre, aggiungeva che tra il 9 e il 14 agosto era stato richiesto lo sbarco dei minori alla Spagna, a Malta e all'Italia; che il 14 agosto, in particolare, era stata inviata una lettera all'Ambasciata spagnola a Malta chiedendo lo sbarco dei minori, ma non v'erano state risposte; e che sempre il 14 agosto, nel pomeriggio, avevano ricevuto la comunicazione dell'annullamento, da parte del Tar di Roma, del divieto di ingresso e transito nelle acque nazionali.

Peraltro, secondo il CREUS, in quel momento le condizioni meteo-marine non erano buone: dalle 4 del mattino del 14 e per tutta la giornata c'erano state onde alte circa 2/3 metri e i soggetti a bordo, che si trovavano sul ponte riparati da una copertura fatta *“dello stesso materiale delle vele delle imbarcazioni”*, erano impauriti.

Il 15 agosto la nave era già al riparo, ma il meteo era migliorato e le onde erano alte circa un metro e mezzo.

Prima di entrare in acque nazionali (intorno alle 00.50 del 15 agosto), il CREUS, era stato fermato dalla Guardia di Finanza che *“mi ha posto delle domande, mi viene detto dalla Guardia di Finanza che c'è una multa di un milione di euro per me, l'armatore, e io dico che ne sono al corrente. Io sostengo che, avendo parlato con gli Avvocati, gli comunico che questa... non ci sono più queste sanzioni, che non sono più in vigore, e però loro mi dicono che comunque non ho il permesso di entrare alla ricerca di un porto sicuro in Italia, e chiedo di entrare in acque territoriali italiane per mettermi al riparo dal cattivo tempo”*.

La Guardia di Finanza aveva concesso l'entrata nelle acque territoriali, purché la nave non fosse entrata in un porto (*“Prima parlo con la Guardia di Finanza, che mi mette al corrente*

del fatto che ci sono queste sanzioni, e alla fine è la Guardia di Finanza stessa che mi dice che posso entrare per mettermi al riparo dal cattivo tempo”).

Il teste dichiarava, inoltre, di aver più volte chiesto il Pos alle autorità italiane e di non avere mai ricevuto risposta.

Di contro, il centro di coordinamento del salvataggio spagnolo il 18 agosto gli aveva ordinato (prima oralmente e poi tramite e-mail) di recarsi al porto di Algeciras, ma, trovandosi la barca in acque territoriali italiane, secondo il CREUS, doveva “essere l'Italia a dirmi, a darmi istruzioni, la Spagna poteva al limite dire all'Italia “fai in modo che Open Arms faccia questo”.

Il teste ha riferito, inoltre, che la Open Arms aveva chiesto un'ulteriore conferma “ad un'autorità spagnola diversa dal centro di coordinamento del salvataggio spagnolo” circa l'indicazione del porto sicuro di Algeciras, perché, secondo lui “non era comprensibile quest'ordine ricevuto”; tale autorità aveva chiesto al CREUS quale fosse il porto spagnolo più vicino e il medesimo, presa una mappa e visto che il porto più vicino era quello di Palma Di Maiorca, gliel'aveva indicato.

Però, secondo il CREUS per raggiungere tale porto sarebbero state, comunque, necessarie circa 50/60 ore di viaggio, sicché non avrebbe potuto comunque accettare tale soluzione (“però noi non eravamo in condizioni di navigare ancora per un'ora, noi non eravamo in condizioni di poter navigare neanche per un'ora) : per tale ragione, avevano, quindi, “proposto che fosse un'altra imbarcazione a venire a recuperarli, a venire recuperarli per... che entrasse al porto di Lampedusa e poi fossero inviati in Spagna”.

Al riguardo, il teste precisava che non sarebbero stati in grado di raggiungere la Spagna, perché le persone a bordo “non stavano bene psicologicamente, fisicamente, erano a 700 metri da un porto, c'erano persone che avevano già minacciato di gettarsi in acqua”.

Sicché, “allontanarsi ulteriormente dalla costa avrebbe messo in pericolo ulteriormente le loro vite e il mio obbligo, invece, è salvaguardare le loro vite, tutelarle”; “quattro persone si erano già gettate in acqua però c'erano minacce che ci fosse un'azione di massa, quindi che più persone si gettassero in acqua”.

Il capitano, allora, aveva chiesto di venire “scaricato” dalla responsabilità di navigare ancora fino in Spagna e aveva proposto alle autorità spagnole di venire a prendere i migranti con una imbarcazione diversa che riuscisse a portarli in un porto sicuro spagnolo; tuttavia, la risposta positiva era sopraggiunta quando “già ci avevano concesso di entrare a Lampedusa”.

Riferiva, inoltre, il CREUS che lo Stato italiano aveva offerto viveri ai migranti ed aveva chiesto di cosa Open Arms avrebbe avuto bisogno per portarli in Spagna, offrendosi, loro stessi, di portarne solo una parte; il teste, tuttavia, ha spiegato che non avrebbe potuto trasportare neanche un carico minore di soggetti in Spagna, dal momento che il problema principale era la condizione psicologica dei migranti e le loro continue minacce di gettarsi in acqua.

Quanto alla possibilità di rischiare “sanzioni, rientrando in Spagna con questo carico”, il teste assumeva di avere sempre agito conformemente alla legge, per cui non temeva di incorrere in sanzioni.

Il CREUS affermava, poi, che tra il 18 e il 20 agosto erano saliti a bordo il Procuratore, lo psicologo, e si erano svolti dei colloqui nonché fatte delle evacuazioni.

Alla domanda della parte civile circa altri procedimenti penali avuti in relazione alle operazioni di soccorso condotte in Italia, il teste rispondeva che una volta era stato indagato da un Procuratore del Tribunale di Ragusa, ma che il procedimento era stato archiviato perché non c'erano elementi idonei ad esercitare l'azione penale.

Di seguito, il teste confermava che i migranti soccorsi, in data 8 agosto del 2019, in numero di 80, attraverso la Open Arms, avevano inoltrato delle email a ITMRCC@mit.gov.it, con le quali avevano manifestato la volontà di richiedere asilo con dichiarazioni appositamente firmate.

Peraltro, lo stesso riferiva che Open Arms aveva lasciato il porto di Siracusa il 29 luglio, con destinazione il porto di Lampedusa; successivamente, tuttavia, avevano ricevuto

ordini "da parte dell'ufficio di Open Arms, l'armatore, il Comandante delle operazioni" di cambiare destinazione e di dirigersi verso la frontiera tra Malta e la Libia, precisamente nell'area "Nord S.A.R. Libia, sud S.A.R. Malta, al confine tra le due zone S.A.R. di Libia e Malta", quando ancora non c'era nessun soccorso da effettuare.

In proposito, il CREUS escludeva che ciò fosse successo per via di "un appuntamento" con migranti da imbarcare, ma semplicemente perché date le favorevoli condizioni metereologiche era prevedibile il fatto di imbattersi in una imbarcazione sovraccarica di persone da soccorrere ("non c'era nessun appuntamento e non mi sorprende che sia stato dato quel tipo di ordine, perché se mi dicono di andare lì è per andare lì, non c'era un appuntamento, è una imbarcazione che si occupa di salvataggio. [...] Io non rilevo alcuna coincidenza, trattandosi di un lasso di tempo dal 29 luglio all'1 agosto, sempre possono esserci coincidenze ma in questo caso non la vedo. [...] È chiaro, non c'era nessun appuntamento, quando c'è bel tempo la previsione è che può succedere qualcosa. [...] In caso di condizioni meteo favorevoli può sbarcare dalla Libia, succede tutti i giorni, una imbarcazione, se le condizioni meteo sono buone, sono favorevoli. [...] Sono in tutti i casi barche, imbarcazioni di plastica che vanno sempre sovraccaricate, perché possono caricare 60, 100, 120 persone, quantomeno è necessario che le condizioni del tempo siano buone per poterle fare uscire proprio materialmente dalla spiaggia"). Invero, a detta del CREUS è "una realtà" quella per la quale normalmente i barchini vengono fatti uscire quando c'è bel tempo per mandarli in quelle zone S.A.R.

Il teste, peraltro, assumeva che la Open Arms era provvista di certificazione di salvataggio, anti inquinamento e anti incendio e riteneva improbabile che per il Governo italiano non potesse essere adibita in modo professionale all'attività di ricerca e soccorso e che, sul punto, vi fosse un contrasto tra l'autorità spagnola e l'autorità italiana ("Dubito che sia così, perché altrimenti, se fosse così, Open Arms sarebbe ancora in un porto italiano ferma, confiscata").

Con riferimento al primo evento (dell'1/8/2019) il teste dubitava che Eunavfor (vale a dire, la prima operazione militare di sicurezza marittima dell'Unione Europea, diretta, tra l'altro, a monitorare il mare ed a verificare la presenza di barchini in difficoltà) potesse avere affermato che il barchino "aveva una buona galleggiabilità". Invero, "Con 55 persone a bordo, una lunghezza di sette metri e mezzo e i motori tutti bloccati su un lato, lo dubito [...] Era sovraccaricata, era una barca sovraccaricata, con 55 persone a bordo, che pendeva da un lato... [...] Sì, sì, ondeggiava e imbarcava acqua dalla parte, naturalmente, in cui era sommersa dall'acqua. [...] No. Fintantoché ero lì no, fintantoché io ero lì no, non è affondata, quello che noi abbiamo fatto è un soccorritore che è salito a bordo e ha messo la marca di Open Arms affinché fosse chiaro che quella barca fosse stata oggetto di un salvataggio e, quindi, non c'era di che preoccuparsi".

Il CREUS asseriva, poi, che il predetto "barchino", una volta effettuate le operazioni di salvataggio, era stato abbandonato sul posto, dopo essere stato contrassegnato "con un segno azzurro", come avveniva e come era "importante" fare per tutte le barche rispetto alle quali si facevano i salvataggi.

Peraltro, il teste ribadiva di essere stato a conoscenza del decreto col quale veniva vietato alla OPEN ARMS l'ingresso nelle acque nazionali italiane, essendogli pervenuto in italiano al suo indirizzo di posta elettronica, assumendo che nonostante le condizioni meteo fossero molto buone e nonostante il divieto di entrare in Italia, non si era recato immediatamente in Spagna perché "come da legge, devo recarmi al porto sicuro più vicino" [...] "È l'autorità (ndr il Ministero dell'Interno) che decide, il Comandante non può decidere la destinazione".

In proposito, il comandante CREUS asseriva che "il procedimento legale che si segue è quello di rivolgersi all'autorità, alle autorità S.A.R. della zona in cui ci si trova e di quelle vicine, e queste autorità devono scaricare il Comandante dalla responsabilità quanto prima. L'Italia avrebbe potuto chiamare la Spagna, spiegarle tutta la situazione e dire vattene in Spagna, il Capitano riceve sempre... esegue gli ordini o se no va nel porto sicuro più vicino, si dirige al porto sicuro più vicino", precisando che se l'1 agosto avesse fatto rotta per la Spagna avrebbe contravvenuto alla legge che regola il salvataggio in mare, "secondo la quale bisogna rivolgersi all'autorità della zona in cui ci si trova o ai paesi vicini. È obbligatoria la collaborazione, è obbligatoria la collaborazione tra di loro".

Il Capitano ha, quindi, spiegato che *“A Malta è stato chiesto e hanno risposto di no, la Libia non la consideriamo un porto sicuro, il seguente paese è l'Italia e questo è il motivo per cui ho parlato di Italia”*.

Circa la contestazione della difesa in riferimento alle due e-mail ricevute da Malta rispettivamente il 2 e il 4 agosto in cui si invitava a considerare quale porto sicuro quello d'origine, il teste riferiva che *“c'è stato una sorta di contrasto, nel senso che abbiamo chiesto a Malta, secondo noi eravamo in S.A.R. maltese, loro invece sostenevano che fossimo in S.A.R. libico, e fondamentalmente la risposta è stata vattene a casa tua. Per quello che lui ricorda è che nella e-mail in inglese, che non coincide con quello che ho appena detto, ho appena tradotto, Malta non è il porto vicino più sicuro e la risposta è stata vattene a casa tua”*.

Tuttavia, come già ribadito più volte, la scelta non era stata quella di dirigersi verso la Spagna perché *“non era il porto vicino più sicuro e l'unica maniera di effettuare i salvataggi è quello di farlo nel rispetto della legge”*. In altre parole, secondo il CREUS, il POS, quale porto sicuro più vicino, era quello di Lampedusa.

Il teste ha, altresì, riferito che inizialmente la Spagna aveva pensato che il primo salvataggio fosse avvenuto in una *“zona S.A.R. tunisina e, quindi, c'ha detto di rivolgerci alla Tunisia. È stato chiarito però che non eravamo in zona S.A.R. Tunisia ma in zona S.A.R. Libia”*.

In ogni caso, secondo il CREUS, la Tunisia non poteva essere considerata *“un porto sicuro”*.

Il CREUS aveva poi asserito che il 3 agosto – come di regola accadeva– aveva cercato di avvicinarsi al porto sicuro più vicino, tenendo conto delle deviazioni che le condizioni del mare potevano imporre e che nei giorni successivi aveva *“alimentato”* le 124 persone a bordo, attendendo che le autorità competenti lo sgravassero dalle sue responsabilità.

Peraltro, il teste confermava che IMRCC Italia in data 3 agosto 2019, comunque successivamente alla notifica del decreto, aveva inviato una e-mail informando che la richiesta di Pos era stata inoltrata alle autorità nazionali competenti.

Quanto al terzo evento di salvataggio, il teste riferiva che Malta l'aveva *“sostanzialmente autorizzato a decidere, sulla base di quella che era la sua esperienza, se si trovava di fronte ad una situazione di pericolo oppure no”* e, ritenendo che vi fosse una situazione di pericolo, soprattutto in considerazione del fatto che la barca maltese sarebbe arrivata solo alle 7 del mattino, e, dunque, diverse ore più tardi, aveva deciso di effettuare l'operazione di salvataggio per evitare conseguenze rischiose.

Il CREUS aggiungeva, poi, che Malta con due e-mail del 10 agosto, rispettivamente delle 5.48 e delle 6.55, aveva comunicato che i 39 migranti salvati quella notte andavano trasbordati sull'imbarcazione maltese: egli, tuttavia, si era rifiutato di ottemperare e di effettuare il trasbordo per ragioni di sicurezza.

Peraltro, il teste assumeva di avere richiesto riparo più volte a Malta nei giorni fra il 13 e il 14 agosto a causa delle brutte condizioni meteo, confermando di avere ricevuto da Malta solo risposte negative e spiegando che in quel momento aveva chiesto riparo a tutti i porti nelle vicinanze, *“Tunisi neanche mi risponde, in quel momento non risponde nessuno, l'unica opzione che ho non è quella di andare in Spagna, come già ho spiegato prima, stare attento alle condizioni delle onde che vengono da poppa o da prua, quindi che decide il mare, non posso andare a nord, comincio ad andare verso sud, nel momento in cui viro, poi ne virare di nuovo torno a nord per un momento. Il giorno dopo le condizioni del mare continuano a peggiorare, arriva un momento in cui chiedo all'Italia. [...] Nel chiedere all'Italia, chiedo: posso entrare a causa delle cattive condizioni meteo? E l'Italia mi risponde di sì”*.

Il CREUS, quindi, asseriva che il 15 agosto erano scesi dalla nave 5 migranti, a seguito di report di natura psicologica, e che il 16 agosto la situazione era diventata insostenibile. Invero, c'era una situazione generale di malessere, panico, stress, liti e alle ore 12.54 Open Arms (segnatamente, Anabel Montes) aveva inviato una e-mail all'Italia con la quale si chiedeva lo sbarco a causa di gravi motivi di salute psicologica.

Tuttavia, proseguiva il teste, le *“autorità italiane non hanno compreso che fosse [...] riferito a tutti i migranti, hanno richiesto che ci fossero dei colloqui individuali, che è un qualcosa che non si può fare in pochi minuti?”*. In ogni caso, il 17 agosto, il personale aveva cominciato a effettuare questi report individuali, ma non erano riusciti a terminarli perché richiedevano tempo.

Sul punto, pertanto, nel confermare che il pomeriggio del 19 agosto l'IMRCC Italia mediante mail aveva sollecitato *“il report medico che riferisca la situazione individuale delle persone attualmente presenti a bordo”*, il teste spiegava che avevano fatto il possibile ed aggiungeva che, se realmente l'intenzione fosse stata quella di dar loro una mano, avrebbero potuto aiutarli a fare questi colloqui (*“Abbiamo fatto tutto quello che potevamo, abbiamo lavorato tantissimo, ce l'abbiamo messa tutta, non abbiamo smesso di lavorare neanche un secondo, neanche con le evacuazioni, se realmente avevano intenzione di aiutarci potevano salire ed aiutarci, aiutarci a fare, a realizzare questi colloqui?”*).

Quanto alla circostanza che l'Italia, nel rivolgere ad Open Arms l'invito ad andare in Spagna, si sarebbe prestata ad aiutarla per il trasferimento dei migranti fino al Paese d'origine, accompagnandola con un mezzo navale italiano e pure prendendo a bordo una parte dei migranti, il CREUS precisava che sarebbe stato necessario che venissero *“sbarcati tutti”* e non solo una parte, perché c'era gente che si stava gettando in acqua a 700 metri dalla costa e avrebbe messo in pericolo le persone a bordo (*“totale lo accetto, non accetto il parziale, quello parziale, perché credo di mettere in pericolo la gente che è a bordo, accompagnerei con piacere una imbarcazione italiana, però non sotto la mia responsabilità?”*).

Peraltro, il teste riferiva di avere informato la Spagna in merito alla necessità di avere una risposta urgente vista la situazione insostenibile a bordo, precisando che la circolare 167/78 gli impediva di andare in Spagna, perché dopo 18 giorni di permanenza in mare andava sollevato dall'incarico.

Aggiungeva, poi, il teste che tutte le decisioni prese durante il suo periodo a bordo spettavano a lui, ma che era assistito da una squadra di persone (tra cui anche un'equipe di avvocati) che si trovava in parte sulla Open Arms e in parte a terra (*“secondo l'articolo 184, peraltro, della legge di navigazione, l'armatore non mi può buttare fuori, né mi può dire qualcosa, perché io sono il Comandante, la decisione ultima è sempre la mia”*), precisando che, durante il periodo di richiesta di Pos all'Italia, sia esso CREUS che tutto il suo staff erano venuti a conoscenza del dibattito che si stava svolgendo in Italia a proposito dei migranti. Invero, a bordo c'era sia la copertura internet (trovandosi a 700 metri dalla costa) sia la televisione.

Infine, il teste dichiarava che avevano effettuato più richieste formali di Pos allo Stato italiano (*quella del 2 agosto e anche altre, successive al soccorso operato il 9 per evacuazione medica di massa*), ribadendo che la Open Arms è una imbarcazione di salvataggio, non di passaggio, per cui era consentito che a bordo fossero presenti 300 persone, dal momento che, dopo i soccorsi, le medesime avrebbero dovuto essere sbarcate nei porti sicuri.

§§§

Alla successiva udienza del 13 maggio 2022 il Tribunale, sciogliendo le riserve assunte nelle precedenti udienze, disponeva l'acquisizione della documentazione offerta in produzione dalla Difesa dell'imputato e dalla Difesa della Parte Civile Lega Ambiente, nonché (*solo quale mero documento*) della Relazione del Tribunale di Palermo – Sezione reati ministeriali del 30 gennaio 2020, di cui al punto nr. 50 della produzione del Pubblico Ministero.

  37

Per converso, il Collegio disattendeva la richiesta di trascrizione e di traduzione avanzata dal Pubblico Ministero con riguardo alla deposizione del teste CREUS.

Si procedeva, quindi, all'esame dei testi DI NATALE Katia Valeria, MANCINI Fabrizio e, con l'ausilio di un interprete, di MONTES MIER Ana Isabel.

Inoltre, veniva acquisita la documentazione menzionata nel corso dell'esame dal teste MANCINI, le note della Capitaneria di Porto del mese di agosto del 2019 mostrate al medesimo teste e copia della mail inviata l'1/8/2019 da OPEN ARMS.

§§§

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza del 13/5/2022

*

DI NATALE Katia Valeria: (cfr. pg. 10 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 13/5/2022):

La testimone – che all'epoca frequentava una scuola di specializzazione in medicina – nell'affermare di aver partecipato a un sopralluogo effettuato a bordo di Open Arms in data 15 agosto 2019 (“nell'ambito di uno dei pattugliamenti ordinari”), poiché collaborante con “il CISOM, il corpo italiano di soccorso dell'ordine di Malta, nell'ambito del progetto Passim Due di primo soccorso in mare”, assumeva che a bordo della nave erano presenti “Cento quarantasette” migranti, di cui “Trentuno” minori e “ventuno donne” (cfr. pag. 11) e che le condizioni igienico-sanitarie sull'imbarcazione erano assai precarie.

In particolare la teste affermava che dette condizioni “...erano davvero scadenti [...] precarie, perché i migranti erano tutti ammassati sulla nave” “[...] non c'erano dei letti. I migranti erano disposti sul ponte principale della nave, tutti insieme, c'era una sorta di tendone a coprire, diciamo una tettoia costruita così con un tendone, ed erano tutti lì, e c'erano due bagni chimici [...] c'erano solo i WC, i due lavabi dei WC, non c'erano docce”... “[...] I bagni chimici erano solo due e i migranti erano cento quarantasette, e quindi non sempre riuscivano tutti a usufruire dei bagni chimici” (cfr. pag. 16) per cui dovevano espletare i loro bisogni fisiologici nel medesimo spazio in cui dormivano e consumavano i pasti (“[...] è bastato sentire l'odore per capire, e poi abbiamo potuto vedere degli uomini che urinavano [...], però si erano organizzati con dei secchi che tiravano su l'acqua dal mare [...]” (cfr. pag. 21).

Peraltro, la teste riferiva che non erano stati eseguiti accertamenti in merito alla salute psicofisica dei migranti, “perché era impossibile in quelle condizioni, erano tutti sul ponte, non c'era un luogo adatto” (cfr. pag. 12), ma che si era proceduto, al contrario, a “una breve valutazione sul ponte della nave” stessa. I sanitari intervenuti si erano confrontati con il medico di bordo, che aveva mostrato loro il diario clinico tenuto nei giorni di navigazione ed esposto i “casi secondo lui più rilevanti”.

I medesimi casi erano stati poi annotati nella relazione di servizio del CISOM. Unitamente al predetto medico di bordo, oltre che insieme ad “un ufficiale della Marina Militare,

due ufficiali della Guardia di Finanza [...] e l'infermiere", il personale sanitario aveva dunque "fatto un breve giro sul ponte della nave e obiettato soltanto alcune cose che era possibile valutare. Il resto chiaramente non era fattibile in quelle condizioni" (cfr. pagg. 12, 17).

Si erano riscontrati sui migranti "soltanto delle lesioni di natura cutanea, quindi dei segni di parassitosi e dei segni di infezioni della cute", nonché "dei segni di scabbia", ed "infezioni della cute di verosimile origine stafilococcica"; al riguardo, la teste chiariva che "Quando si riscontra un caso di scabbia o di altri tipi di parassitosi, si deve agire subito con un trattamento specifico, si deve isolare il soggetto e trattare anche gli indumenti, eventualmente le lenzuola, tutto quello che il soggetto ha manipolato" (cfr. pagg. 19, 20).

La DI NATALE precisava, poi, che una donna presentava delle "ustioni pregresse, però in fase di remissione, perché era stata trattata"; che "c'erano dei migranti con delle ferite in parte guarite"; e che un uomo – successivamente evacuato nella notte tra il 15 e il 16 agosto, ancorché il suo caso non costituisse un'emergenza medica- "aveva un ginocchio molto infiammato", "fortemente tumefatto", risultando dalle notizie anamnestiche raccolte era risultato che "aveva avuto delle ferite da arma da fuoco" (cfr. pagg. 13, 16, 27).

Inoltre, secondo la teste, una "[...] ragazza minorenni [...] presentava dei segni di anemia" ed il medico di bordo aveva riferito al personale CISOM che a ciò si associava "metrorragia da alcuni giorni" e che "da tre giorni aveva smesso di mangiare" (cfr. pag. 20).

Tuttavia, era poi emerso che la giovane, poi sbarcata nella notte del 15 agosto, non fosse minorenni e che non si fosse trattato di un'emergenza sanitaria (cfr. pag. 23, 24, 25, 26).

Sempre secondo la teste, era stata riscontrata la presenza di un minore affetto da otite media purulenta con timpano perforato, poi evacuato alle ore due e venti del 16 agosto, anch'egli successivamente identificato come soggetto maggiorenne.

Affermava, altresì la DI NATALE che non vi erano state le condizioni opportune per verificare lo sviluppo eventuale di crisi di ansia, attacchi di panico, stati depressivi, mentre dal medico di bordo, che aveva provveduto a intervistare i migranti, avevano appreso che alcune migranti erano state vittime di violenza sessuale (cfr. pag. 13).

Peraltro, secondo la teste, non era fruibile alcuna sala medica ed i farmaci scarseggiavano.

Le richieste di Medevac del medico di bordo erano "state accolte dalla centrale operativa della Capitaneria di Porto di Roma [...]". "Venivano inviate direttamente a Roma [...] e solo quando venivano accolte dai medici di Roma, poi veniva passata la richiesta di soccorso a Lampedusa" (cfr. pag. 27).

Infine, la teste asseriva che alle 18,00 del 15 agosto erano stati evacuati "cinque migranti per problemi psicologici e quattro accompagnatori" e alle 02,00 della notte tra il 15 e il 16 agosto "tre migranti per patologie e un accompagnatore", (cfr. pag. 29)

*

MANCINI Fabrizio: (cfr. pg. 33 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 13/5/2022):

All'epoca dei fatti di causa, il testimone ricopriva, "da poco più di una settimana", il ruolo di "[...] Direttore del servizio immigrazione del Ministero dell'Interno e quindi della Direzione Centrale dell'Immigrazione delle Polizie delle Frontiere" (cfr. pag. 34).

Al riguardo, il MANCINI precisava che "nell'agosto del 2019 tra i vari compiti del direttore del servizio immigrazione, rientrava anche la divisione che si occupava [...] del contrasto all'immigrazione a mare [...]. All'interno [...] di questa divisione, e quindi dell'allora servizio immigrazione [...] è istituita la sala operativa NCC, che si occupa di fare da punto di contatto per l'Italia, con l'agenzia Frontex", aggiungendo che "ogni stato membro ha diciamo un punto di contatto, e per lo stato italiano è appunto la sala operativa che si trova presso la direzione centrale dell'immigrazione della Polizia delle frontiere" ed altresì che "I compiti [...] erano e sono ancora essenzialmente quella di raccolta

di informazioni e di coordinare i vari... questo per legge e per decreto, di coordinare [...] le altre forze di Polizia che hanno assetti navali a mare, ma chiaramente solo nell'ambito delle attività di contrasto dell'immigrazione [...]" (cfr. pag. 34, 35).

Affermava, peraltro, il teste che le "richieste di attribuzione di un porto di sbarco [...] venivano veicolate dalla guardia costiera, quindi dalla Capitaneria di Porto, e venivano poi successivamente girate attraverso un SMS [...] essenzialmente al Gabinetto del Ministro, alla segreteria del dipartimento, insomma al dipartimento delle libertà civili, comunque tutti coloro che, in qualche modo, potevano essere interessati diciamo da questa... da questa attività", puntualizzando che il Gabinetto del Ministro appena menzionato era naturalmente quello "del Ministro dell'Interno" (cfr. pag. 35).

Per quel che attiene all'organo competente a determinare tempi e luogo dell'assegnazione del Pos, il MANCINI affermava che "In quel momento, così come anche nei momenti successivi [...] come direzione centrale dell'immigrazione, o io personalmente o il mio direttore centrale, o comunque il responsabile della divisione, l'indicazione la ricevevamo sempre dal Gabinetto del Ministro" (cfr. pag. 35).

In proposito, il medesimo chiariva che la procedura per l'assegnazione del Pos era cambiata "il dodici febbraio del 2019". "Le procedure operative standard del 2015 [...] che erano state diciamo messe in piedi per fronteggiare l'afflusso di immigrati, che in quegli anni era stato veramente considerevole, erano state determinate proprio dalla necessità di dovere, tra le altre cose, determinare il luogo di sbarco in relazione alle effettive capacità di accoglienza dei migranti una volta sbarcati. E quindi in quel caso, quindi ante febbraio 2019, la richiesta di POS veniva sempre veicolata attraverso la sala operativa, ma girata al dipartimento per le libertà civili dell'immigrazione, che poi in relazione alle capacità di accoglienza etc. etc., [...] attribuiva [...] il luogo di sbarco."

"Dal dodici di febbraio, a seguito di un tavolo tecnico che si tenne proprio presso la direzione centrale, a cui parteciparono tutti gli attori, e cioè Capitaneria di Porto, Marina, Guardia di Finanza, lo stesso dipartimento delle libertà civili, venne deciso [...] che in relazione al fatto che il numero degli sbarchi era notevolmente diminuito, e che quindi non c'era più questa necessità di dovere in qualche modo interessare il dipartimento di libertà civili, per i motivi che abbiamo appena detto. E quindi decisero di non veicolare più la richiesta direttamente alle libertà civili, ma il nuovo metodo [...] la richiesta di POS veniva veicolata direttamente al Gabinetto del Ministro" (cfr. pag. 36).

Il POS veniva indicato "in relazione alle esigenze e diciamo alle disponibilità per l'accoglienza di quei... di quei migranti. Cioè voglio dire se le strutture di accoglienza per ospitarli erano state individuate in un determinato posto, si tendeva a diciamo attribuire il POS credo nel porto più vicino [...] non potrei dire come poi il dipartimento delle libertà civili o con chi concordasse il POS...".

Di seguito, il teste, per un verso, ribadiva che la procedura era stata effettivamente modificata nel 2019 con l'estromissione del dipartimento delle libertà civili, spiegando che "[...] le motivazioni a base del cambiamento furono che i flussi migratori non avevano più quella consistenza da necessitare diciamo l'intervento del dipartimento per le libertà civili, perché diciamo i numeri erano notevolmente ridotti e quindi non c'era più questa necessità di coinvolgere direttamente loro in prima battuta. [...] quindi la decisione che venne presa all'interno di questo tavolo tecnico, fu che le richieste di POS venissero veicolate direttamente, chiaramente sempre per conoscenza, il dipartimento delle libertà civili è sempre rimasto in indirizzo in tutte le varie comunicazioni, ma la richiesta del POS, cioè l'assegnazione del POS a noi non ci... a noi, voglio dire io non c'ero, non perveniva più attraverso di loro, ma attraverso il Gabinetto del Ministro"; per altro verso, affermava che successivamente si era nuovamente modificata la procedura, con il ripristino delle modalità esecutive preesistenti: "[...] io so che attualmente l'assegnazione del POS avviene sempre attraverso il dipartimento di libertà civili. Perché praticamente si è tornati alla situazione ante febbraio, cioè i numeri sono nuovamente aumentati, e quindi si è reputato necessario nuovamente un loro preventivo intervento in base diciamo alle disponibilità dei posti" (cfr. pag. 71).

L'afflusso di migranti, invero, era mutato tra il 2015 e il 2019: "I grandi numeri noi siamo ripartiti... viaggiavamo sui penso centoquaranta, centottantamila, credo che il 2017 sia stato proprio il picco, ma lì c'erano anche diciamo diverse regole di ingaggio nelle varie operazioni gestite sotto l'egida dell'agenzia Frontex. Avevamo una precedente operazione Traiton o Triton a seconda del... che prevedeva



delle regole di ingaggio completamente differenti, quindi innanzitutto c'era la clausola dello sbarco in Italia, quindi dovunque fossero state effettuate queste operazioni di soccorso.

L'area, tra virgolette, operativa, si spingeva fino diciamo ai limiti delle acque territoriali della Libia. Successivamente, con la nuova operazione la Tenis, quindi proprio perché ci si accorse credo che tutti questi assetti, in prossimità delle coste libiche, fungevano da fattore di attrazione, praticamente, quindi i trafficanti erano in un certo senso facilitati dai mezzi che erano a mare, e quindi gli sbarchi proliferavano in maniera esponenziale [...].

Allora i numeri nel duemila... dunque i numeri più bassi sono nel 2018, intorno tredicimila più o meno, nel 2019 il trend più o meno era lo stesso, se non anche qualcosa di meno, poi diciamo nell'ultimo periodo dell'anno abbiamo avuto un cambiamento diciamo del trend degli sbarchi" (cfr. pag. 36).

Il teste, quindi, riferiva che, a seguito della vicenda Open Arms, la procedura suesposta "formalmente non è stata cambiata, praticamente sì [...] so che si è tornati diciamo alla procedura ante febbraio 2019. E quindi comunque adesso è nuovamente il dipartimento per le libertà civili che fornisce a noi il... noi intendo come direzione centrale dell'immigrazione, l'indicazione del luogo di barco" (cfr. pag. 37).

All'interno del Gabinetto del Ministro dell'Interno l'interlocutore del testimone ai fini dell'assegnazione del Pos era "la dottoressa Garron", che "all'epoca", se mal non ricordava, era "il vice capo Gabinetto più anziano, il vicario" (cfr. pag. 37).

Nel periodo interessato dalla vicenda Open Arms, il teste assumeva di essere rimasto "in servizio fino al giorno diciassette, esattamente alle quattordici del diciassette" (cfr. pag. 37) e, di fatto, era intervenuto a partire dalla "tarda serata del quattordici agosto" (cfr. pag. 38).

Al riguardo, il teste dichiarava che "fino alla pronuncia del Tar c'era un decreto interministeriale di interdizione di accesso di sosta e ...di transito, quindi ...la situazione, da quel punto di vista, era abbastanza ben definita", aggiungendo che, successivamente, con la pronuncia del TAR "chiaramente si era posto subito il problema, innanzitutto personalmente di avvisare il Gabinetto se ne fossero a conoscenza, naturalmente già ne erano a conoscenza" ed altresì che in quella circostanza gli era stato comunicato che l'orientamento era quello di procedere all'emissione di un nuovo provvedimento finalizzato a bypassare la sospensiva del TAR ("nell'occasione mi venne detto... adesso sinceramente questo io non posso sottoscriverlo, perché è una cosa che non ricordo, se direttamente dalla dottoressa Garroni o da un funzionario, mi dissero che comunque l'orientamento era quello di procedere all'emissione di un nuovo decreto interministeriale, che in qualche modo potesse, tra virgolette non so se uso la parola giusta, bypassare la sospensiva del Tar").

Il teste precisava che tale decreto, tuttavia, non era stato più emesso (cfr. pag. 38) spiegando che "Ci fu credo, non vorrei andare oltre, credo uno dei tre ministri sì... credo si rifiutò di firmarlo, quindi questo almeno è quello che si sente dire, che si dice, poi se sia vero o meno io... non lo so, non ero presente, quindi chiaramente non posso saperlo" (cfr. pag. 58).

Peraltro, a seguito di contestazione di quanto affermato il 30/9/19 in sede di indagine, il MANCINI confermava che il giorno 14 agosto 2019 alle ore 17,28 aveva avuto una conversazione telefonica col Prefetto Emanuela GARRONI, mentre "l'ultima [...] conversazione con il Gabinetto del Ministro" l'aveva avuta "intorno alle diciotto e trenta diciannove" ed altresì che le interlocuzioni tra lui e il Gabinetto del Ministro "ripresero il giorno sedici [...]".

Peraltro, il MANCINI assumeva di essere stato reso edotto dell'emissione del decreto del Tar di sospensione del divieto di ingresso nelle acque territoriali tramite "una telefonata" di "un ufficiale della Guardia di Finanza" (probabilmente il Tenente Colonnello Rampini) e che egli aveva chiamato il Gabinetto del Ministro per dire ma ne sapete qualcosa voi di questa... dice "sì ne siamo già al corrente" (cfr. pag. 39).

Al testimone, invece, non risultava che, immediatamente dopo la decisione del Tar, fosse pervenuta un'ulteriore richiesta di Pos: "Guardi quella sera stessa non mi risulta, poi io chiaramente sono andato via, e le vicende diciamo del giorno di ferragosto che non ero presente, lì insomma c'è un funzionario di turno in direzione centrale che riportava... Io quello di cui fui informato la mattina del quindici agosto via filo, che nella nottata era stato accordato un punto di fonda in prossimità di Lampedusa alla Open Arms, in relazione alle mutate condizioni meteorologiche. E mi risulta che sempre quello stesso



giorno furono effettuate delle... dei METEVAC, cioè delle valutazioni mediche in relazione a determinate situazioni che erano emerse” (cfr. pag. 39).

Il MANCINI riferiva, poi, che esistevano dei “registri”, “dei brogliacci” in cui la NCC annotava le richieste POS, che, a suo dire, “successivamente [...] al decreto di sospensiva” erano state diverse (“più di qualcheduna” cfr. pag. 40).

Il teste, poi, ricostruiva gli eventi occorsi in data 16 agosto 2019 nel modo che segue: “arrivai in ufficio presto, come al solito, quindi la prima cosa che feci, era quella di accertarmi che nel frattempo questo nuovo decreto di interdizione non fosse stato emesso, e quindi diciamo a quel punto chiamai l'allora Prefetto Parisi del dipartimento di libertà civili, per sapere se lei... lei diciamo dirigeva la... la direzione del dipartimento di libertà civili, che si occupava poi diciamo di individuare i luoghi di sbarco in relazione alla possibilità di accoglienza, chiesi a lei se aveva delle informazioni diciamo da darmi, insomma se aveva avuto qualche... qualche riscontro, ma anche lei mi disse che non aveva avuto nessun tipo di informazione da potermi dare. E credo che anche nella mattina del sedici siano arrivati ulteriori o almeno un'altra richiesta di POS, almeno così credo di ricordare ci informò la Capitaneria di Porto, e...[...] la mattinata è stata molto lunga, voglio dire comunque al di là di contattare, come feci poi alla fine della mattinata, la dottoressa Garroni, chiaramente avevo i miei canali, quindi il mio direttore centrale, informavo l'allora vice capo della Polizia vicario De Iesu, che in quel momento diciamo... quindi diciamo veniva costantemente informata la nostra catena diciamo così di comando. Sì, la dottoressa Garroni io la contattai al fine mattinata, perché a quel punto insomma in qualche modo, visto che insomma la Capitaneria di Porto giustamente anche loro avevano le loro... le loro esigenze e pressavano noi per sapere che cosa dovevano fare.

E quindi chiamai la dottoressa Garroni e sostanzialmente diciamo la risposta che mi fu data è che per quanto riguardava i presunti minori, i minori insomma o presunti tali che venivano dichiarati essere a bordo, non si erano avute indicazioni da parte del Tribunale dei Minorenni di Palermo, e che per quanto riguarda invece il decreto di sospensiva del Tar, diciamo l'orientamento diciamo del Gabinetto era che questa sospensiva, in alcun modo comunque aveva annullato l'atto, che imponeva... che imponeva di prestare assistenza etc. etc., ma non imponeva diciamo l'obbligo di sbarco per la... per la nave.

E quindi diciamo questa... questa... poi è stata anche tra le altre cose la posizione messa per iscritto dal Gabinetto del Ministro in una nota diretta alla Capitaneria di Porto, adesso non ricordo la data, e poi successivamente trasmessa anche al servizio centrale operativo, dopo diciamo la delega della Procura di Agrigento” (cfr. pag. 41).

La richiesta di Pos era rimasta, dunque, “pendente”: “[...] non c'è stata risposta negativa, non c'è stata risposta...[...] Era in valutazione, possiamo dire così, non so se è corretto, ma insomma la sostanza è quella” (cfr. pag. 42).

Era poi intervenuto un atto di diffida di Open Arms: “[...] non so se era un capitano di vascello, credo Tassara della Capitaneria di Porto... [...] che mi mise al corrente di questo atto stragiudiziale di diffida della Open Arms, e mi disse che ne aveva comunque già inviata comunicazione, e non so se pure copia, al Gabinetto del Ministro. Io comunque notiziai la Garroni nel pomeriggio, adesso non ricordo esattamente l'ora, ma era... bob, intorno alle diciassette, sedici e trenta - diciassette, e lei non ne sapeva nulla, mi disse di inviarglielo, che poi ne avrebbe parlato con il capo di Gabinetto e quindi con il Prefetto Piantedosi”

Il testimone non ricordava di avere interloquuto con il Prefetto Garroni e con il Prefetto Parisi in merito all'individuazione del Pos, puntualizzando che la località veniva generalmente determinata “in relazione anche alle disponibilità, al numero dei migranti”.

Sovente l'hotspot di Lampedusa ospitava un numero di migranti che superava “la capienza consentita”, pertanto, sebbene fosse “il luogo più vicino”, si decideva “di attribuire un diverso luogo di sbarco, Pozzallo o lo stesso Porto Empedocle o insomma quelle che” erano “poi le disponibilità” (cfr. pag. 45).

Peraltro, “il luogo di sbarco” variava “a seconda delle disponibilità, e anche a volte delle condizioni meteo marine [...]”.

In ogni caso, “la direzione centrale dell'immigrazione” non entrava “in questo processo decisionale”, ma riceveva comunicazione dell'assegnazione: era la Capitaneria di Porto a

42

procedere a valutazioni di natura altresì tecnica, *“non legate poi all'accoglienza e cose di questo tipo”*, senza che vi fossero delle interlocuzioni sul punto con la predetta direzione (cfr. pag. 45).

A seguito di contestazione, il MANCINI confermava che, dopo aver contattato il Prefetto PARISI per apprendere nuove notizie in ordine all'individuazione del Pos, era stato dalla medesima PARISI messo al corrente del fatto che, a giudizio della stessa, la località più indicata fosse Lampedusa, ma che non era ancora pervenuta alcuna indicazione dal Gabinetto del Ministro dell'Interno (cfr. pag. 45).

Ed effettivamente la questione del Pos risultava che fosse rimasta sospesa (non era *“né negato e né comunicato, era in standby”* cfr. pag. 46).

Il 17 agosto, il MANCINI aveva di nuovo chiesto ragguagli in merito all'assegnazione del Pos e aveva acclarato che persisteva l'insussistenza di *“un'indicazione sull'eventuale porto di sbarco”* e finanche di *“un'eventuale decisione contraria”* (cfr. pag. 47).

Nella medesima data, lo stesso MANCINI aveva chiesto alla Questura di Agrigento *“di comunicare se ci fossero state indicazioni da parte del Tribunale dei Minorenni di Palermo sulla sorte di questi trenta, trentuno, adesso non ricordo quanti minori, o presunti tali. E Agrigento il Questore [...] scrisse che non... insomma non avevano ancora ricevuto alcuna disposizione o indicazione”* (cfr. pag. 47).

Di seguito, mentre si trovava in ferie (dalle ore quattordici del 17 agosto), aveva ricevuto una telefonata nella mattina del 18 agosto, nel corso della quale gli era stato riferito *“Che alcuni migranti si erano [...] gettati a mare, nel tentativo di raggiungere l'isola di Lampedusa, ma che erano stati prontamente recuperati”* (cfr. pag. 47).

La *“mancanza di risposta”* in ordine all'assegnazione di Pos era da intendersi, secondo il MANCINI, *“come un'attesa”*.

In tal senso, il medesimo spiegava che *“Dalla richiesta di POS, a quella che poi vi era l'assegnazione del POS, passava dei giorni, a volte anche settimane, quindi voglio dire non... C'erano... c'erano sia questioni tecniche di individuazione del porto di sbarco, e poi c'erano anche interlocuzioni a livello credo di potere dire prima a livello di Ministero dell'Interno e poi addirittura di Presidenza del Consiglio su... con l'Unione Europea, con la commissione, insomma per cercare di trovare una... una equa distribuzione di questi migranti, su anche gli altri stati insomma [...]”* (cfr. pag. 49).

Anche in altri casi, secondo il MANCINI, era accaduto che fossero passati diversi giorni prima della concessione del POS (*“voglio dire non era la richiesta di POS e un secondo dopo un'ora dopo l'assegnazione, ma comunque passavano dei giorni, potevano essere due, potevano essere sette [...] non so quale possa essere un tempo giusto per dare un POS [...] però comunque passavano dei giorni, passavano dei giorni, anche dei giorni.”*) (cfr. pag. 50).

A seguito di contestazione di quanto dichiarato dinanzi al Tribunale per i Ministri l'8/1/2020, il MANCINI confermava, tuttavia, che *“in assenza di risposte esplicite l'esito delle richieste non può che essere inteso come negativo”* ed altresì che *“In quel momento la linea era quella di non concedere il Pos a Open Arms”* (cfr. pag. 51).

Quanto alla procedura adottata all'epoca, il teste assumeva che *“Allora quando la Capitaneria di Porto, quindi la guardia costiera trasmetteva [...] la richiesta di POS con una documentazione alla sala operativa, quindi alla direzione centrale dell'immigrazione, allora innanzitutto già, se non ricordo male, nella nota della guardia costiera già c'erano in indirizzo vari destinatari, tra cui credo anche il Gabinetto del Ministro, però adesso a memoria non ricordo. Noi non facevamo altro che riprodurre, riprodurre diciamo la richiesta di POS, veicolandola con un SMS che aveva vari destinatari tra cui anche il Gabinetto del Ministro”* (cfr. pag. 52).

Peraltro, il MANCINI precisava che *“[...] quando”* si espletava *“una attività di Search and Rescue, che”* veniva *“dichiarata tale, l'attribuzione del POS”* era *“fatta dalla Guardia Costiera e quindi dalla Capitaneria di Porto”*, puntualizzando che *“l'evento SAR è gestito dalla guardia costiera, quindi dalla IRMCC che riceve le richieste di soccorso, quindi l'evento SAR, e quindi poi attiva tutte le procedure diciamo necessarie, che io sinceramente però disconosco. Quindi detto questo, la conclusione è con l'attribuzione di un porto sicuro di sbarco... Chiaramente l'IRMCC, quindi la nostra guardia costiera ha un'area SAR di competenza, quindi un'area di ricerca e soccorso di specifica competenza che viene dichiarata..... e quindi tutti sanno che l'area di ricerca e soccorso italiana, arriva fino a un certo punto.*

Ogni stato ha un'area di... può dichiarare diciamo più che... può dichiarare un'area di ricerca e soccorso. Lo ha fatto Malta, quindi ce l'ha Malta, quindi nel momento in cui termina quella italiana comincia quella di Malta, l'ha fatto anche lo stato Libico credo nel 2018.

Ad esempio che mi risulti non l'ha fatto la Tunisia, però magari potrei anche sbagliarmi perché ripeto non è mia materia.

Generalmente, generalmente nel momento cui c'è un evento SAR, quindi viene... viene, viene, credo debba essere... debba essere informata l'autorità SAR del luogo dove diciamo si registra l'evento. Quindi l'autorità SAR libica se si è in acque di loro competenza, quella maltese, oppure quella italiana, quella francese o quella che sia [...]” (cfr. pag. 53, 54).

Peraltro, il MANCINI aggiungeva che “Allora ai tempi noi veicolavamo le richieste di POS al Gabinetto del Ministro, noi ricevevamo l'indicazione del POS dal Gabinetto del Ministro. Quindi il Gabinetto del Ministro, nella persona della dottoressa Garroni, o del Prefetto Formicola, o adesso non ricordo chi altro al momento era presente, notiziava direttamente via filo o il mio direttore centrale il Prefetto Bontempi, o direttamente a me, o la collega dottoressa Liguori o direttamente a volte anche alla sala operativa, e diceva il POS è Ragusa, quindi noi giravamo la comunicazione alla Capitaneria di Porto e la Capitaneria di Porto attribuiva il POS” (cfr. pag. 58), precisando che le determinazioni del Gabinetto provenivano, ragionevolmente, da indicazioni dirette del Ministro, non potendo essere altrimenti (“non ne ho la certezza, ritengo che un Ministro dell'Interno che non sappia cosa faccia il suo Gabinetto o un Gabinetto del Ministro che faccia una cosa diversa da quello che dice il Ministro dell'Interno, sia voglio dire... non lo so, ditemi voi, non credo che sia possibile, perché se fosse possibile ci dovremmo un po' preoccupare tutti” (cfr. pag. 58).

Nell'analizzare i singoli episodi di salvataggio, il testimone ha affermato, con riguardo al primo, che: “[...] la stessa guardia costiera che in più occasioni ha esplicitato e messo per iscritto di non ritenersi responsabile di un salvataggio avvenuto in totale autonomia da parte di una ONG, al di fuori della zona SAR di competenza della guardia costiera italiana. Perché noi stiamo parlando di un salvataggio posto in essere il primo agosto dalla ONG Open Arms, in totale autonomia, in acque SAR Libiche, quindi in acque internazionali, di competenza libica, senza che di questo salvataggio ne venisse data preventiva comunicazione né ai libici, né agli italiani, né ai maltesi, né ai tunisini, e si è saputo di questo salvataggio solo a cose fatte. Cioè nel momento in cui si era provveduto a salvare diciamo le persone, è stata data comunicazione che il salvataggio era stato effettuato, e che quindi uno dei tre barchini, che era stato segnalato da un assetto aereo alle ore dieci del mattino, e per cui l'assetto aereo Eunavfor Med aveva dato, come prevede la norma, mandato all'autorità libica, viceversa era stato soccorso dalla ONG Open Arms, questo diciamo. Quindi su questa questione quindi sia la Capitaneria di Porto italiana, sia quella Maltese, si erano dichiarate, se non ricordo male, incompetenti a gestire l'evento, perché avvenuto totalmente al di fuori della loro competenza, all'oscuro, perché non era stato neanche data comunicazione, e quindi diciamo non ci si riteneva ognuno responsabile del salvataggio. [...]” (cfr. pag. 59) “[...] la Capitaneria di Porto ripeto ha sempre lamentato questa questione, cioè che si era messo in piedi un sistema alternativo a quello ufficiale nei salvataggi. Cioè le ONG attraverso le loro sale operative, i loro assetti aerei praticamente avevano messo in piedi un sistema diciamo alternativo a quello ufficiale, molte volte non dando neanche, come è avvenuto nel caso della Open Arms, nel primo salvataggio, non dandone neanche comunicazione all'autorità preconstituita diciamo dalle norme di essere portata a conoscenza di questi salvataggi. E quindi questo emerge nel decreto interministeriale, non lo dico, e quindi il fatto che questo era il modus operandi e che quindi si potesse ritenere che tali attività comunque venivano svolte al di fuori di quelle che erano le regole, tra virgolette [...]” (cfr. pag. 60).

Secondo il MANCINI, poiché “tra i compiti del Ministro dell'Interno [...] come autorità nazionale di pubblica sicurezza” rientra il “preoccuparsi dell'ordine della sicurezza pubblica dello stato che lui rappresenta”, l'elusione delle regole da parte di alcune ONG poteva “indurre” lo stesso Ministro dell'Interno “a ritenere, e poi non solo lui ma anche gli altri due Ministri [...] che ci potessero essere magari situazioni diverse, che bisognava attenzionare”, come, ad esempio, il pericolo di infiltrazioni terroristiche, considerato altresì il periodo storico interessato (“[...] quello che si evinceva dal decreto interministeriale, e lo ripeto, quindi ciò che era a fondamento del decreto interministeriale, era la possibilità che, attraverso questo sistema, si potessero infiltrare diciamo finti naufraghi, diciamo così,

che in qualche modo potessero in qualche modo poi procurare effetti collaterali all'interno del territorio nazionale" cfr. pagg. 61, 93 delle trascrizioni).

Il teste comunque puntualizzava di non aver espletato personalmente alcuna attività d'indagine ai fini dell'accertamento della presenza di terroristi a bordo, poiché non di competenza della direzione centrale (cfr. pag. 67).

Il MANCINI aggiungeva poi, per un verso, che NCC, "oltre a essere punto di contatto dello stato italiano con l'agenzia Frontex," aveva "come compito la raccolta di informazioni e il coordinamento delle unità navali della Capitaneria di Porto, della Guardia di Finanza e prima ancora dei Carabinieri, che adesso non ci sono più, in materia di contrasto all'immigrazione clandestina (cfr. pag. 63) , per altro verso che "la nostra autorità di... in materia di ricerche e soccorso, e quindi la Capitaneria di Porto nella persona dell'ammiraglio Viardo" aveva "espressamente detto che anche la stessa nave e che aveva proceduto al soccorso poteva essere considerata temporaneamente come porto sicuro di sbarco, in attesa che venisse in qualche modo definita effettivamente quale dovesse essere diciamo il porto. Quindi si considerava credo all'epoca che la posizione... le persone su una nave che aveva provveduto al salvataggio, fosse comunque temporaneamente un posto sicuro, fermo restando che poi andava comunque assegnato [...]" (cfr. pag. 64) .

Inoltre, assumeva il teste che le determinazioni relative alle evacuazioni mediche, erano avulse rispetto alla questione dell'assegnazione eventuale di un Pos, spiegando che ove i medici dell'USMAF, recandosi sull'imbarcazione che aveva effettuato il salvataggio, avessero rilevato una necessità di evacuazione, questa sarebbe stata eseguita "immediatamente" e "indipendentemente" dalla concessione, appunto, di un Pos (cfr. pag. 64).

Il testimone ha ulteriormente specificato che la procedura per l'assegnazione del Pos sostanzialmente si articolava in una serie di interlocuzioni tra i soggetti competenti: "[...] c'è la richiesta di POS, e una volta che veniva veicolata, cioè io personalmente venivo contattato o il mio Prefetto o a seconda poi di chi diciamo l'interlocutore del Gabinetto del Ministro che faceva diciamo così la telefonata, cioè se era il Prefetto Piantedosi solitamente chiamava il Prefetto Bontempi, se era la Garroni o il dottore Formicola chiamavano me, chiamavano e mi dicevano Fabrizio guarda la Open Arms, Pozzallo. Bene io ricevevo la chiamata, chiamavo a mia volta la sala operativa e gli dicevo ragazzi la Open Arms a Pozzallo, e loro davano indicazione alla Capitaneria di Porto che poi assegnava il POS a Pozzallo [...]" Nulla di scritto [...]" (cfr. pag. 68).

Secondo il teste, dopo l'invio dell'SMS contenente la richiesta di Pos, non era previsto l'incardinamento di un'istruttoria relativa alla medesima richiesta, aggiungendo che era la Capitaneria di Porto che veicolava la richiesta (di POS) alla sala operativa, che a sua volta poi la girava ripeto principalmente al Gabinetto del Ministro, e a una serie di atti che soggetti che erano nella lista degli SMS, quindi perveniva anche diciamo, se non ricordo male, al servizio centrale operativo, quindi diciamo a tutti coloro che potevano in qualche modo essere interessati della vicenda" (cfr. pag. 77).

In proposito, il MANCINI asseriva di avere appreso la procedura all'atto dell'insediamento nell'ufficio dai collaboratori ("Purtroppo prima sapevo tante altre cose, ma non questo tipo di procedura, perché nei miei precedenti incarichi non mi ero mai occupato di questo tipo di attività. La procedura, come solitamente accade, insomma si acquisisce, viene in qualche modo riportata dai collaboratori, e quindi diciamo io non avevo motivo di ritenere o di dubitare che fosse una procedura sbagliata o corretta insomma..." (cfr. pag. 68, 69).

Indi, nel precisare che la sua esperienza al riguardo era limitata, il teste assumeva di non ricordare situazioni simili a quella in cui era rimasta coinvolta Open Arms, ossia di un natante con a bordo migranti che, entrato in acque territoriali e vicino ad un porto, fosse stato invitato a recarsi presso un altro Stato ("La mia esperienza parte dalla Open Arms, dopo la Open Arms non mi risulta che siano stati fatti inviti a andare da qualche altra parte, questo, se è questo che vuole sapere..." cfr. pag. 73, 74).

Peraltro, il MANCINI (sempre avvertendo di non essere competente in materia) dichiarava di supporre che "la concessione del Pos e lo sbarco dei migranti?" segnasse l'epilogo dell'operazione e di presumere che l'ingresso nelle acque territoriali italiane potesse, in linea generale, radicare "la competenza delle autorità SAR italiane", in proposito rimarcando che non era in grado di esprimersi con riguardo alla vicenda OPEN ARMS ("...potrei essere smentito

dalla guardia costiera ...io non so se la Capitaneria di Porto ha mai dichiarato l'evento SAR per questo... per questo diciamo salvataggio fatto in autonomia..." (cfr. pag. 78, 79).

Nelle comunicazioni inviate da IRMCC all'ufficio diretto dal MANCINI "l'oggetto che la Capitaneria di Porto inseriva era fenomeno dell'immigrazione clandestina via mare" (cfr. pag. 81).

Il giorno uno agosto 2019 era emerso che Open Arms aveva "cambiato la direzione di marcia e la velocità di marcia" come "riferito dalla Marina Militare" e ciò era sembrato piuttosto anomalo ("...venne evidenziata quindi questa anomalia dell'improvviso e repentino cambiamento di rotta e di velocità della Open Arms. Questo ben prima che l'assetto Frontex desse diciamo, avvistasse tre barchini e ne desse comunicazione alle autorità nazionali, quindi libica, maltese e italiana").

L'anomalia consisteva nel fatto che Open Arms aveva mutato rotta prima di una comunicazione ufficiale. Si apprese poi che erano state effettuate delle riprese ed intercettate della conversazioni che avevano suscitato dei dubbi sul fatto che si fosse trattato di un'operazione di salvataggio ("...E ci dissero pure che, in qualche modo, un assetto sempre della Marina era riuscito, in qualche modo, credo a fare delle riprese o a intercettare delle conversazioni radio [...] io venni contattato da CINCPNAV, quindi dal comando in capo dell'unità navale della Marina Militare [...] le riprese, se non ricordo male, evidenziavano che il barchino galleggiava perfettamente, che aveva i due motori... uno o due motori fuoribordo insomma ancora installati, e che quindi diciamo quella era un po' la situazione ecco." (cfr. pag. 82, 83)

Il MANCINI assumeva poi, di avere potuto visionare in virtù di una "cortesia istituzionale" le succitate riprese "mi chiamò allora ...non so se posso definirlo capo di stato maggiore di CINCPNAV" "MONTANARO allora credo che fosse" "... e mi chiamò lui e mi disse "guarda ti voglio fare vedere delle cose che abbiamo... che il nostro assetto", dice "ti mando tre ufficiali" e io ho detto okay, mandali. E quindi li ricevetti nel mio ufficio e ci mostrarono queste immagini, e ci dissero, mi dissero e ci dissero, perché non ero da solo, che... adesso io non ricordo con esattezza che avevano già provveduto a fare l'informativa o avrebbero immediatamente provveduto a fare l'informativa, ripeto alla Procura della Repubblica di Roma, perché i fatti erano avvenuti in acque internazionali, alla Procura Militare e mi dissero per conoscenza avrebbero messo tutte alle Procure siciliane" "l'ufficiale che [...] ha firmato l'informativa è un certo Pellegrino, Andrea Pellegrino" (cfr. pag. 94, 109 e 110).

Secondo il MANCINI il filmato gli era stato mostrato per metterlo al corrente "della attività della ONG, che in qualche modo [...] aveva avuto questa modalità di primo soccorso un po' sui generis, anomala [...] E quindi evidenziavano appunto questo repentino cambio di direzione e di velocità, rispetto a quella che era prima la loro tranquilla navigazione verso sud [...]". I fotogrammi ritraevano un'imbarcazione "ferma" "con i due motori, ma senza nessuno a bordo" (cfr. pag. 107, 108, 109) "[...] mi sono mostrate delle immagini, che erano state riprese da un assetto della Marina, in particolare da un sommergibile, che si trovava nell'area delle operazioni e quindi che ha ripreso diciamo queste... queste attività. In particolare ecco io, quello che ho potuto guardare con i miei occhi all'epoca, era insomma proprio il barchino che era... insomma galleggiava tranquillamente, non imbarcava acqua, e che aveva ancora a bordo i due motori. Questo l'ho visto io con i miei occhi e quindi... Poi voglio dire, ripeto io so che l'informativa è stata fatta, gli sviluppi non li conosco naturalmente [...]" (cfr. pag. 96).

Peraltro, il teste affermava "[...] nel ribadire quanto ho detto, che io non sono un esperto della materia, da quello che so, poi se è vero o non è vero, se si incontra comunque un barchino o una barca, che non per forza deve stare per affondare, ma se si trova in una situazione di sovraffollamento o comunque una situazione particolare con i motori in avaria, chiunque credo, qualunque assetto militare e civile etc. etc., comunque abbia l'obbligo di intervenire. [...] credo che anche una questione di sovraffollamento possa fare ritenere che la nave di lì a breve possa andare diciamo in pericolo, e quindi comunque, e comunque si può procedere diciamo al salvataggio. La cosa è che solitamente si comunicano queste informazioni alle autorità responsabili [...] Chiaramente è evidente che le situazioni sono diverse, e se il barchino sta affondando con la gente in mare, uno prima salva le persone e poi comunica, se viceversa la condizione è diversa, si fa solitamente la comunicazione. Anche perché l'autorità responsabile ripeto è la Capitaneria di Porto, quindi che voglio dire hanno anche degli obblighi diciamo penalmente anche da questo punto di vista in caso di omissioni. Quindi comunque la nota, se non c'è un pericolo reale immediato, va comunque data. Anche perché la Capitaneria di

G. h

Porto potrebbe dire no stai ferma, c'abbiamo lì vicino la nave della Marina ci pensano loro, oppure..." (cfr. pag. 84).

All'atto del primo intervento di soccorso operato da Open Arms, era stata "Eunavfor Med" ad avvisare "immediatamente [...] le autorità libiche che erano competenti per la zona SAR libica, perché l'assetto si trovava in aree SAR Libiche e quindi di competenza di quello stato, e credo che contemporaneamente abbia dato la stessa informazione anche alle autorità SAR maltesi e italiane [...] La competenza, stando a quelle che sono le norme, era dell'autorità libica [...] So che in caso di impossibilità da parte della... della autorità libica, comunque anche le altre interessate si devono fare parte diligente di effettuare il salvataggio, ma diciamo la prima... la prima nota, la prima responsabilità è dello stato che ha dichiarato l'area SAR insomma" (cfr. pag. 85).

Il divieto di ingresso nelle acque territoriali era stato notificato dall'Italia "[...] il due agosto... il due agosto sicuramente..." "qui emerge che il giorno due agosto, notificato all'ONG Open Arms il divieto di entrare, transitare e sostare nelle acque territoriali, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza e Marina, sono state informate la nave si trova attualmente a cinquantadue miglia dalla Tunisia, etc. etc. E chiaramente alla notifica non provvede il Ministero dell'Interno, non so se è stata fatta dalla Capitaneria di Porto attraverso una mail, oppure a volte capitava che addirittura la Guardia di Finanza magari notificasse a bordo, credo che è successo in qualche caso anche questo tipo di notifica" (cfr. pag. 85, 86).

La comunicazione della richiesta di Pos alle distinte articolazioni del Ministero dell'Interno, inoltrata dall'NCC, era funzionale altresì all'individuazione "nel minor tempo possibile [...] il luogo di sbarco [...] e quindi sicuramente a livello ministeriale se non Presidenza del Consiglio, venivano avviati con gli altri stati con la commissione diciamo, per vedere se c'era un gruppo di diciamo di stati favorevoli a contribuire alla ripartizione di questi migranti sui loro territori" (cfr. pag. 86).

Il teste assumeva, comunque di non essere al corrente del motivo del ritardo nella risposta alla richiesta di Pos e neppure se questo fosse addebitabile "alle interlocuzioni con la commissione europea" (cfr. pag. 87).

Al riguardo, il medesimo precisava che "normalmente gli stati più diciamo disponibili a queste ripartizione erano in misura maggiore la Germania e la Francia, e poi in quantità e numeri inferiori è capitata la Romania, è capitato la... il Portogallo" (cfr. pag. 89, 90) e ribadiva che "il Pos comunque non è una cosa immediata, cioè nella migliore delle ipotesi passano quarantotto ore" (cfr. pag. 87).

Rimarcava, peraltro, il MANCINI che il primo salvataggio operato da Open Arms era stato effettuato senza alcuna comunicazione alle autorità, "in totale autonomia", e che "l'informazione fu data solo al termine delle operazioni" a "salvataggio già effettuato", come riportato al suo ufficio dalla Capitaneria di Porto (cfr. pag. 90 e 91).

Inoltre, il teste affermava (pur non rammentando con precisione la circostanza) che, ove vi fossero state delle richieste di asilo da parte dei migranti, queste sarebbero state portate a conoscenza del suo stesso ufficio (cfr. pag. 99).

Il MANCINI assumeva altresì di avere interloquuto con la dottoressa Alessandra Pugliesi del Tribunale per i minorenni di Palermo, che gli aveva chiesto dell'eventuale presenza di minori a bordo di Open Arms (cfr. pag. 106) e di non essere stato a conoscenza di una nota della Procura della Repubblica presso il Tribunale per i minorenni di Palermo, indirizzata, tra gli altri, al Ministero dell'Interno, nella quale si faceva menzione della legge cd. Zampa n. 41/2017 che sanciva il divieto di respingimento alla frontiera di minori stranieri non accompagnati in condizioni di difficoltà ("la dott.ssa PUGLISI" ... mi chiedeva se avessi conoscenza della presenza di questi minori, e io le risposi so quello che viene riferito dall'ONG, e quello che ho appena detto diciamo all'Avvocato dissi a lei, e cioè che comunque si trattava di una nave spagnola in acque internazionali. Quindi noi poi chiaramente ci rimettevamo a qualsiasi fosse la decisione del Tribunale dei Minorenni [...] quella nota non mi risulta di averla mai ricevuta. Ho parlato con la dottoressa Puglisi, dopo quel colloquio telefonico non ho avuto più altro tipo di indicazione o di atto di qualsiasi cosa da parte del Tribunale dei Minorenni. Tanto è che il diciassette mattina ho interpellato la Questura di Agrigento, proprio per sapere se erano intervenute disposizioni da parte del Tribunale dei Minorenni, e mi fu risposto dal Questore di Agrigento che loro non avevano ricevuto nulla" (cfr. pag. 106)

MONTES MIER Ana Isabel (cfr. pg. 112 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 13/5/2022).

Nell'agosto del 2019, la testimone rivestiva il ruolo di "capo missione a bordo di Open Arms" (cfr. pag. 113).

La navigazione della predetta imbarcazione aveva avuto inizio "il ventinove luglio del 2019 da Siracusa", presumibilmente con direzione Lampedusa. Di ciò la MONTES non ne aveva certezza, non essendone "l'incaricata" (cfr. pag. 114).

"L'uno agosto" avevano ricevuto "una segnalazione via mail da parte di Alarm Phone, in cui si diceva che" vi era "una imbarcazione in difficoltà e le coordinate, quindi venivano anche comunicate le coordinate". In proposito, la teste spiegava che Alarm Phone "funziona come organizzazione indipendente, ha un numero di telefono che io non conosco, da cui si riceve... con cui chiamano le imbarcazioni che sono in pericolo" (cfr. pag. 114).

La prima email di Alarm Phone dell'uno agosto 2019 "includeva come indirizzo le autorità libiche [...] era in zona SAR libica secondo le coordinate", mentre nel secondo messaggio erano "state aggiornate le coordinate e sono stati inclusi come destinatari il centro di coordinazione italiana e quello maltese".

A questo punto, Open Arms si era diretta "verso le coordinate che erano indicate [...] durante il tragitto sono state addirittura aggiornate" (cfr. pag. 115 e 117).

La nave OPEN ARMS era stata preceduta dai suoi mezzi di soccorso, ossia dalle lance rapide della stessa Open Arms, abilitate al primo soccorso.

Tali lance ("imbarcazioni rapide .." denominate "Eco uno ed Eco tre", che avevano il compito di prestare "il primo soccorso più rapido", cui dopo seguiva l'avvicinamento di Open Arms) giunte sul posto in cui si segnalava la presenza dell'imbarcazione necessitante assistenza, avevano acclarato che si trattava di "una imbarcazione di legno, in condizioni non buone, [...] pendeva da un lato, pendeva... in qualche modo sembrava che pendesse da un lato, che ci fosse una pendenza appunto da parte dell'imbarcazione [...] era inclinata verso la prua" (cfr. pag. 115).

Dopo il salvataggio, Open Arms aveva determinato il "numero esatto di persone a bordo", pari a "cinquantacinque", compresi "sedici donne e venti minorenni".

Ai migranti erano stati immediatamente distribuiti "giubbotti salvagenti per la loro sicurezza". Una delle imbarcazioni che aveva partecipato all'operazione aveva comunicato alla stessa Open Arms della presenza di "un bambino in cattive condizioni", ed OPEN ARMS aveva di conseguenza provveduto a informare sia "Malta che l'Italia" delle espletate azioni (cfr. pag. 116). Dai summenzionati Stati, tuttavia, non era pervenuta risposta.

In concomitanza era arrivata una nuova e-mail da Alarm Phone che "informava della presenza di un'altra barca in difficoltà, che aveva necessità appunto di essere soccorsa".

Però, "la guardia costiera libica, attraverso la radio marittima", aveva "comunicato a Open Arms di allontanarsi di trecento sessanti gradi, quindi a cinque miglia di distanza... a nord, quindi verso il nord, a cinque miglia di distanza dall'evento... dall'evento [...]]", inibendo dunque un secondo soccorso (cfr. pag. 116).

"L'ordine successivo" era stato quello di dirigersi a "270 gradi [...] verso ovest". Open Arms aveva poi "intravisto una nube di fumo, attraverso anche [...] l'utilizzo di un binocolo, ed era una imbarcazione che era in fiamme" (cfr. pag. 116). In proposito, la testimone ha precisato che "succedeva in alcune occasioni" che fosse la stessa guardia costiera libica a dare fuoco alle imbarcazioni dopo aver compiuto un'operazione di soccorso (cfr. pag. 117).

Anche in questo caso OPEN ARMS non era tuttavia intervenuta, avendo ricevuto "un'ulteriore segnalazione, e quindi altre coordinate ancora".

In proposito, la teste assumeva che "il procedimento" era "stato lo stesso": era stata "ricevuta una segnalazione da Alarm Phone con le coordinate"; dopo la conferma di ricezione di Open Arms, quest'ultima aveva proceduto "verso questa seconda imbarcazione", anche se si

trovava *“in acque maltesi”* *“per ordine delle autorità libiche che [...] avevano intimato di andare verso il nord”* *“Era la mattina presto, la notte del due di agosto”* (cfr. pag. 117).

Il tempo richiesto dalla seconda operazione di salvataggio era stato maggiore, nonostante la procedura seguita fosse stata la medesima. L'intervento, invero, era stato ritardato da un falso allarme. Una delle due barche rapide, approssimatasi per una verifica, aveva accertato che *“si trattava di un gommonè”,* che ospitava *“sessantanove persone in tutto, sedici donne e undici minori non accompagnati”* (cfr. pag. 118) e che il gommonè soccorso *“era sovraffollato [...] c'erano tantissime persone a bordo”*.

Secondo la testimone, erano presenti delle donne in stato di gravidanza. In tal senso, a seguito di contestazione, la medesima rammentava che, in un'e-mail da lei stessa redatta risalente alle ore zero quaranta del due agosto 2019, aveva indicato la presenza di una donna al nono mese di gestazione con forti dolori, una seconda donna all'ottavo mese di gravidanza e un bambino che aveva perso conoscenza, segnalando altresì il loro stato di disidratazione e la necessità di controllo da parte di un'équipe medica.

Aggiungeva, poi, la teste che con riguardo ad una delle predette donne, era emerso, dall' *“esame medico effettuato”,* *“che uno dei bambini”* fosse *“in posizione non adeguata”*, sicché era stata dunque richiesta un'evacuazione medica (cfr. pag. 118 e 119)

In relazione alla seconda operazione di salvataggio, Open Arms aveva richiesto il Pos a Malta, poiché *“in acque maltesi”*.

Dopo il rifiuto di Malta, la medesima istanza era stata rivolta all'Italia (*“Malta ha tardato un poco prima di negare appunto il porto sicuro, il POS, mentre l'Italia ha risposto dicendo che avrebbe trasmesso questa comunicazione alle autorità del paese.”* *“Dopo avere ricevuto il diniego da parte di Malta, e dopo questa seconda operazione, il porto sicuro più vicino risultava essere Lampedusa”* e, per tale ragione, Open Arms si era diretta verso l'isola, giungendo a una distanza da ventiquattro miglia dalla stessa (cfr. pag. 120).

Riferiva, inoltre, la MONTES che ad Open Arms era stato notificato il divieto di ingresso e transito in acque territoriali italiane e che la cennata interdizione era stata rispettata dal natante.

Peraltro, la teste assumeva che dal tre al nove agosto 2019, l'equipaggio aveva effettuato *“una serie di interviste, diciamo di colloqui, a ottantanove persone che sollecitavano asilo, quindi richiedenti asilo [...] poi inviate a UNCHR”* ed era *“stato inviato anche l'elenco dei minori che erano a bordo...”*. In particolare, le richieste di asilo politico erano state inoltrate *“Alle Nazioni Unite e [...] all'Italia”* (cfr. pag. 120).

L'elenco dei minori era stato trasmesso all'Italia *“il sei agosto”*; Open Arms, tuttavia, non aveva ricevuto risposta alcuna (cfr. pag. 121). La stessa Open Arms aveva presentato ricorso al Tribunale per i minorenni e alla Procura per i minorenni di Palermo per ottenere lo sbarco dei minori a bordo. La richiesta era stata trasmessa *“il sei agosto, e lo sbarco è avvenuto poi il diciassette agosto ...”* (cfr. pag. 121 e 151).

Le condizioni fisiche dei migranti, in generale, *“non erano buone”,* *“specialmente”* quelle di *“chi aveva già dei problemi pregressi”*; *“con il passare del tempo soprattutto”* *“la pressione psicologica si faceva sempre più forte”* (cfr. pag. 121).

“Tra il pomeriggio e la sera del nove agosto” Open Arms aveva ricevuto *“un Aptecs (fonetico), che è un dispositivo di bordo, tramite Malta radio che [...] ha comunicato le coordinate di una imbarcazione in legno [...]”*. Quando erano arrivati sul posto il mezzo in discorso appariva inclinato *“da un lato e [...] imbarcava acqua”*. A bordo vi erano *“Trentanove uomini”* (cfr. pag. 122).

Nel rispetto *“delle normative internazionali”* OPEN ARMS *“aveva dato avviso a Malta dell'imminente intervento di soccorso”*.

Le autorità maltesi avevano risposto che Open Arms avrebbe potuto verificare le condizioni dell'imbarcazione, ma che non avrebbe potuto espletare alcuna azione senza annunciarlo preventivamente (*“...prima arrivano le imbarcazioni più rapide, quelle di soccorso, e la prima cosa che fanno... arrivano prima di Open Arms, e la prima cosa che fanno per motivi di sicurezza è*

distribuire i giubbotti di salvataggio. Allora abbiamo rilevato che questa imbarcazione era inclinata pericolosamente, e a quel punto abbiamo avvisato Malta, attraverso il telefono satellitare, del fatto appunto che c'era questa imbarcazione in pericolo, e a quel punto Malta ci ha detto che se questo era il pericolo potevamo intervenire. La stessa conversazione telefonica quindi avvenuta con il telefono satellitare è stata poi replicata via email, quindi con gli stessi identici contenuti, per cui Malta ha detto a Open Arms che potevano intervenire nel caso in cui fosse... lo si ritenesse necessario e quindi potessero anche imbarcare a bordo di Open Arms le persone in difficoltà"; cfr. pag. 122).

Malta aveva comunicato che avrebbe inviato "una pattugliatrice Maltese" "alle coordinate indicate alle sette del mattino". Tuttavia, Open Arms non aveva atteso che sopraggiungesse, giacché si era approssimata al sito indicato già alle "due - tre del mattino" e non si poteva "permettere che un'imbarcazione in pericolo rischiasse di capovolgersi totalmente nel pieno della notte, e quindi che ci fosse il rischio che gente... ci fosse gente appunto che moriva in mare" (cfr. 123).

"Malta sia via mail, sia attraverso la pattugliatrice" aveva informato che "si sarebbe fatto carico delle trentanove persone dell'ultima operazione di salvataggio, ma non di tutte le altre che già erano a bordo da nove giorni".

Open Arms aveva rifiutato il trasbordo di tale numero di migranti "per motivi di sicurezza", poiché si temeva "che consegnare soltanto quelle" persone "relative all'ultima operazione di salvataggio, avrebbe creato una situazione tesa, quindi una tensione a bordo" (cfr. 123).

Il "Comandante della nave" aveva tentato comunque "sia via mail, ma anche con la stessa pattugliatrice Maltese" di richiedere alle autorità maltesi di farsi carico dei migranti al completo, istanza alla quale dette autorità avevano risposto negativamente, ribadendo la disponibilità ad accogliere i soli trentanove soccorsi nell'ultima operazione (cfr. pag. 123, 124).

Dal nove al tredici agosto 2019, "La situazione peggiorava di giorno in giorno, tanto che sono state richieste delle evacuazioni, se non ricordo male una è stata chiesta l'undici agosto di tre persone, in tre condizioni fisiche diverse, era una con tubercolosi e l'altra con tumore cerebrale, una cosa che aveva a che fare con tumore cerebrale, quindi non esattamente magari quello e un altro con la polmonite. Il tredici agosto è stato invece sollecitato... è stata richiesta una evacuazione di un bambino di nove mesi con il suo fratello gemello, il padre e la madre" (cfr. pag. 124).

Le richieste di evacuazione medica erano "state trasmesse sia a Malta che all'Italia. C'è stata una interlocuzione tra i due paesi, per capire chi si dovesse incaricare di quale delle evacuazioni. Alla fine Malta... si sono diciamo accordate affinché Malta si incaricasse della persona con polmonite, con quella patologia relazionata con un tumore cerebrale, mentre l'Italia che si facesse carico della persona con tubercolosi" (cfr. pag. 124, 125).

Con il trascorrere dei giorni, anche le procedure di evacuazione medica erano state motivo di tensioni tra i migranti: "c'era uno stato di alterazione [...] c'erano anche delle liti, perché non si capiva perché alcuni sì e altri no [...] Alcune delle persone che sono rimaste a bordo hanno... si sono diciamo... hanno fatto violenza fisica nei confronti di chi si era gettato in acqua, fondamentalmente per paura che questo atto potesse ritardare quindi le operazioni di sbarco [...]". In tali casi, toccava ai membri dell'equipaggio intervenire per sedare gli scontri (cfr. pag. 138).

Tra l'equipaggio e i migranti si era "creata una relazione di fiducia, che però andava scemando con il passare dei giorni, [...] non avendo notizia dello sbarco". Peraltro, anche il personale di bordo era provato dalla situazione generatasi (cfr. pag. 138 e 139).

I migranti erano di diversa nazionalità ("probabilmente per la maggior parte erano Eritrei, della Etiopia, della Siria, dell'Egitto"); tra di essi erano effettivamente insorte tensioni "per il tempo, per i giorni che erano trascorsi a bordo della nave, e per lo spazio limitato in cui convivevano [...]" (cfr. pag. 123).

Riferiva poi la MONTES che le procedure di identificazione a bordo di Open Arms consistevano essenzialmente nel "chiedere [...] nome e cognome [...] per iniziare con le procedure di richiesta di asilo", specificando che ai colloqui provvedeva Francisco Ventico (recte Gentico) e che veniva effettuato "un triage, per stabilire le condizioni appunto mediche, le condizioni [...] personali di ogni singola persona". "Pochissime" persone erano munite di documenti di identità (cfr. pag. 125 , 137).

Le donne presenti a bordo tra le migranti avevano raccontato alla stessa MONTES di aver patito *“abusi, violenze sessuali, violenza fisica e psicologica”* in Libia (cfr. pag. 137).

Peraltro, la MONTES rimarcava come le autorità italiane non avessero comunque segnalato la presenza di eventuali terroristi tra i migranti a bordo di Open Arms (cfr. pag. 125).

La teste riferiva poi che il tredici agosto 2019 le condizioni meteo marine *“andavano a peggiorare [...] il meteo [...] prevedeva onde di tre metri e un vento a ventotto nodi di velocità”* e che, a quel punto, Open Arms aveva richiesto un punto di riparo a Malta, che aveva tuttavia negato *“l'ingresso nelle acque territoriali per ottenere appunto rifugio dalle cattive condizioni meteo”* (cfr. pag. 125).

La medesima richiesta era stata inoltrata a Tunisi, rimanendo inevasa, e, di seguito, all'Italia.

Contestualmente, era pervenuta notizia del provvedimento emesso dal TAR Lazio di sospensione del divieto di ingresso e transito nelle acque territoriali italiane e, pertanto, Open Arms aveva comunicato alle autorità italiane che si sarebbe diretta verso Lampedusa, allegando la predetta sospensiva.

Le stesse autorità italiane non avevano espresso alcuna opposizione in ordine all'ingresso nelle acque territoriali, inibendo tuttavia alla nave di approdare in qualsivoglia porto (*“non potevamo approdare a nessun porto”*) e richiedendo ad OPEN ARMS di mettersi in contatto con le autorità locali (cfr. pag. 126).

Le condizioni dei migranti *“quando il tempo è peggiorato le condizioni sono peggiorate anche le loro, le condizioni dei migranti stiamo parlando. Le onde erano molte alte e quindi entrava anche acqua all'interno dell'imbarcazione. Era lo stesso quale fosse diciamo la direzione presa da Open Arms non aveva importanza, perché comunque le condizioni erano così cattive, le condizioni del tempo, che comunque entrava acqua all'interno dell'imbarcazione”* (cfr. pag. 126).

Una volta entrata nelle acque territoriali italiane (in data 14 agosto 2019), Open Arms aveva richiesto nuovamente l'assegnazione di un Pos all'Italia, ricevendo la medesima risposta data alla prima istanza, ovvero che *“sarebbe stata trasmessa alle autorità nazionali del paese”* (cfr. pag. 127).

A partire *“[...] da quel momento”* erano *“state ...consecutive ...conseguenti e ripetute le richieste di POS”*, in particolare il 15 e il 16 agosto 2019, ed avevano tutte avuto esito analogo a quello appena cennato (*“Sempre la stessa (risposta) che sarebbe stata trasmessa alle autorità del paese”*, cfr. pag. 127).

Il 17 agosto 2019 la MONTES aveva inviato un'e-mail alla Procura di Agrigento, segnatamente al dott. Salvatore Vella, al fine di informare quest'ultimo circa *“tutto quello che stava accadendo a bordo della Open Arms a partire dal primo agosto”* (cfr. pag. 128).

Le condizioni dei migranti erano *“molto complesse, sia dal punto di vista fisico, che dal punto di vista psicologico, per motivi di spazi, per motivi di alimentazione, per motivi di acqua, c'erano diverse liti anche a bordo perché ormai tutti erano disperati, per la disperazione anche tra le persone”* (cfr. pag. 128).

La testimone aveva a tal proposito redatto una relazione, datata 17 agosto 2019, nella quale aveva appunto illustrato le *“condizioni igienico sanitarie delle persone a bordo di Open Arms”* e dalla quale si evinceva che il numero delle stesse era eccessivamente elevato rispetto allo spazio disponibile sul natante, tenuto altresì conto del protrarsi dei giorni di permanenza.

In tal senso la MONTES aveva sottolineato che vi erano solo *“due bagni per cento trentaquattro persone”* e aveva poi fatto riferimento alle razioni di acqua potabile ed alla scarsa disponibilità di *“vestiario”*, al riguardo assumendo che *“[...] non si era soliti fornire vestiario alle persone, a meno che non ci fosse una richiesta espressa da parte loro. Poi c'erano diciamo delle circostanze in cui invece si dava un cambio, quando invece per esempio i vestiti erano bagnati, oppure impregnati di benzina o altre occasioni o altre circostanze simili a queste, in cui è necessario ovviamente dare un cambio. Però non c'era comunque la possibilità di darlo a cento trentaquattro persone.”* (cfr. pag. 129).

Inoltre, i migranti non potevano fruire di prodotti destinati all'igiene personale, salvo che di "una saponetta" ciascuno, da condividere, "e anche queste erano abbastanza in quantità limitate" (cfr. pag. 129).

Aggiungeva, peraltro, la teste che diversi migranti presentavano ustioni sul corpo, derivanti dall'esposizione all'acqua del mare e alla benzina (cfr. pag. 129) e che vi erano stati problemi anche con il dissalatore presente sull'imbarcazione.

Riferiva, quindi, la MONTES che il diciotto agosto 2019 Open Arms aveva ricevuto l'indicazione, da parte della Spagna, di un Pos, individuato precisamente nel porto di Algeciras. Tuttavia, per raggiungere la meta sarebbero stati necessari "tre - quattro giorni di navigazione" e "per le condizioni metereologiche era una cosa impossibile". Oltretutto, erano già trascorsi diciotto giorni di permanenza sulla nave e anche l'equipaggio era "in condizioni già abbastanza estenuanti, difficili, e peraltro c'erano diversi pericoli tra cui quelli che l'imbarcazione anche si potesse ribaltare" (cfr. pag. 130).

Diversi migranti poi, in quei giorni, si erano deliberatamente gettati in acqua, creando disordini: "Il diciotto agosto sono state quattro persone che si sono lanciate in acqua e avevano... indossavano il giubbotto salvavita, quindi il giubbotto salvagente. Il diciannove agosto una persona alle sette del mattino, ma nei giorni seguenti sono state diverse le persone che si sono lanciate in acqua, quindi sono state diciamo delle azioni massive di massa, si possono contare circa tredici - quattordici anche quindici persone che si possono essere buttate in acqua [...] il diciotto di agosto, quando c'è stato quell'episodio in cui si sono lanciati in acqua, si sono lanciati in acqua quattro persone che indossavano il giubbotto salvagente, poi Open Arms si è preoccupata di riportarli a bordo, e una volta a bordo ci sono stati atti di violenza vera e proprio nei loro confronti. Violenza dovuta al fatto che c'era preoccupazione che questa azione di... appunto di gettarsi in acqua, potesse andare a influire anche sullo sbarco di tutti gli altri. Giorno diciannove invece è successo che si sono buttate in acqua invece persone che non volevano gettarsi in acqua, che avevano detto prima che non si sarebbero gettate in acqua e invece l'hanno fatto per disperazione" (cfr. pagg. 130, 131).

Alcuni migranti erano stati colti da attacchi di panico (cfr. pag. 131) e "quasi nessuno" dei migranti sapeva nuotare (cfr. pag. 136). Inoltre, il medico di bordo "era molto preoccupato [...] perché potessero verificarsi atti di autolesionismo" (cfr. pag. 147).

La MONTES altresì riferiva come OPEN ARMS avesse comunicato "alla Spagna che era impossibile dirigersi verso Algeciras. A quel punto è stata richiesta una ulteriore opzione, un'altra opzione. Dopodiché è stato comunicato che era impossibile per Open Arms lasciare Lampedusa e che qualsiasi altra imbarcazione avrebbe potuto lasciare Lampedusa ma non Open Arms, perché le condizioni non lo consentivano [...] Allora inizialmente l'Italia si è proposta di accompagnare verso la Spagna Open Arms, quando Open Arms ha risposto che questa opzione era impossibile, ne è venuta fuori un'altra di opzione, cioè quella di trasbordarli su un'altra imbarcazione che li portasse in Spagna" (cfr. pag. 131).

A tal proposito la teste non ricordava se tale ultima opzione fosse stata proposta dal Capitano di OPEN ARMS o dalla Spagna.

La stessa, tuttavia, precisava che la determinazione circa l'impossibilità di raggiungere Algeciras era stata "sottoposta a tutto il direttivo dell'organizzazione", e che la "decisione finale" era spettata comunque al "Capitano come ultimo responsabile" (cfr. pag. 135, 136).

Riferiva ancora la teste che il venti agosto 2019 era "salito a bordo dell'imbarcazione il Procuratore di Agrigento ...accompagnato da un medico" per "verificare...le condizioni?"; "...dopo poche ore è stato dato l'okay per lo sbarco a Lampedusa". Al riguardo la medesima ricordava che si era proceduto ad "una evacuazione medica, non so se per ordine o per consiglio di questa stessa dottoressa. Dopo qualche ora io sono scesa a terra. Il mio sbarco è avvenuto insieme a Riccardo Gatti era il direttore di Open Arms. [...] e in quel momento c'è stato dato materialmente nelle mani questa... questa ordinanza di sbarco immediato", a firma di Patronaggio (cfr. pag. 131, 132).

Fino alla data suindicata, le richieste di Pos inoltrate in Italia non avevano avuto esito, né positivo, tampoco negativo; i destinatari si erano limitati a comunicare a Open Arms che le predette istanze sarebbero state trasmesse "all'autorità del paese" (cfr. pag. 132).

Peraltro la MONTES rimarcava: - che all'atto del secondo salvataggio, Open Arms era posizionata in zona SAR maltese (cfr. pag. 133) ed il porto più vicino era italiano e



corrispondeva a Lampedusa; - che la sera del 14 agosto, quando si trovavano “*al confine con le acque di Lampedusa, si è avvicinata una imbarcazione della Guardia di Finanza, che [...] ha comunicato della risoluzione del Tar del Lazio e ci ha consentito di entrare quindi ci ha lasciato il libero transito per potere entrare*” (cfr. pag. 136) ; - e che Open Arms aveva ricevuto rifornimenti di viveri dapprima da “*Una imbarcazione a bordo della quale c'erano Richard Gere, Chef Rubbio, Riccardi Gatti, Valerio Nicolosi e Oscar Camps [...]*”, noleggiata dallo stesso Gere e, successivamente, da parte di Astrea, cioè a dire da “*una barca a vela che appartiene a Open Arms*” (cfr. pag. 135).

La testimone affermava, inoltre, che, in occasione di tutte le operazioni di salvataggio, il Capitano aveva mutato velocità di crociera, come previsto dalle normative internazionali, che prescrivono di procedere “*alla massima velocità possibile, quando si ha contezza di una imbarcazione in pericolo*” (cfr. pag. 141) e che negli “*ultimi giorni*”, “*soprattutto*”, “*intorno al sedici – diciassette agosto c'erano delle imbarcazioni che si avvicinavano per salutare, guardare cosa stesse accadendo*”.

Tale circostanza aveva indotto Open Arms a richiedere che “*potessero avvicinarsi [...] delle imbarcazioni della guardia costiera o della Guardia di Finanza per arginare questa situazione, che comunque poteva creare problemi a bordo*” (cfr. pag. 142). Alla stessa stregua, “*la notte tra il diciotto e il diciannove di agosto*” era stata inviata da Open Arms un'e-mail alla Guardia Costiera italiana, “*[...] affinché potesse avvicinarsi o restare intorno a Open Arms, perché c'era già stata una intenzione, era stata manifestata una intenzione di alcuni di gettarsi in acqua. [...] Perché c'erano soltanto due persone che facevano diciamo da guardia, tutto diciamo l'equipaggio era già abbastanza comunque esaurito, era abbastanza preso dalla stanchezza e quindi abbiamo chiesto aiuto alla guardia costiera appunto perché ci potesse dare questo tipo di aiuto*” (cfr. pag. 142).

Riferiva altresì la MONTES che dal primo agosto sino al momento dello sbarco solo un'altra nave ONG aveva effettuato dei pattugliamento nella zona interessata dai fatti di causa, ossia “*la nave di Sial*”, ma solo “*inizialmente*” (cfr. pag. 142).

Chiariva per altro la teste che, di regola, dopo “*avere ricevuto la segnalazione di una imbarcazione in difficoltà, quello che si fa è recarsi sul posto nel minor tempo possibile*”, verificando preliminarmente la presenza di un effettivo pericolo e di eventuali interventi “*da parte di altri... di altre entità*”, così come previsto dal “*...patto SAR*”, “*Come dice la dichiarazione di Distress del patto SAR*” (cfr. pag. 143).

La valutazione di effettività del pericolo era rimessa alle lance, che si recavano sul luogo segnalato per prime, trasmettendo le necessarie informazioni alla nave. Ciò consentiva “*alla nave di accelerare la comunicazione di operazione alle autorità, con le autorità*” (cfr. pag. 144).

Con riguardo al primo salvataggio, risalente all'1 agosto 2019, la teste riferiva : - che Open Arms aveva ripetutamente ed invano tentato di porsi in contatto con le guardie costiere libiche: ciò era successo dopo che alla nave era stato ordinato di dirigersi verso nord (cfr. pag. 145, 146) ; - che la barca oggetto di soccorso era stata poi contrassegnata con “*le iniziali dell'organizzazione, la sigla SAR, la data, affinché sia chiaro che tutte le persone sono state salvate, sono state messe in salvo*” (cfr. pag. 146) ; si trattava di una prassi, di “*una procedura standard*” che, tuttavia, talvolta veniva omessa ove non vi fosse il tempo materiale (cfr. pag. 146) ; - che Open Arms non era “*omologata come nave da crociera, come trasporto passeggeri, però le persone salvate non possono neanche essere considerate passeggeri*” (cfr. pag. 149) ; - che “*[in occasione ...dei diversi interventi*” e in uno in particolare, la Spagna aveva sollecitato Open Arms a porsi in contatto con Tunisi; tuttavia “*le coordinate non erano quelle della zona SAR tunisina ma Maltese*” e dunque la stessa Open Arms si era messa in contatto con Malta (cfr. pag. 148).

In riferimento alle autorità allertate durante le operazioni e alle relative prassi, la MONTES, poi, aggiungeva che “*Noi informiamo le autorità competenti su quelli che sono i nostri interventi, e sulle azioni che mettiamo in atto, che... su quello che realmente accade durante appunto le operazioni di salvataggio. Le susseguenti cioè Italia Malta Libia e allo stato di bandiera anche*” (cfr. pag. 148), precisando, in ogni caso, che la Libia non era ritenuto un porto sicuro all'epoca dei fatti di causa (cfr. pag. 148).

h.

Peraltro, la teste affermava, per un verso, di non avere contezza della destinazione indicata dal dispositivo di bordo il 29 luglio 2019 (in altri termini del fatto che nel diario di navigazione fosse stata riportata come destinazione quella di Lampedusa, cfr. pag. 153); per altro verso, che successivamente la rotta era stata cambiata, pur non sapendo spiegarne le ragioni specifiche, ben potendo addebitarsi il mutamento ad una molteplicità di fattori quali *“ad esempio anche il cambiamento delle condizioni meteorologiche o il fatto che ci sia stato un avvistamento del radar, all’interno del radar, quindi che abbia obbligato a cambiare rotta”*.

In ogni caso era il Capitano ad avere facoltà di modifica (*“Io sono il capo missione però è il Capitano che sta al di sopra del capo missione”* cfr. pag. 153, 154) e l’essersi diretti verso sud in data 29 luglio era *“stato motivato dal fatto che quella è una zona in cui normalmente ci sono diverse imbarcazioni in difficoltà, che hanno bisogno di un aiuto, di assistenza [...]”*, così come altre ONG (cfr. pag. 155).

La MONTES, poi, rispondendo alle domande del Difensore dell’imputato, da un lato confermava che, in data 27 giugno 2019, era pervenuta una comunicazione da Benito Nunez Chintavalle, allora direttore generale della Marina mercantile spagnola, che ingiungeva a Open Arms di non recarsi in una zona di mare allo scopo precipuo di effettuare operazioni di salvataggio senza il previo coordinamento delle autorità competenti, pena la comminazione di pesanti sanzioni pecuniarie, dall’altro assumeva che non ricordava esattamente quale fosse la zona in questione e che *“siccome si dice che non si può fare alcuna operazione di salvataggio senza...il coordinamento dell’autorità competente, allora noi quando siamo in zona comunichiamo con l’autorità competente”* (cfr. pag. 156, 157).

La teste, peraltro, aggiungeva che, all’atto del primo salvataggio, a bordo della Open Arms non erano al corrente del fatto che un’unità navale libica si stesse apprestando a raggiungere il medesimo sito oggetto di segnalazione d’emergenza, giacché le autorità libiche non avevano *“risposto neanche alla mail inviata dal Alarm Phone”* (*“Sono state tre le mail inviate in tutto. Allora nella prima il destinatario era l’autorità libica, nella seconda le autorità Libiche e Maltesi e anche Italia, e nella terza i destinatari erano Libia, Malta e Italia. [...] le prime due mail, di cui parlavamo prima, sono state inviate prima dell’operazione, la terza invece contestualmente cioè durante l’operazione”*, cfr. pag. 158).

Tra la localizzazione dell’imbarcazione in difficoltà e la realizzazione del primo salvataggio erano intercorsi quarantanove minuti : *“Allora è il tempo che intercorre tra quando arrivano queste lance rapide che arrivano molto più rapide della Open Arms, arrivano sempre prima, possono fare un controllo... un primo controllo, naturalmente devono avere a che fare con queste persone che sono spaventate, quindi occorre tranquillizzarle intanto che l’evacuazione già... che non è assolutamente semplice. Sempre in questo lasso di tempo avvengono le comunicazioni tra queste due lance rapide e Open Arms. Vengono poi distribuiti i giubbotti di salvataggio e a quel punto le lance si mettono in comunicazione nuovamente con Open Arms per... Quando già le lance diciamo hanno fatto la loro valutazione e hanno capito che questo salvataggio è necessario, lo comunicano a Open Arms, e Open Arms si mette in comunicazione con le autorità competenti”*.

Secondo la MONTES, in quel frangente non era possibile attendere l’intervento delle autorità libiche (*“Per la stessa definizione di Distress, per quello che comunque si evince anche dalle varie convenzioni delle Nazioni Unite, riguardanti le persone del mare, se ci sono persone che hanno bisogno di essere salvate vanno salvate, in caso contrario sarebbe una omissione di soccorso. Pertanto se in quel caso c’erano persone da salvare l’intervento è motivato appunto da quello... [...] E’ evidente come una imbarcazione di legno con cinquantacinque persone a bordo tra cui minori, e che già è inclinata, è evidente che non può aspettare altro tempo, non può attendere...[...] Donne incinte... [...] inizialmente si sospettava semplicemente che entrasse acqua, però era pericolosamente incrinata sulla prua, poi con il passare del tempo invece si andava inclinandosi sempre di più, e questa volta dalla parte laterale... Dalla parte della prua, sempre dalla parte della prua”* *“Quando è stata fatta l’operazione di salvataggio, ci si è resi conto che l’acqua non è che stesse entrando, ma era già dentro, era già nell’imbarcazione, quindi era già l’imbarcazione piena d’acqua da quello che emerge... che c’era già acqua, no che è entrata, che c’era già acqua...”*) (cft. pag. 159, 160, 161, 162, 163).

Riferiva, poi, la teste che sebbene *“le lance Eco uno ed Eco tre”* presentassero una capienza tale da consentire il trasbordo di un numero di persone comprese tra tredici e diciannove, *“perfino venti [...]”* ciascuna, non era possibile attendere ulteriori soccorsi collocando i migranti nei mezzi in discorso, atteso che Open Arms non era *“al corrente del fatto che stesse arrivando l'imbarcazione dalla Libia”* e, in ogni caso, occorreva *“fare in modo”* che i migranti medesimi si trovassero *“nel migliore luogo possibile”* e che vi permanessero *“il minore tempo possibile in attesa di un porto sicuro”*; del resto, *“[...] le valutazioni mediche, gli alimenti”* dovevano *“essere fatti a bordo dell'Open Arms”* (cfr. pag. 163).

Ribadiva poi la MONTES che l'intervento di salvataggio era stato effettuato in *“assenza di coordinazione”*, stante *“la mancanza di risposte da parte delle autorità competenti”* (cfr. pag. 164) e rimarcava che nel caso di difetto di coordinamento, *“Bisogna informare l'autorità competente della zona in cui si verifica questo evento e bisogna informare anche lo stato di bandiera”*, assumendo che il Pos non era stato subito chiesto allo Stato di bandiera, *“perché secondo le leggi internazionali, il POS va richiesto all'autorità competente informando lo stato di bandiera, non si chiede subito il POS allo stato di bandiera”* (cfr. pag. 164).

Peraltro, in assenza di coordinamento, per quel che concerne l'individuazione dell'autorità competente, la teste affermava che *“Si parla di zona di responsabilità. In quel caso la zona di responsabilità era quella libica, per cui sono state informati... è stata informata la Libia e lo stato di bandiera e anche l'autorità susseguente (inc.)”*, vale a dire le *“autorità delle zone adiacenti a quelle libiche, in questo caso a quella libica”*, come previsto dalle convenzioni SAR e SOLAS e dal relativo emendamento (*“Allora si fa riferimento al fatto SAR al fatto...SOLAS, poi a un emendamento 2004, riferito sempre al patto SOLAS”* cfr. pag. 165, 166).

Secondo la MONTES, poi, per quel che riguardava la seconda operazione di salvataggio, Lampedusa *“era il porto più vicino”* (cfr. pag. 166), visto che Tunisi non era considerata *“un porto sicuro per determinate ragioni [...] non era in possesso di un sistema che consentisse di esaminare le domande di asilo, e quindi correvano il rischio queste persone, che potessero essere restituite al paese di origine, oppure che non fosse esaminata la loro richiesta di asilo”* (cfr. pag. 166).

In tal senso, la teste spiegava che non erano le ONG a determinare quali porti fossero sicuri; tuttavia, *“se c'è un paese nel quale a una persona non è data facoltà neanche di spiegare la propria situazione, di fare domanda di asilo e quindi di ottenere questo status eventualmente di rifugiato, è evidente come non ci sia neanche il rispetto dei diritti umani e quindi si considera non sicuro”* (cfr. pag. 167).

La MONTES riferiva ancora : - che *“Nel caso del secondo evento, questo del due agosto, a seguito di segnalazione non c'è stata alcuna risposta da parte né di Malta, né della Libia, e tutti non hanno risposto, nessuno ha risposto a questa richiesta. Di tutte le comunicazioni inoltrate a Malta, l'unica che ha ricevuto risposta da parte delle autorità maltesi, è stata quella che loro dicevano che l'evento non si è verificato in una zona SAR Maltese”*; - che Malta aveva anche invitato Open Arms a rivolgersi allo Stato di bandiera; - e che anche quest'intervento di salvataggio era avvenuto *“In autonomia per mancanza di risposta”* (cfr. pag. 167).

Secondo la Open Arms l'autorità competente era *“Malta, anche se Malta lo negava”* (cfr. pag. 168), e non la Spagna (*“In nessun momento ho detto che la Spagna fosse l'autorità competente, e l'autorità competente è quella della zona di responsabilità, ovvero quella in cui avviene l'evento. Evidentemente lo stato di bandiera deve essere informato”*); ciò valeva anche in caso di mancato coordinamento: *“in qualsiasi occasione la prima cosa che si fa è chiedere il POS allo stato... alle autorità della zona di responsabilità, che è quella in cui avviene l'evento, evidentemente lo stato di bandiera viene informato anche del fatto che non c'è coordinazione per mancanza di risposta. Poi se gli stati tra loro devono comunicare, devono interloquire per intraprendere delle azioni e comunque comunicare tra di loro [...]”* (cfr. pag. 169).

Per la MONTES la normativa di riferimento (cioè a dire, il patto Solas), aveva portata generale e *“si applica sia che la coordinazione ci sia, sia che non ci sia per mancanza di risposta”* (cfr. pag. 169) e *“Allora nel caso in cui ci sia un'assenza di risposte da parte dell'autorità della zona di responsabilità, oppure ci sia comunque passi troppo tempo o ci sia un diniego espresso da parte sempre*

dell'autorità della zona di responsabilità, si passa alla zona successiva, cioè si va alla zona adiacente, per rifare la stessa richiesta, tutto questo naturalmente avviene sempre tenendo informato lo stato di bandiera, quindi è sempre informato di quello che succede' (cfr. pag. 170).

Peraltro, la teste aggiungeva che “[...] alla fine del secondo intervento di salvataggio del due agosto, il giorno... giorno tre è stato richiesto il POS a Malta, è venuto un delegato, e dopo di ciò lo stesso giorno è stato chiesto il POS all'Italia, che ha risposto che avrebbe trasmesso questa richiesta di POS all'autorità del paese... del paese competente. Nel resto dei giorni abbiamo... Sì nei giorni seguenti è stato fatto il triage medico alle persone, si è provveduto a soddisfare le loro necessità, si sono... sono state richieste le evacuazioni in particolar modo di due donne... due donne in stato interessante e le sorelle di una di loro. Sono stati raccolti i dati relativamente ai minori, sono stati fatti i colloqui individuali per richiedenti asilo, questo nei giorni seguenti?” (cfr. pag. 170, 171).

La MONTES, poi, assumeva che nella “prima operazione di salvataggio l'autorità competente era la Libia, in quanto ricadeva in quella zona di responsabilità. Nel secondo era Malta, perché ricadeva sempre in questa zona di responsabilità maltese, ma non si è resa responsabile Malta di questo secondo salvataggio. E il terzo doveva essere Malta, il sito... e in questo caso sì si è resa responsabile [...] nel corso del terzo intervento di salvataggio c'erano già persone a bordo da nove o dieci giorni, già salvate nel corso dei primi due interventi. Si sono poi realizzate delle evacuazioni mediche, ci sono state delle agitazioni anche a bordo. La situazione insomma era anche difficile da gestire. Pertanto se queste trentanove persone fossero state poi prelevate, sicuramente sarebbero aumentati i problemi a bordo, e quindi la situazione sarebbe stata ancora peggiore, i problemi sarebbero aumentati, sarebbero stati più grandi più...” (cfr. pag. 181).

Peraltro, la teste affermava che se, ipoteticamente, il 2 agosto Open Arms si fosse diretta in Spagna, sarebbero occorsi “tre – quattro giorni in base a tutte le condizioni, però naturalmente bisogna tenere conto delle normative che ci impongono che appunto bisogna richiedere il POS alla zona di responsabilità, all'interno della zona di responsabilità, e in ogni caso poi a quella più vicina e a quella adiacente, quindi abbiamo seguito quello che la normativa ci impone di fare”, spiegando, altresì, la MONTES che questa era stata la ragione per la quale, in prima battuta, Open Arms non aveva richiesto un Pos alla Spagna (cfr. pag. 171).

La MONTES asseriva poi, da un lato, di non sapere che il 2 agosto 2019 l'allora Ministro degli Esteri italiano avesse scritto all'ambasciata spagnola, sollecitando la Spagna ad assumere i propri obblighi rispetto agli eventi e declinando ogni responsabilità dell'Italia; dall'altro, che era stata informata della mobilitazione del Presidente del parlamento Europeo all'epoca, David Sassoli, che aveva auspicato un intervento umanitario per la redistribuzione dei migranti (cfr. pag. 172).

Con riguardo al terzo intervento di soccorso, la teste ribadiva che questo era stato “coordinato da Malta” e che era “stata Malta stessa a trasmettere l'informazione” (cfr. pag. 173), confermando che Malta aveva palesato la disponibilità all'accoglimento dei soli trentanove migranti soccorsi nell'ambito della terza operazione, quando quest'ultima era in corso (cfr. pag. 174, 175).

In proposito, la teste rimarcava che, sebbene le due lance di Open Arms fossero riuscite a trasbordare (entrambe con un unico viaggio) gli occupanti del barchino, non era possibile per tali lance, essendo le due del mattino, attendere i soccorsi maltesi sino alle ore sette (“allora perché erano le due del mattino, la motovedetta sarebbe arrivata alle sette del mattino e quindi è impossibile lasciare... in queste due lance, lasciarli in tutto questo tempo in attesa della motovedetta senza che sia fatta una valutazione medica in tutto questo tempo, dalle due alle sette del mattino” (cfr. pag. 176).

La teste, poi, asseriva che, a seguito della richiesta “da parte di Open Arms di fare uno sbarco di tutti i migranti... La risposta dell'Italia è stata che avevano bisogno per effettuare questo sbarco di relazioni individuali, quindi una per una le persone, riguardo le patologie di ogni singola persona”; tuttavia, non era stato possibile provvedere a stilare tali relazioni individuali: “[...] parliamo di centosette persone che erano già a bordo da oltre una settimana in attesa di un porto. Materialmente non c'era disponibilità temporale, quindi il tempo per realizzare questi colloqui, la situazione era abbastanza complessa, una situazione fatta di attacchi di panico, di gente che comunque si gettava in acqua, e non per

ultimo non c'erano le persone che potessero fare materialmente questi colloqui [...] parliamo di una equipe medica formata da un dottore e da una infermiera, che devono stare le ventiquattr'ore a fornire assistenza, assistenza medica, assistenza psicologica, e gestire anche le emergenze, quindi è abbastanza complicato che trovassero anche il tempo i realizzare questi colloqui, questi colloqui individuali?" (cfr. pag. 177).

Allo stesso modo, secondo la MONTES, non risultava praticabile la suddivisione dei migranti in due gruppi e la loro separazione tra Open Arms e una nave di appoggio offerta da INRCC alla volta di Algeciras, *"perché parliamo di oltre venti giorni a bordo della nave, era... anche lo stesso equipaggio aveva difficoltà a gestire controllare tutta la situazione, che era divenuta complicata, con migranti che convivevano stretti da oltre diciotto giorni, alcuni magari un po' meno, e quindi la situazione era assolutamente insostenibile. È difficile dare una spiegazione di quanta fosse la disperazione a bordo, e in quel caso la cosa più sicura era sbarcare in Italia, e evitare di esporre a ulteriori pericolo le persone a bordo appunto di Open Arms"* (cfr. pag. 178)).

Infine, la teste, asseriva che tre membri dell'equipaggio di Open Arms erano stati sostituiti *"per motivi personali"* e che non era ipotizzabile una integrale sostituzione del personale di bordo, poiché con i migranti si era stabilito un rapporto di fiducia e dunque poteva rivelarsi *"più pericoloso effettuare questo cambiamento..."* (cfr. pag. 179).

§§§

All'udienza del 17/6/2022 si procedeva all'esame del teste DI BENEDETTO Alessandro , del quale veniva acquisite sul consenso delle parti, le relazioni redatte tra il 13 ed il 18 agosto del 2019.

Si proseguiva, quindi, con l'esame del teste GARRONI Emanuela.

Nel corso dell'udienza, venivano tra l'altro acquisite : richiesta di medevac del 16/8/2019 con il relativo elenco delle persone da evacuare ; le dichiarazioni rese dal Contrammiraglio LIARDO dinanzi alla Commissione della Camera dei Deputati Affari Costituzionali e Giustizia in data 3/7/2019 ; la sentenza di appello emessa dal GUP del Tribunale di Ragusa in data 4/11/2020; la bozza del secondo decreto di divieto di ingresso transito e sosta redatto nei confronti di OPEN ARMS dall'Ufficio di Gabinetto del Ministero dell'Interno.

§§§

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza del 17/6/2022

*

DI BENEDETTO Alessandro, (cfr. pg. 5 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 17/6/2022).

Il teste, psicologo di Emergency dal 2016, ha riferito di essere stato contattato l'11 agosto 2019 per effettuare l'intervento su Open Arms, che raggiungeva il 13 mattina. Sin da

  57

subito si era messo in contatto con il Capo Missione e col medico di bordo per fare una sorta di triage psicologico dei migranti a bordo.

Il DI BENEDETTO ha riferito che la sera trasbordava sulla Astral, la barca a vela di supporto e che il 14 agosto le condizioni del mare erano diventate proibitive, per cui aveva fatto ritorno a Lampedusa, dove il giorno dopo era andata anche la Open Arms. Per i restanti giorni la mattina saliva a bordo e la sera faceva ritorno a Lampedusa per dormire. Aveva iniziato i colloqui individuali con i minori, le donne e i soggetti ritenuti più vulnerabili e, nel frattempo, faceva osservazioni di gruppo, effettuando un servizio di *“stabilizzazione della sintomatologia”*.

In tal senso, il teste spiegava che *“c’è una situazione tra una persona viva e un evento traumatico, ha tutta una serie di reazioni fisiche, emotive e comportamentali che necessitano una certa Mastery, un controllo, e quindi attraverso delle tecniche di rilassamento, di contenimento cerco di riportare il migrante, quindi il paziente per me, all’interno di quello che noi psicologi chiamiamo “finestra di tolleranza”, cioè [...] permette alla persona di saper risolvere con le proprie risorse, e di controllare le avversità che si presentano. Ora siccome c’erano delle persone che erano uscite fuori da questa finestra di tolleranza, come, attraverso agiti di rabbia, attraverso situazioni di considerarsi sempre in allerta, oppure in situazione di isolamento, sciopero della fame, e quindi il mio compito era in un certo senso stabilizzarlo, riportandoli a questa finestra di sopportazione di quella realtà, ecco”*.

La sintomatologia che i migranti presentavano era quella del cd. stress post-traumatico (disturbi del sonno, dolori, reazioni emotive, rabbia incontrollata).

Il DI BENEDETTO, al riguardo, riferiva che vi erano soggetti che avevano subito torture, abusi, donne in stato di gravidanza a seguito di violenze sessuali e definiva la situazione riscontrata a bordo come *“esplosiva”*; invero, c’erano pazienti che collassavano e migranti in stati ansioso-depressivi, in una condizione definita *“trigger”*, di innesco, per la quale qualsiasi evento o rumore potevano *“riattivare la sintomatologia anche passata, e quindi c’era una sorta di ritraumatizzazione”*.

Alcuni soggetti presentavano il funzionamento Borderline, per cui *“si passava da un’idealizzazione, che ne so, anche nei confronti nostri, eravamo i salvatori, ad una posizione di svalutazione e delusione, oppure di apertura e di isolamento e di chiusura”*.

Quanto al concetto di *“ritraumatizzazione secondaria”*, il DI BENEDETTO sottolineava che quando *“una persona vive l’esperienza del trauma, che può essere la tortura, il carcere, l’abuso sessuale eccetera, a distanza di tempo alcuni eventi possono riattivare esperienze passate di trauma. [...] in questo senso io l’ho chiamata come possibilità di ritraumatizzazione, cioè di rivivere e soprattutto....quando il trauma è un trauma subito dall’uomo, è peggiore rispetto al trauma che può essere un terremoto, una catastrofe naturale, eccetera, ma quando è subito dall’uomo quello è un trauma più difficile da elaborare, e queste persone avevano subito un trauma nelle torture, nella detenzione Libica, il viaggio e il percorso, ma in questo preciso momento della loro storia, subiscono un trauma dove c’è un uomo, non sappiamo chi sia, che gli sta impedendo una vita serena, tranquilla e quindi in questo senso veniva percepito come un rivedere l’abuso, essere in mano a qualcuno che decide la mia libertà, la mia vita”*.

Alcuni dei migranti provavano senso di vergogna o di colpa, soprattutto quelli che avevano subito torture e abusi; molti chiedevano *“Ma io sono difettoso? Che cosa c’è che in me non va? È colpa mia se io sto subendo tutto questo?”*, vi era una difficoltà nel trovare senso a quello che stava accadendo in quel momento, *“cioè dopo 17-18 giorni, 19 giorni, non riuscivano a trovare proprio la percezione, gli arrivavano gli stimoli sensoriali di quello che avveniva, ma non riuscivano a dare senso a tutto quello, dice ma noi che cosa abbiamo fatto di male, che colpa ne abbiamo per meritare questo”*.

Durante il controllo erano stati riscontrati anche diversi stati dissociativi, per i quali, quando si verifica un’esperienza traumatica, i soggetti vanno in amnesie, in posizioni catatoniche, in mutismo.

Inoltre, il teste riferiva, quindi, che si erano verificati a bordo dell’Open Arms atti suicidari quando alcuni migranti si erano gettati in mare. Secondo il teste, durante quei giorni c’era stata una *“ideazione suicidaria”* e nel colloquio con lo psicologo molti avevano riferito di questa intenzione (*“meglio morire qui che tornare in Libia a rivivere quello che abbiamo vissuto”*).

Il DI BENEDETTO raccontava, poi, la storia di un migrante, del quale non ricordava il nome, che si era buttato in mare ed era stato portato in ospedale, sostenendo che quando, 15 giorni dopo, l'aveva rivisto all'Hotspot di Pozzallo, aveva constatato che si trovava in una situazione di mutismo selettivo e che solo attraverso il supporto psichiatrico e farmacologico aveva ripreso pian piano a parlare.

Il teste spiegava che il servizio di uno psicologo a bordo è quello che si chiama servizio di Primo Soccorso Psicologico, per cercare di rilevare le sintomatologie e stabilizzare le persone, ma è sempre un primo servizio affinché i sintomi non strutturino e non si cronicizzino, rimarcando che resta necessaria una presa in carico immediata, *“perché la Letteratura Psicologica relativa al disturbo da stress post-traumatico dice che è meglio intervenire subito, perché questi sintomi espressi, in una reazione acuta da stress, non diventino disturbo conclamato”*.

Secondo il DI BENEDETTO vi era il rischio che potesse *“perdersi il controllo della situazione”*, nel senso che *“proprio per questo discorso anche di promiscuità, gli ambienti sono stretti, le donne e gli uomini erano separati da un lenzuolo, ma cioè voglio dire, il perimetro di un ponte della nave è quello, ci sono nazionalità diverse, ci sono egiziani, ci sono subsabariani [...] c'erano anche libici, e quindi è una situazione che diventava esplosiva proprio perché il contesto ambientale, perché la stanchezza, lo stitilicidio di quei giorni passati sul ponte lì a terra, le condizioni del mare [...] il contesto di vicinanza, i traumi subiti, come vi dicevo prima erano trigger, micce che rendevano esplosiva la situazione”*.

Circa i colloqui con i minori, il teste riferiva che non li aveva effettuati individualmente, ma che li aveva sentiti in gruppo e che, a seguito del colloquio, aveva deciso di rassegnare la richiesta dell'evacuazione dei 27 minori stranieri non accompagnati a bordo, sottolineando come detta evacuazione fosse avvenuta il 17 agosto.

I predetti presentavano sintomi quale *“rabbia, autolesionismo, proprio perché il cutting, l'autolesionismo, permetteva loro di sfatare in un certo senso quella pressione [...] Le minori, perché c'erano anche minori donne, vivevano più manifestazioni di pianto continuo, di isolamento, ecco ognuno di loro aveva reazioni diverse”*.

Con il passare dei giorni il DI BENEDETTO aveva notato un peggioramento delle condizioni psico-fisiche dei migranti, *“negli ultimi giorni si è verificato quello che si direbbe il Tipping Point, il punto di non ritorno, cioè nel senso che la situazione era così andata oltre, secondo me, nelle manifestazioni di questi migranti che si buttavano a mare, quindi tentano il suicidio, quando risalivano a bordo, i migranti che non si erano buttati si sono scagliati contro quelli che si sono buttati, perché dicono ora per colpa vostra [...], ci puniranno e non ci faranno sbarcare, quindi quella situazione era diventata una situazione ormai fuori controllo, [...], ecco la percezione che si è avuta in quei giorni del 17, del 18 eccetera, era un punto di non ritorno”*.

Il teste riferiva, altresì, che aveva riscontrato anche dei casi di attacchi di panico, *“ho anche le foto, nel senso che mi hanno fotografato durante episodi di gente che ha avuto l'attacco di panico, sensazione di morire, pressione al petto”*.

Peraltro, il DI BENEDETTO rimarcava che, quando aveva fatto la relazione e chiesto l'evacuazione dei 27 migranti, si era premurato di informare tutto il gruppo dei migranti a bordo, spiegando loro che questi erano minori.

Tuttavia, la risposta che aveva avuto da parte loro era stata : *“<<Siamo tutti nella stessa barca. Noi abbiamo vissuto la stessa cosa che hanno vissuto loro>>”*.

Pertanto aveva compreso che *“questa cosa non era stata ben accolta”* e, tuttavia, aveva ritenuto che fosse suo dovere agire in quel modo (*“però io dovevo farlo. I minori sono minori, le donne sono donne e quindi per me sono soggetti vulnerabili e hanno la priorità, nel triage psicologico io devo tenere conto di questi indici”*).

Il teste ha, poi, riferito di aver redatto alcune relazioni anche specifiche su singoli migranti, Mikal Esfaldet, Bernard Vos Teclye, Asega Daniel Solomon, Icmab Mayane e Cromo Bayane.

Le ipotesi diagnostiche erano disturbo dell'adattamento con umore depresso e disturbo da stress post-traumatico. Un caso che l'aveva colpito particolarmente era stato quello di Bernard, migrante di 19 anni cristiano, con alcuni tatuaggi di tipo religioso il quale

era stato torturato proprio a causa della religione e “e quindi queste persone si portavano proprio le persecuzioni sulla propria pelle”.

Il DI BENEDETTO sottolineava che non ci sarebbe stata la possibilità di condurre un colloquio psicologico con ogni persona a bordo dal 14 agosto in poi, perché per condurre 163 colloqui si sarebbe impiegato troppo tempo e poi perché non vi era un contesto adatto (“cioè ripeto li ho fatti, quelli individuali soprattutto per quelli che in quei giorni già avevano manifestato una realtà di sintomatologia ansioso-depressiva da stress, ma nei giorni seguenti, davanti alle coste di Lampedusa, questo ormai non era più possibile, perché il clima a bordo non lo consentiva, per quel discorso di apertura chiusura, di svalutazione, per i conflitti che si erano venuti a creare, cioè per quella condizione insomma no, secondo me no. Era impossibile che io mi mettessi lì, seduto, in un setting come noi ce lo immaginiamo terapeutico, è un primo soccorso psicologico quello che io ho fatto, ma il contesto di presa in carico lo si può fare, è consigliabile farlo subito, immediatamente, subito dopo questo primo colloquio, ma in un contesto protetto, in un luogo sicuro. Noi psicologi parliamo sempre del luogo sicuro, se per la nave è il porto sicuro, per noi psicologi è creare un luogo al sicuro, e quel luogo, la nave, non era percepito, no che non era, non era percepito luogo al sicuro”).

Inoltre, secondo il teste era pure impossibile effettuare evacuazioni singole, perché avrebbero richiesto un singolo colloquio individuale. La situazione era diventata “ormai ingestibile, e la possibilità di fare dei colloqui, ripeto, individuali non era più possibile perché c'era un una chiusura ormai dei migranti anche nei confronti dello psicologo. “Parliamone”, “No, cioè ormai basta”, cioè ormai è arrivato il punto che o si sbarca o si sbarca, quindi era questo un po' il senso”.

Il DI BENEDETTO, infine, rimarcava, per un verso, come nei suoi confronti non ci fossero stati atteggiamenti violenti, per altro verso, che “l'aggressività” si manifestava con “grida, o con il rifiuto a mangiare, una sera hanno fatto sciopero della fame, questo è rabbia aggressiva o passiva ma rabbia è”.

*

GARRONI Emanuela (cfr. pg. 26 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 17/6/2022).

La teste, all'epoca dei fatti Vice Capo Gabinetto Vicario del Ministero dell'Interno, nel premettere che nella struttura di Gabinetto ogni Dirigente ha una competenza generale, asseriva, per un verso, che la vicenda della Open Arms aveva coinvolto tutti i Dirigenti, per altro verso, che si era occupata, su incarico del Ministro di valutare, insieme all'Avvocatura Generale, la possibilità di frapporre un reclamo al provvedimento del TAR che aveva sospeso il divieto, nonché la possibilità di adottare un nuovo decreto di divieto.

La GARRONI precisava che l'Open Arms era entrata in acque territoriali italiane all'incirca all'1.10 della notte del 15 agosto e che il 14 mattina il lavoro che aveva svolto era stato, per l'appunto, quello di verificare - non appena informati sull'esito dell'udienza che c'era stata la mattina del 14 alle 09:30, dove appunto il Presidente, inaudita altera parte aveva sospeso l'efficacia del Decreto di divieto- di valutare la possibilità, sempre d'intesa con l'Avvocatura Generale, dell'adozione di un altro decreto di divieto.

Al riguardo, la teste aggiungeva che “personalmente ho fatto interlocuzioni telefoniche con l'Avvocatura Generale per avere indicazioni sull'impostazione di questo secondo Decreto di divieto,” e che, sussistendone a suo parere i presupposti (“avendo rispetto al primo la Open Arms operato un'ulteriore salvataggio, e lo Stato Italiano effettuato numerosissime evacuazioni mediche, nel frattempo, diciamo, da un punto di vista se non sostanziale, formale, i presupposti ci stavano pure”), avevano elaborato, su incarico del Ministro dell'Interno, un bozza del nuovo decreto “che come bozza fu anche sottoposta agli altri due Ministeri concertanti”.

La bozza era stata redatta dall'Ufficio del Gabinetto anche a seguito di interlocuzioni con gli altri Ministeri concertanti. Poi era stata firmata digitalmente dal Ministro Salvini (“come prevedeva la normativa all'epoca vigente, mandato per la controfirma prima al Ministro della Difesa, che a sua volta lo avrebbe dovuto mandare al Ministro delle Infrastrutture e

Trasporti?) . Di converso, né il Ministro della Difesa dell'epoca (il Ministro Trenta) né il Ministro Toninelli avevano firmato la bozza.

Tra l'altro, la teste rimarcava come tali decreti dovessero essere notificati al destinatario prima dell'ingresso nelle acque territoriali, ed altresì che *“il Ministro Salvini l'ha firmato intorno mi sembra alle 08:30 (ndr. del 14 agosto) con la firma digitale”*.

Aveva aggiunto la GARRONI che la nave Open Arms era entrata nelle acque territoriali italiane intorno all'una del giorno 15 e che *“il Ministero della Difesa, mi sembra di ricordare intorno alle 02:30, quindi già entrata la nave Open Arms, ha scritto una mail dicendo che non era d'accordo, perché non vedeva situazioni nuove da sanzionare con un ulteriore provvedimento di divieto”*.

Circa le ragioni alla base della predisposizione di questa bozza di nuovo provvedimento di divieto, la GARRONI dichiarava che esse erano rappresentate dall'ulteriore intervento di soccorso in mare effettuato dalla Open Arms e dalle evacuazioni mediche che si erano susseguite successivamente al primo divieto.

Peraltro, avevano dato indicazione all'Avvocatura di intraprendere qualsiasi azione utile nei confronti del decreto che aveva sospeso il divieto e *“l'Avvocatura aveva comunicato che il lunedì 19, avrebbe depositato l'istanza al TAR. Udienza che si sarebbe tenuta il martedì 20”*.

La teste, quindi, riferiva che il 16 agosto il Tribunale per i Minorenni di Palermo aveva nominato i tutori legali dei minorenni non accompagnati indicati dall'Open Arms; che i nomi dei ragazzi li avevano ricevuti il 16 agosto, allegati alla lettera del Prefetto di Agrigento con cui veniva comunicata la nomina dei tutori (che per la teste era *“obbligatoria”*) ; e che il giorno successivo il Ministro Salvini, nel rispondere a una nota del Presidente Conte, pervenuta nella tardissima serata del 16, aveva indicato che i minori sarebbero sbarcati, cosa che poi era avvenuta il 17 agosto (cfr. pg. 30) .

La GARRONI dichiarava, quindi, di non avere avuto contezza della presenza di terroristi a bordo e di non essersi occupata personalmente delle richieste di POS.

Al riguardo, la teste rimarcava come a suo avviso *“la competenza al rilascio del POS”* fosse del Ministro dell'Interno come Autorità Nazionale di Pubblica Sicurezza (cfr. pg. 31) e spiegava, quanto al procedimento di assegnazione del POS ed al ruolo del Gabinetto del Ministro dell'Interno, che si trattava di *“procedure non codificate”* e che in tale procedimento il Gabinetto si inserisce svolgendo un'attività di tipo tecnico-amministrativo.

Invero, *“...una delle funzioni principali del Ministero dell'Interno è l'accoglienza che deve essere prestata nei confronti dei migranti”* di guisa che si rendeva preliminarmente necessaria *“una ricognizione... presso il Dipartimento competente della capienza delle strutture dei posti disponibili che sono dislocate su tutto il territorio nazionale”*, nonché *“con il Dipartimento della Pubblica Sicurezza che si occupa specificatamente di controllo alle Frontiere esterne”*.

Tutto ciò *“per avere come dire indicazioni sulla gestione della situazione”*, mentre *“Poi circa l'individuazione del POS”* e *“la tempistica del rilascio”*, la gestione viene affidata al vertice politico” (cfr. pg. 32) .

Peraltro, la GARRONI escludeva che il Ministro SALVINI avesse avuto interlocuzioni con lei per il rilascio o un espresso diniego del POS, aggiungendo che presumeva (*“immagino”*) che le avesse avute con il Capo di Gabinetto, vale a dire con *“il Dottor PLANTEDOSI”*.

La teste riferiva, poi, che il Gabinetto *“non ha autonomia decisionale”*, per cui non si potevano prendere decisioni difformi o in maniera indipendente dal Ministro dell'Interno.

Alla domanda del P.M. *“Nel caso specifico della Open Arms il Gabinetto si attivò per cercare un luogo per lo sbarco dei migranti da individuare come possibile POS?”*, la teste rispondeva spiegando, per un verso, che *“fino al 14 per noi valeva il divieto di ingresso in acque territoriali italiane”*; per altro verso che *“la procedura per l'individuazione del POS”* pur sembrando *“complessissima”*, in realtà era *“abbastanza semplice”*, nel senso che *“il Dipartimento che si occupa dell'accoglienza aggiornato in tempo reale il numero dei posti disponibili... nei vari Hot Spot... quindi in pochissimo tempo si aveva la*

situazione concreta della capacità di accoglienza dei vari territori”, aggiungendo, peraltro, che le comunicazioni dei POS avvenivano per le vie brevi, per telefono.

La teste confermava che il 16 agosto era arrivata una diffida dei Legali della Open Arms finalizzata alla concessione del POS, assumendo però che *“questa richiesta non ci è arrivata direttamente, ma se non ricordo male ci è arrivata tramite comando generale, ma posso ricordarmi male”*.

Inoltre, la GARRONI asseriva che *“con il Dottor Mancini avevamo dei contatti più che giornalieri, perché ovviamente lui forniva aggiornamenti in tempo reale della situazione, erano comunque in situazioni abbastanza complicate anche da gestire, perché il panorama cambiava di ora in ora, e bisognava comunque essere vigili e attenti. Quindi sicuramente ho avuto contatti con il Dottor Mancini, anche perché lui è a capo di una struttura, fa parte di una struttura che è operativa H24, e quindi qualsiasi documentazione, richiesta ufficiale è in grado di averla e i nostri archivi di Gabinetto non sono operativi H24, quindi qualche volta mi sono anche rivolto a lui per avere notizie, se era arrivata una carta magari, di domenica pomeriggio che per i nostri uffici era molto più complicato reperire. Sul caso specifico della diffida non mi ricordo di averne parlato con Mancini [...]”*.

Indi, su contestazione del P.M., la teste confermava quanto dichiarato al Tribunale dei Ministri di Palermo l'8 gennaio 2020, vale a dire che *“Il 16 agosto ero in servizio, quel giorno il Prefetto Piantedosi era assente, quel giorno arrivò una diffida dei Legali della Open Arms, finalizzata alla concessione di un POS, informai il Capo di Gabinetto, il quale non mi fornì nessuna indicazione, io non ho mai interloquito direttamente con il Ministro, cosa che faceva soltanto il Capo di Gabinetto”*.

Dopo il cambio di vertice del Ministero dell'Interno con il subentro di Luciana LAMORGESE non era stata più attivata da parte dei Ministri competenti, fino poi alla modifica normativa intervenuta, la possibilità di adottare un decreto di divieto e *“per quanto riguarda il rilascio del diciamo del POS, anche con il Ministro Lamorgese io sono stata nella stessa veste, con lei, fino a che non sono stata collocata in pensione, le indicazioni per la localizzazione del POS, per l'individuazione del porto di sbarco, hanno sempre continuato a far capo al vertice politico”*.

La teste specificava che, in vigenza del Decreto Legge Sicurezza Bis del Ministro Salvini, anche successivamente alla vicenda di Open Arms, complessivamente erano stati adottati nove Decreti di divieto, di interdizione, di transito e sosta, firmati da tutti e tre i ministri.

Il vertice politico era a conoscenza della situazione igienico-sanitaria a bordo della Open Arms e delle condizioni di salute dei migranti a bordo, poiché *“l'aggiornamento era più che quotidiano sull'evoluzione delle situazioni. Sia in base alle carte che arrivavano, che a delle informazioni che venivano magari veicolate in altro modo, telefonicamente”*.

Su contestazione della parte civile, la teste confermava tra l'altro che *la domenica del 18 Agosto 2019 avendo letto un'agenzia di stampa avente ad oggetto la diffida proveniente da Open Arms, aveva telefonato a MANCINI chiedendogli se fosse possibile avere il suddetto documento. Specificava in proposito che aveva chiamato Mancini “perché i loro uffici sono operativi 24 ore su 24, e vi era pertanto personale in sede che potesse inviarmi quanto richiesto” ed anche perché aveva letto che alcuni migranti si erano “buttati a mare dall'Open Arms” e voleva sapere se fossero arrivate comunicazioni o dalla Prefettura di Agrigento o dalla Capitaneria di Porto che riguardassero questo episodio (“La motivazione era quella che appunto siccome la struttura è aperta, è operativa H24, seppure fosse arrivata per conoscenze ai nostri uffici, noi l'avremmo potuta vedere solo il giorno dopo, e lui mi mandò l'atto di diffida, le ultime tre pagine dell'atto di diffida”)*.

Dopo aver ricevuto la diffida, la GARRONI aveva informato il Capo di Gabinetto il quale non le aveva fornito nessuna indicazione.

Peraltro, la teste riferiva che il 14 agosto pomeriggio, mentre lavorava insieme agli uffici al secondo decreto di divieto, alle ore 18:57 aveva ricevuto un sms da NCC col quale si comunicava che la nave Open Arms aveva chiesto un POS successivamente all'accoglimento dell'istanza di sospensione del provvedimento interministeriale.

Quanto all'eventualità che *“il Gabinetto” si fosse “attivato in qualche modo per ricercare un luogo idoneo allo sbarco dei migranti?”*, la GARRONI assumeva che la nave si trovava in prossimità delle acque di Lampedusa, di guisa che *“lo sbarco non poteva non avvenire a Lampedusa*

[...]. Perché le condizioni meteo erano, come dire, erano terribili, quindi la nave non si sarebbe neanche potuta allontanare dal., adesso io i termini tecnici non li so, ma dal riparo che gli era stato indicato dalla Capitaneria di Porto” (cfr. pg. 37).

Indi, su contestazione della parte civile, la teste confermava che “la decisione (sul rilascio del POS) competeva al Ministro Salvini, in quanto Autorità Nazionale di Pubblica Sicurezza. Come la Signoria Vostra mi fa rilevare, il rilascio del POS è un atto amministrativo, che tuttavia ha assunto una forte valenza di carattere politico, e il Ministro, in quanto Autorità Nazionale di pubblica sicurezza valuta proprio tali profili di sicurezza nazionale con le conseguenti ricadute di carattere tecnico amministrativo”.

Peraltro, la GARRONI precisava che dopo il 14 agosto “la posizione dell’Amministrazione era quella che il Decreto Direttoriale del TAR non è che aveva annullato il divieto, ne aveva sospeso l’efficacia. L’efficacia era il divieto di transito e sosta e quindi contrariamente a quanto asserito da alcuni non comportava anche l’obbligo di individuare il punto, il porto di sbarco. Prova ne sia che nella memoria che l’Open Arms ha fatto nella fase successiva, quindi della proposizione delle azioni di reclamo avverso il decreto monocratico del TAR, ha chiesto espressamente al Giudice l’individuazione del pos, quindi evidentemente anche Open Arms era consapevole che la pronuncia monocratica comportava, come dire, effetti parziali, ma non l’obbligo” (fr. Pg. 39) , aggiungendo che “Avevamo chiesto la rivalutazione del decreto direttoriale del TAR, la Spagna nel frattempo aveva individuato un POS, la Spagna in particolare, come stato di bandiera, fu immediatamente interessata dal nostro Ministero degli Esteri con una nota verbale. Il Ministero degli Esteri il 2 agosto mi sembra, poi il 9 agosto aveva fatto due note verbali per richiamare lo stato spagnolo alle proprie responsabilità, che pur essendo rispetto all’Italia uno Stato lontano rispetto alla evoluzione degli eventi, ben avrebbe potuto attivarsi per coordinare se non sul proprio territorio, ma l’interno dei paesi che stanno frontalieri del mare, l’individuazione di un posto di sbarco”.

La teste, poi, assumeva che l’Italia, a differenza di Malta, aveva sottoscritto l’emendamento sull’attribuzione della competenza degli eventi SAR e che quindi l’Italia aveva una responsabilità nei confronti di qualsiasi natante si trovasse in difficoltà, con il dovere di prestare soccorso immediato e di tutelare la salute e la vita delle persone in mare messe in pericolo.

Inoltre, la GARRONI asseriva che l’8 agosto era arrivata all’Ufficio del Gabinetto, in relazione ai minori stranieri imbarcati sull’Open Arms, una nota della Procura con la quale si rimarcava che si stava attuando un respingimento alla frontiera “vietato espressamente dall’articolo 19 del Testo Unico”, oltre che dalla normativa sull’accoglienza, ed altresì che l’Ufficio aveva risposto solo il 15 agosto, perché al momento dell’arrivo della nota l’Open Arms si trovava in acque internazionali e c’era un divieto di ingresso nelle acque territoriali italiane.

La teste quindi riferiva che una delle ragioni per cui non erano stati fatti sbarcare i migranti risiedeva proprio nell’interpretazione data all’ordinanza del Tar, secondo la quale non erano obbligati a far sbarcare i migranti, ma solo a far entrare la nave nelle acque italiane.

Peraltro, la teste affermava che già nel 2017, con il Ministro Minniti, era stato previsto in un Decreto Legge “che in ogni Regione venissero individuati degli Hot Spot, proprio per ripartire equamente a livello nazionale il peso che in quel momento gravava, diciamo quasi esclusivamente sulla Sicilia”.

In tal senso, aggiungeva : - che “le SOP (procedure operative standard) del 2015 avevano avuto la funzione sicuramente di regolamentare un pochino le competenze all’interno della nostra amministrazione, individuando il Dipartimento per le libertà civili, quello che tecnicamente è abilitato ad indicare il punto di sbarco, perché magari in quel porto c’è uno Hot Spot non pieno, o ci sono dei posti disponibili capienti.”; - che negli anni successivi c’erano stati “già con il Ministro Minniti, non direi un superamento di queste SOP, ma poi alla fine era sempre il Ministro che decideva il luogo dello sbarco di una nave. Ovviamente sentiva il Capo della Polizia, il Capo del Dipartimento delle Libertà Civili che si occupava dell’accoglienza, magari acquisiva altre informazioni anche a livello governativo, penso come abbia fatto anche il Ministro Salvini, e quindi voglio dire di fatto sono state un po’ messe da parte, però proprio per questo motivo e perché nel 2018 è prevalsa l’esigenza di affrontare il fenomeno dell’immigrazione anche da un

punto di vista securitario, anche perché ovviamente, ripeto, come ho detto anche prima, la salvaguardia delle vite in mare è indiscussa, è indiscutibile e prioritaria”; - e che si era pensato “di dare mandato ai Dipartimenti competenti del Ministero dell’Interno e del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, di mettere mano a una nuova regolamentazione delle competenze. I lavori e gli esiti di questo tavolo, però, non sono mai stati formalizzati al Gabinetto, quindi [...] di fatto erano storicamente superate”.

La teste ha dichiarato che non era a conoscenza di un’istruttoria relativa alla questione sicurezza a bordo, per cui non sapeva se fossero state assunte informazioni sull’elenco dei passeggeri fornito attraverso Ambasciate, attività di intelligence o altro.

Le primissime comunicazioni che erano inviate dagli MRCC, recavano come oggetto “Fenomeno dell’immigrazione clandestina via mare”, vale a dire la stessa qualificazione attribuita anche dal Ministero dell’Interno (“io ricordo una direttiva del Ministro Salvini di marzo 2019, dove [...] viene data un’ampia riesamina dell’evoluzione del fenomeno dell’immigrazione e dell’approccio che le Forze di Polizia coinvolte avrebbero dovuto dare”).

Asseriva, quindi, la GARRONI che il Decreto Legge 15 giugno del 2019 n. 53 era stato lo strumento normativo sulla base del quale era stato adottato il divieto di ingresso.

La teste, quindi, spiegava che “dalla data della direttiva del marzo 2019, con cui veniva data ampia spiegazione delle modalità di controllo del territorio, e nelle more dell’adozione del Decreto Legge che individuava lo strumento specifico normativo di Decreto di divieto, il Ministro dell’Interno, nelle more, nei confronti di operazioni di soccorso in mare, condotte in modo, come dire, che veniamo definite non rispettando le regole, quindi fatte in autonomia, senza coordinarsi con le Autorità Marittime competenti, veniva fatto un atto di diffida” e che “la normativa anche internazionale comporta che nelle operazioni di soccorso e salvataggio in mare debba esserci il coordinamento e dello Stato di bandiera, e dello Stato nel quale avviene l’operazione di soccorso. Perché? Perché un naviglio magari dello Stato territoriale competente, può essere prontamente attivato se l’imbarcazione che ha soccorso i migranti si trova a sua volta in difficoltà, e comunque può prestare assistenza” (cfr. pg. 52).

In tal senso, la GARRONI rimarcava che una delle motivazioni dei (due) provvedimenti di divieto circa la vicenda Open Arms riguardava la totale autonomia con la quale tali interventi erano stati fatti (52).

Il primo provvedimento era stato condiviso e sottoscritto da tutti i Ministri e ne era stato informato, come prevedeva la norma all’epoca vigente, anche il Presidente del Consiglio, oltre ad essere stato mandato anche al Ministro degli Esteri.

Il secondo provvedimento, invece, era un provvedimento che aveva predisposto l’Ufficio di Gabinetto, era stato integrato per le vie brevi dall’Avvocatura dello Stato e non era stato sottoscritto dal Ministro TRENTA.

Peraltro, la teste assumeva : - che il POS più vicino a seguito dei primi due interventi era la “Tunisia” (cfr. pg. 53) ; - che secondo quanto riferito dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza, se l’Open Arms si fosse recata in Spagna sarebbe stata sottoposta a sanzioni in quanto omologata a trasportare solo 19 persone; - e che l’Avvocatura si era resa disponibile ad intervenire all’udienza del 14 agosto, ma che il Giudice non aveva accolto la loro richiesta di essere ascoltati; “l’Avvocatura lamentava uno l’informativa all’ultimo momento e secondo l’impossibilità di fornire in qualche modo i propri elementi di valutazione in merito alla vicenda” (cfr. pg 53 e 54).

Aggiungeva la teste che per le questioni Medevac era competente il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e la Capitaneria di Porto, che fa riferimento al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il cui allora Ministro era Toninelli (cfr. pg. 54) ; ed altresì che la tesi secondo cui la competenza a risolvere la questione fosse della Spagna era sostenuta sia dal Ministero dell’Interno, che dal Ministero degli Esteri (che all’epoca era MOAVERO) (cfr. pg. 55).

Peraltro, con riguardo alla Spagna, la GARRONI aggiungeva : - che “La Spagna prima, ma fuori tempo massimo, individuò il porto di Al Jazeera in Spagna come porto di sbarco, lontanissimo da Lampedusa, poi su sollecitazione, mi sembra, del Comando Generale della Capitaneria di Porto, ma posso sbagliare, l’autore offrì un porto nelle Isole Baleari, quindi più vicino.” ; - ed altresì che



“Nel frattempo c’era un naviglio militare che dalla Spagna stava procedendo verso Lampedusa, e che era disposto a farsi carico, però tutto questo... [...] eh diciamo non ho documentazione, ho sentito e letto da qualche parte, quindi potrei... a farsi carico del trasbordo delle persone soccorse”.

Inoltre, la teste rammentava *(Quello che è certo e ricordo bene, è) la disponibilità “della nostra Capitaneria di Porto, nell’affiancare la nave Open Arms, che certamente non era in grado in quelle condizioni di affrontare una traversata che da Lampedusa avrebbe richiesto giorni e giorni, in quelle condizioni di affiancare la nave nel suo tragitto di ritorno in Spagna, anche facendosi carico di un certo numero di persone”*, in proposito non esimendosi dal sottolineare che il trasbordo dei migranti avrebbe potuto originare problemi di sicurezza *(“però è chiaro che quelle sono valutazioni che vanno fatte sul momento, adesso a mente fredda sembra una cosa, là è chiaro che il trasbordo di persone avrebbe comportato problemi di tenuta della sicurezza psicologica delle persone a bordo”)* (cfr. pg. 56).

La GARRONI rimarcava, poi, come nella procedura relativa all’arrivo dei migranti vi fosse un segmento, quello concernente la redistribuzione dei migranti, che *“prima non c’era. (cfr. pg. 56).*

Invero, prima *“non esisteva il coinvolgimento attraverso la Commissione Europea degli altri Stati membri nella gestione del fenomeno migratorio. È cominciata dopo la vicenda Diciotti che si è cominciato a porre mano in primis a rapporti a livelli con la Commissione Europea, per trovare un meccanismo che potesse coinvolgere nella redistribuzione anche Stati che non essendo frontalieri, non essendo sul mare, non si sarebbero mai trovati a dover gestire un fenomeno come l’immigrazione, non solo come l’Italia ma anche la Grecia, la Spagna, perché non siamo solo noi.”*

“Quindi si era cominciato a sperimentare questa possibilità di verificare con gli altri Stati membri, tramite gli uffici della Commissione Europea, se da parte di questi ci fossero e in che misura, possibilità di accogliere un certo numero di migranti, legando soprattutto lo sbarco delle persone già all’individuazione di una ripartizione formale di quote.”

“Devo dire che poi questa procedura è stata formalmente sancita dal famoso accordo di Malta ...del 30 Settembre 2019. E lì ha trovato una formalizzazione, dove sono state individuate delle quote fisse, mentre la procedura che era stata seguita prima, ma perché fatta appunto a livello diciamo informale, prevedeva delle quote variabili, a seconda del momento.”

Proseguiva la teste assumendo testualmente quanto segue : *“ Mi piace anche ricordare che per esempio il Lussemburgo anche per un solo un migrante, ha sempre partecipato, come sta partecipando anche adesso, e hanno sempre partecipato la Germania e la Francia nell’ipotesi di distribuzione.”*

“Certamente lo sbarco delle persone veniva legato a una qualche formalizzazione. Le interlocuzioni, vorrei dirlo perché magari non tutti lo sanno, sulla redistribuzione erano affidate alla Presidenza Consiglio dei Ministri, compresa la questione della vicenda Open Arms. Adesso poi invece, da settembre in poi, da settembre del 2019 se n’è fatto carico direttamente Ministero dell’Interno”.

Circa le tempistiche per interloquire con la Commissione, la teste assumeva che ciò dipendeva *“dai momenti perché diciamo dal momento della richiesta di avvio dell’interlocuzione con gli Stati membri, la Direzione Generale competente e la Commissione Europea dà un riscontro immediato, poi dipende dagli altri Stati quando danno le loro disponibilità, in genere però ecco, ripeto, il Lussemburgo anche se per una sola persona risponde, rispondeva adesso non sono più in grado di monitorare la situazione, rispondeva tempestivamente”.*

In quei giorni, ricordava la GARRONI, era anche stata avviata questa procedura per cercare una redistribuzione, che normalmente richiede tempo e non è immediata, perché *“la procedura di identificazione, fotosegnalamento viene fatta dall’Italia, in quanto Stato di primo approdo e quindi competente all’inserimento delle persone nel sistema Eurodac valido a livello europeo, poi adesso non so se ora sono cambiate le procedure, ma comunque gli Stati disponibili a farsi carico dei migranti, mandavano i propri Funzionari per fare delle interviste, che andavano dalla conoscenza della lingua, al titolo di studio, ai rapporti familiari eventualmente già presenti su quel territorio, e poi loro tornano nel loro Stato e manca il passaggio formale della richiesta nominativa, all’epoca, però può darsi che adesso sia cambiato tutto, non sono in grado, mi risulta che adesso sia tutto molto più veloce”* (cfr. pg. 57 e 58).

Rammentava, ancora, la teste che la risposta della Commissione Europea in genere arrivava subito, ma che le tempistiche erano variabili *“Da parte della Commissione Europea che è,*

come dire, titolare dell'attività di organizzazione tra i vari Stati è immediata la risposta, si attiva subito, domenica...la notte...nel momento in cui arrivava da parte nostra la richiesta, il riscontro era immediato. Per la concreta realizzazione delle ipotesi di redistribuzione, dipende dalle volontà dei singoli Stati in quel momento, per cui ci sono Stati che per esempio hanno risposto immediatamente, tipo in Lussemburgo, almeno per una persona ma dava disponibilità immediata, magari in Germania e Francia dipendeva dal momento, quindi non sono dei tempi che noi possiamo governare in qualche modo" (cfr. pg. 60).

La teste aggiungeva che le procedure non prevedevano che i migranti stessero sull'imbarcazione per tutto il tempo in attesa della redistribuzione, in attesa delle risposte degli altri Stati e che, però, "l'individuazione del porto di sbarco è legato all'avvio della procedura di ricognizione Europea delle disponibilità al ricollocamento dei migranti".

La GARRONI, tuttavia, rimarcava che "ogni situazione va valutata a sé, per esempio nel caso del Open Arms, diciamo è intervenuto il 20 agosto lo sbarco dei migranti, se non ricordo male [...], la Presidenza del Consiglio ha avviato formalmente la richiesta non all'Unione Europea, non il 23, ma il 24. [...] Però le attività, io dico formalmente, la mail è partita, però le attività propedeutiche, le interlocuzioni, erano state fatte, avviate da prima".

Riferiva, poi, la teste che l'obbligo di salvataggio insisteva anche nel caso di salvataggi operati senza coordinamento, in quanto l'aspetto securitario prevaleva nei confronti del contrasto all'immigrazione clandestina (cfr. pg. 62) e sottolineava che "il coordinamento comincia intanto con l'informativa che viene fatta al proprio Stato di bandiera, che è quello titolato al coordinamento".

Con riferimento alle procedure che vengono seguite dopo lo sbarco, proprio al fine di identificare eventuali terroristi, la teste dichiarava che erano competenti gli Uffici Operativi del Dipartimento della Pubblica Sicurezza, "che si occupa del controllo alle Frontiere, rileva le impronte digitali, inserisce le persone nel sistema Eurodac, non so neanche se si chiama ancora così, e il Dipartimento delle Libertà Civili che si occupa dell'accoglienza, e quindi sa dove poter portare le persone una volta identificate".

La teste affermava, poi, che durante la sua carriera come Vicario non aveva mai partecipato ad interlocuzioni riguardanti la concessione di un POS, specificando che la funzione del suo Ufficio è quella di raccogliere "le posizioni e le notizie tecniche rilevanti da parte dei due Dipartimenti competenti sul tema: le Libertà Civili per quanto riguardava l'accoglienza, i profili dell'accoglienza, e il Dipartimento della Pubblica Sicurezza per quanto riguardava anche l'organizzazione del servizio di sicurezza di controllo alla frontiera, perché nel momento in cui ovviamente devono essere identificate un certo numero di persone, è necessaria l'attrezzatura, personale, non è una cosa., ecco detto questo da un punto di vista tecnico amministrativo, se ne dava una sintesi anche., unitamente alla individuazione dei possibili porti dove indirizzare lo sbarco. Questa era l'attività. [...] Contemporaneamente, e ripeto anche poi fu una competenza del Gabinetto del Ministro, in particolare mia, di interloquire con la Commissione Europea per avviare le procedure di ricollocamento all'estero".

Infine, la GARRONI, specificando che si trattava di una valutazione senza fondamenti giuridici, assumeva che a suo parere, per quelle che erano le sue conoscenze personali nel settore, "la situazione dell'Open Arms, se non fosse intervenuta la Magistratura, avrebbe portato alla concessione del POS", aggiungendo, per un verso, che, a suo giudizio, ciò che aveva impedito la concessione del POS nei giorni precedenti il 20 agosto era l'attesa della pronuncia del TAR, la cui udienza era fissata il 20 mattina, "data in cui poi è intervenuto il Procuratore Patronaggio"; per altro verso che, sia nel caso in cui il provvedimento amministrativo avesse dato torto alla prospettiva seguita dal Ministro dell'Interno, sia nel caso in cui gli avesse invece dato ragione, ci sarebbe stata la soluzione dello sbarco (cfr. pg. 67).

§§§

Dopo due udienze di mero rinvio dipese da altrettante istanze di differimento avanzate dalla Difesa in ragione degli impedimenti legittimi ed assoluti, rappresentati con riguardo, rispettivamente, all'imputato (udienza del 15/7/2022) ed al Difensore (udienza del 16/9/2022) , all'udienza del 2 dicembre 2022 , rinnovato il dibattimento per la mutata composizione del collegio, il Tribunale disponeva l'acquisizione della documentazione offerta in produzione dalla Difesa relativa alla vicenda concernente il primo evento di salvataggio (quello avvenuto l'1 agosto 2019) , nonché la perizia trascrittiva sul file audio acquisito nel corso dell'attività integrativa di indagine disposta dal Pubblico Ministero e riguardante, tra l'altro, la presenza sui luoghi in cui era avvenuto detto primo salvataggio di un sommergibile della Marina italiana.

Il Collegio, peraltro, ammetteva, sempre con riferimento all'attività svolta dal Pubblico Ministero, su richiesta della Difesa, l'esame dei testi OLIVA Stefano e PELLEGRINO Andrea e, su richiesta del Pubblico Ministero, l'esame dei consulenti (ing.ri MAGAZZU' e MEGNA) nominati per valutare le condizioni di stabilità e di sicurezza del natante sul quale si trovavano i migranti soccorsi l'1 agosto 2019.

Si procedeva, quindi, all'esame dei testi TRENTA Elisabetta, TONINELLI Danilo e LIGUORI Tiziana.

Infine, si acquisiva nota dell'8/9/19 avente ad oggetto "minori stranieri non accompagnati imbarcati sulla OPEN ARMS" e su richiesta del Pubblico Ministero il CD e la documentazione mostrati alla teste LIGUORI.

§§§

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza del 2/12/2022

*

TRENTA Elisabetta *(all'epoca dei fatti Ministro della Difesa, cfr. pg. 15 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 2/12/2022).*

La testimone ha dichiarato che, all'epoca dei fatti in argomento, in qualità di Ministro della Difesa, non aveva partecipato al processo decisionale all'esito del quale era stato emesso il decreto che aveva sancito il divieto di ingresso e transito nelle acque territoriali italiane nei confronti di Open Arms, ma si era limitata a "verificare che non si trattasse di una nave militare, perché questo era stato escluso dalle possibilità di fermo delle navi, delle ONG [...] non c'era un ruolo di decisione rispetto a delle decisioni che erano del Ministro dell'Interno" (cfr. pag. 15). Il

M.

A 67

cennato decreto era stato per tale ragione da lei controfirmato, unitamente al Ministro delle Infrastrutture (cfr. pag. 15 del verbale di udienza del 2 dicembre 2022).

La TRENTA affermava, quindi, che l'adozione del divieto di ingresso era da ricondursi al Ministro dell'Interno, giacché si trattava di una determinazione rientrante nelle competenze di quest'ultimo e che il provvedimento interdittivo era preordinato a dissuadere *“le organizzazioni non governative dal decidere di arrivare direttamente sempre in Italia”*, prevedendo un'ammenda nel caso della prima violazione e il sequestro della nave nell'ipotesi di rinnovata trasgressione del medesimo (cfr. pagg. 15 e 16).

Dal decreto emergeva come – secondo le valutazioni ministeriali - Open Arms potesse integrare un'ipotesi *“di passaggio non inoffensivo”*, ma la testimone non rammentava quali ragioni fossero state alla base di tale indicazione (cfr. pag. 16).

In ogni caso, non aveva avuto direttamente contezza della presenza a bordo di Open Arms di terroristi o di soggetti comunque pericolosi per la sicurezza dello Stato: *“[...] poteva essere semplicemente nelle conoscenze del Ministro dell'Interno, e chiaramente non era detto che io dovessi saperlo”* (cfr. pag. 16).

Il provvedimento interdittivo risaliva all'uno agosto 2019 e il 14 agosto 2019 il TAR Lazio ne aveva decretato la sospensione degli effetti.

A quel punto, il Ministro dell'Interno aveva trasmesso alla teste, poiché Ministro della Difesa, un atto analogo a quello oggetto della suindicata sospensione (cfr. pag. 16).

La TRENTA si era però rifiutata di firmarlo, ritenendo *“che valesse ancora di più la decisione del TAR del Lazio, perché comunque erano passati altri giorni e la situazione a bordo era peggiorata ancora di più, e poi era una reiterazione di un Decreto già annullato, immotivata, e senza che fossero intervenute altre novità, se non novità peggiorative rispetto alla vita di chi era a bordo”*.

Spiegava, al riguardo la teste che quando aveva *“firmato il Decreto la prima volta non erano ancora trascorsi tutti quei giorni e l'ho firmato sulla base delle regole che ci siamo dati, di una Legge che è stata approvata e anche firmata dal Presidente della Repubblica, e al quale ogni Ministro è obbligato ad adempiere. La reiterazione invece era proprio qualcosa che ho ritenuto non., neanche giusto dal punto di vista giuridico fare”* (cfr. pag. 25). In tal senso, la TRENTA aveva pure commentato pubblicamente la sua decisione di non firmare il secondo decreto *“in nome dell'umanità”*, spiegando che con ciò voleva rimarcare che *“...le battaglie politiche che noi compiamo non devono essere., ricadere mai sugli ultimi, non debbono ricadere su nessuno in realtà, ma in particolare sugli ultimi, per cui una battaglia giusta nei confronti del controllo dell'immigrazione clandestina, deve essere fatta rispettando sempre i diritti umani e concedendo alle persone che sono in quel momento in fragilità, la possibilità di essere tutelate, difese e protette”* (cfr. pag. 30).

La TRENTA, peraltro, confermava di aver asserito, allorquando era stata sentita dal GUP di Catania, che, ove fosse stata Ministro dell'Interno, non avrebbe adottato la medesima linea, ritenendola eccessiva, anche perché *“seppure ci fosse stata una minaccia di terrorismo, si poteva far sbarcare immediatamente le persone, assisterle e nel frattempo fare tutte le verifiche del caso”* (cfr. pag. 17).

Con riferimento ai minori presenti sul natante, la teste sosteneva di aver tentato di *“interloquire con tutti”*: *“dal momento stesso in cui ho ricevuto informazione da parte del Tribunale dei Minori, dell'esistenza a bordo di molti minori, adesso il numero non., mi pare che fossero 26 non accompagnati, mi sono preoccupata soprattutto per loro e dopo non essere riuscita a parlare con il Ministro Salvini, ho parlato comunque con Di Maio, con Toninelli e con Conte, dicendo che avevo deciso di inviare, di chiedere al Capo di Stato Maggiore della Difesa di dare l'ordine alla Marina di intervenire per poter effettuare il trasbordo dei minori. Questa era una cosa che doveva essere fatta molto velocemente, perché il mare era Forza 4 in quel momento, e tendeva a crescere, e quindi operammo in questo senso, poi in realtà il mare è diventato troppo grande per poter effettuare il trasbordo, per cui le navi seguirono la Open Arms pronti ad intervenire anche in una situazione che non era più una situazione di sicurezza, però per accertarsi che tutto stesse andando per il verso giusto”* (cfr. pag. 18).

Al riguardo, la teste sottolineava che dalla nota dell'8 agosto 2019, a firma della Procura della Repubblica presso il Tribunale per i Minorenni di Palermo e del Presidente del

Y.

h

Tribunale per i Minorenni, si evinceva *“la presenza a bordo di un certo numero di minori, di cui la maggioranza, la grande maggioranza minori non accompagnati”* nonché *...“la presenza di due neonate, di 9 mesi, di cui una aveva problemi credo respiratori e si chiedeva di far sbarcare immediatamente i minori”* (cfr. pag. 19) e che lei aveva comunicato a TONINELLI, DI MAIO e CONTE di aver deciso di *“Dare l'ordine attraverso il Capo di Stato Maggiore della Difesa, la Marina, [...] di andare a prendere i minori sulla Open Arms”*, circa una settimana dopo la ricezione della suddetta nota – *“prima del Decreto del TAR del Lazio”, “il giorno prima”* del quattordici agosto - non incontrando alcuna opposizione (cfr. pag. 20).

Pertanto, la TRENTA aveva chiesto alla Marina di effettuare il trasbordo dei minori, che però era stato reso impossibile dalle condizioni meteorologiche marine: *“a quel punto le navi affiancarono l'Open Arms per essere comunque pronti a intervenire in qualsiasi caso”* (cfr. pag. 31).

Spiegava, al riguardo, la teste di avere agito *“da sola immediatamente, telefonando direttamente al Tribunale e chiedendo informazioni dirette”*; e di avere poi interloquuto con i Ministri, meno che con l'imputato (cfr. pag. 32).

Pertanto, la teste affermava che la determinazione finale in ordine alla autorizzazione allo sbarco e alla individuazione di un Pos per Open Arms spettava al Ministro dell'Interno (cfr. pag. 18), e riferiva di una specifica operazione, *“Sophia”*, organizzata al fine contrastare il traffico di esseri umani, tuttavia non più *“funzionante”* nell'agosto del 2019.

Inoltre, la teste puntualizzava che la Guardia Costiera *“è inserita nell'ambito del Ministero della Difesa ma dipende funzionalmente dal Ministero delle Infrastrutture”* e che, in ogni caso, non rientra funzionalmente e gerarchicamente all'interno del Ministero della Difesa *“per quanto riguarda l'attività Search and Rescue”* (cfr. pag. 23) (*“C'era [...] un coordinamento continuo con la Marina essendo la Guardia Costiera parte anche del Corpo della Marina, però funzionalmente per questa attività dipende da un altro Ministero”*).

Al tempo della questione relativa a Open Arms, la TRENTA assumeva di non avere partecipato a una riunione del Consiglio dei Ministri che l'avesse ad oggetto; né che vi fossero state riunioni di coordinamento con il Ministro delle Infrastrutture e con il Ministro dell'Interno riguardo il medesimo tema (cfr. pag. 23).

Pertanto, la teste affermava di non essere stata messa al corrente direttamente delle condizioni di Open Arms, ma di aver assunto informazioni a riguardo per il tramite dei mezzi di comunicazione di massa e di Open Arms stessa (cfr. pag. 24, 25).

La TRENTA assumeva che, nel commentare pubblicamente la sua decisione di non firmare il secondo decreto, aveva sostenuto che l'eventuale reiterazione del decreto avrebbe potuto configurare una violazione di norme penali, aggiungendo che tale considerazione discendeva dal fatto che ella aveva *“chiesto al Gabinetto e al Consigliere Giuridico di verificare”* (cfr. pag. 27).

Invero, a detto della teste, i componenti del Gabinetto del Ministero della Difesa erano concordi con la sua decisione ed avevano interloquuto con il Ministero dell'Interno (cfr. pag. 27, 28).

Del resto anche il ministro TONINELLI aveva condiviso la sua linea (*“Non so se si siano sentiti il Ministro Salvini e il Ministro Toninelli, so che io e il Ministro Toninelli ci siamo confrontati durante la decisione, e che come il Gabinetto del Ministero della Difesa e il Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture anche si stavano confrontando tra Uffici, e alla fine con Toninelli abbiamo deciso di non firmare, quindi tra me e Toninelli sicuramente ci siamo parlati e gli uffici si parlavano tra loro”* (cfr. pag. 28)).

In proposito la teste ricordava che lei e TONINELLI erano esponenti del Movimento 5 Stelle, mentre SALVINI della Lega e che, all'epoca, il Governo era in crisi conclamata (*“era già un fase in cui i due esponenti principali del Governo, non erano più in grande accordo”* cfr. pag. 29). In ogni caso, affermava la teste, la decisione di reiterare il divieto di

sbarco e di non concedere il Pos era imputabile al Ministro dell'Interno, Matteo Salvini (cfr. pag. 30).

La teste assumeva, peraltro, di non essere stata informata dell'attività di monitoraggio espletata da un'unità subacquea della Marina Militare – il sommergibile “Venuti” – nei confronti di Open Arms e non aveva reputato necessario richiedere informazioni all'intelligence (cfr. pag. 33, 35).

La TRENTA, infine, rimarcava che sindacare il merito del decreto non rientrava tra le sue competenze e che era compito esclusivo del Ministro dell'Interno “decidere [...] del blocco della nave” (cfr. pag. 34, 35).

*

TONINELLI Danilo (all'epoca dei fatti, Ministro delle Infrastrutture e Trasporti : cfr. pg. 26 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 2/12/2022).

Il teste – che nel 2019 ricopriva l'incarico di Ministro delle Infrastrutture e Trasporti – riferiva che, in materia di operazioni di soccorso in mare dei migranti, gli era attribuita una specifica competenza dalle “*direttive internazionali e nazionali*”, competenza “*che veniva esercitata attraverso la Guardia Costiera e che doveva gestire le operazioni di soccorso in mare, di salvataggio in mare dei migranti, dei naufraghi in generale, fino all'acquisizione del POS. Da allora la responsabilità nella gestione nella sicurezza sia sanitaria che personale dei richiedenti, passava al Viminale, ovviamente sempre con delle disposizioni di coordinamento tra tutti i Ministeri interessati*” (cfr. pag. 36).

Per quel che concerneva la procedura necessaria all'assegnazione del Pos, il testimone spiegava che essa “*è indicata nella richiesta da parte di chi coordina il soccorso, inviata ad un ufficio preposto del Viminale, il quale deve dare risposta alla richiesta specifica fatta sulla base di un protocollo di intesa, tra amministrazioni centrali dello Stato e forze dell'ordine interessate nei soccorsi in mare, che era stato disciplinato in un accordo/protocollo tecnico nel 2015*” (cfr. pag. 36).

Al tempo dell'emissione del decreto che inibiva a Open Arms il transito e l'ingresso nelle acque territoriali italiane, “*il Governo di fatto era già finito [...] non c'era più nessun tipo di interlocuzione da parte dei Ministri, certamente non (da) parte (del) sottoscritto con l'allora Ministro dell'Interno*” (cfr. pag. 37).

La ragione della controfirma risiedeva in “*un concerto, la ragione era insita nella Legge in sé. La Legge in sé era stata scritta nella versione approvata dal Parlamento con il concerto dei Ministeri delle Infrastrutture, con il Ministero e con il Ministro della Difesa, stante le reciproche ed individuali responsabilità di natura amministrativa ed individuale*”. L'adozione del decreto era stata determinata dal “*Ministro dell'Interno*” e dai “*Dipartimenti interessati*” (cfr. pag. 37).

Il TONINELLI dichiarava che il divieto di ingresso era stato emesso in ragione delle “*violazioni di Legge*”, dei “*rischi di sicurezza sanitaria, rischi di sicurezza diciamo di ordine pubblico, di sicurezza nazionale*”, nonché del “*rispetto delle normative nazionali ed internazionali. La fattispecie della Open Arms, era una fattispecie certamente e particolarmente anomala, nel senso che [...] la Guardia Costiera e in particolare il Centro di Coordinamento Nazionale del soccorso in mare, non aveva mai preso in gestione i casi del SAR, i casi Search and Rescue che erano capitati nel soccorso fatto dalla Open Arms, insomma c'erano una serie di condizioni, che riguardano il caso specifico*” (cfr. pag. 37).

Il teste, peraltro, precisava che, nello specifico, non gli erano stati rappresentati rischi di ordine pubblico o di sicurezza nazionale, per cui non era a conoscenza di un rischio siffatto, ma tale rischio (o anche il fumus di esso) era stato “*esplicitato dal primo firmatario, dal proponente l'atto stesso*” ossia dal “*Ministro dell'Interno e*” dagli “*organi preposti dal Ministero dell'Interno*” (cfr. pag. 38).

70

In ogni caso, escludeva di avere ricevuto segnalazioni dalla Guardia Costiera relative alla sussistenza eventuale di pericoli per l'ordine pubblico e la sicurezza nazionale in relazione al caso di specie.

Riferiva, quindi, il TONINELLI che, essendo intervenuta, il 14 agosto 2019, la sospensione degli effetti del decreto inibitorio, era arrivato (*"arrivò, penso il giorno dopo, probabilmente il giorno di Ferragosto"*) *"un secondo Decreto"*.

"L'iter" era "sempre lo stesso, il Ministero e il Ministro proponente che va poi ad arrivare sulla scrivania dei Ministri e concertanti che sono il Ministro delle Infrastrutture e il Ministro della Difesa" (cfr. pag. 39).

Tale decreto, però non era stato firmato dal TONINELLI *"non essendo cambiate le situazioni, non essendo mutato il contesto rispetto alla firma del primo Decreto, quindi non., allora la situazione di per sé stava cambiando, si stava complicando, perché il tutto partiva dal primo di agosto, mi pare...[...]* la non sottoscrizione ovviamente fu dovuta al fatto che sarebbe stato nuovamente impugnato, e sarebbe stato nuovamente accolta come impugnazione, quindi non c'era ragion d'essere per una seconda firma di un Decreto che andava a replicare il primo senza alcuna modifica né giuridica, né sostanziale della situazione" (cfr. pag. 38).

Secondo Toninelli, *"la situazione [...] si stava complicando"*, in quanto a bordo della nave la situazione diventava difficile, sia per il gran numero di persone presenti, ad onta del fatto che la nave era abilitata al trasporto di *"15-20 persone al massimo"*, sia per le temperature elevate (cfr. pag. 39).

Quanto all'operato del Ministro dell'Interno, il TONINELLI assumeva che bisognava discernere *"la valutazione politica da quella amministrativa/ministeriale. Un conto è la linea politica, e io da Ministro dividevo la linea politica di una maggiore condivisione a livello europeo della gestione del problema migratorio e dell'immigrazione clandestina" ... "quindi la linea politica era: cerchiamo di contrastare, rispettando le Leggi, l'immigrazione clandestina, con l'obiettivo di interessare anche gli altri paesi a prendersi le proprie responsabilità" ... "un Ministro non può dire alla Guardia Costiera: "Salvi quei migranti che stanno annegando" o "Non salvi", la Guardia Costiera è obbligata a farlo, indipendentemente dall'indirizzo politico, quindi la responsabilità del Ministero delle Infrastrutture, termina con l'invio della richiesta di Place of Safety, fatta da lei stessa nel caso in cui sia essa stessa a coordinare, o fatto dalla ONG come in questo caso. Da quel momento inizia la responsabilità del Ministero dell'Interno per l'ordine pubblico, per la sicurezza" ... "tutto nasce da che cosa? Da una Direttiva IMO che l'Organizzazione Marittima Internazionale, che nel 2004 stanti i maggiori flussi nel Mediterraneo e dalla Libia, delinea, definisci delle linee guida che vengono recepite dall'Italia, come, inserendo l'articolo 10 ter nel Testo Unico sull'immigrazione, e facendo un protocollo di intesa, che è questo qua, dove tutte le amministrazioni centrali, definiscono le linee di condotta, ed è chiaro che la responsabilità per l'apertura del POS in quanto ordine pubblico, sicurezza, salute, eccetera eccetera, compete al Ministero, al Viminale, Ministero dell'Interno con le Prefetture sul territorio" "nel momento in cui un'imbarcazione, possa essere un'imbarcazione privata come la Open Arms, o un'imbarcazione di Stato, come una imbarcazione della Guardia Costiera, chiede il Place of Safety, ripeto, lì finisce la responsabilità dell'Amministrazione centrale del Ministero, quindi valutate tutte le condizioni, se non c'erano più le condizioni per andare avanti, dovevano essere fatti certamente fatti sbarcare, cioè io vorrei dividere molto quello che secondo me è stato molto integrato in maniera errata tecnicamente, il giusto tentativo di condividere la responsabilità del salvataggio delle vite umane in mare, e del ricollocamento dei migranti, con l'apertura di un POS, sono due cose completamente diverse, poi io so già che mi chiederanno di post fatti e (inc.) fatti. Quando il sottoscritto parlava di: "I Paesi europei, la devono smettere di girarsi dall'altra parte", è un'opinione tecnica, è una valutazione tecnica che avevo allora, come avevo oggi, ma si rifà ai ricollocamenti e alle assegnazioni?" (cfr. pag. 39, 40).*

In ogni caso, secondo il teste, l'autorizzazione allo sbarco dei migranti, *"a livello legislativo e di accordi interni tra Amministrazioni dello Stato"* era *"esclusivamente del Ministero dell'Interno"*, ossia dell'imputato (cfr. pag. 40).

Peraltro, il teste riferiva che, per quelli che erano i suoi ricordi, OPEN ARMS aveva deciso *"di dirigersi verso il mare di responsabilità italiana, nonostante l'Italia, con la Guardia Costiera,*

non avesse mai preso il coordinamento di quel soccorso, perché la Convenzione Internazionale dice che in base alla responsabilità, a che tipo di SAR, a che tipo di mare di responsabilità giuridica Marittima avviene il fatto, la relativa responsabilità dipende dall'Autorità di quel territorio, quindi il SAR Maltese in quel caso avrebbe dovuto..., e le Autorità Maltesi avrebbero dovuto intervenire, quindi la situazione era per cui l'Italia di fatto non aveva preso, e non so come dire tecnicamente, il coordinamento, forse questo è il termine giusto, del salvataggio attraverso l'Open Arms" (cfr. pag. 42).

Aggiungeva, tuttavia, in proposito il TONINELLI che "anche se non siamo nel SAR di competenza nazionale, ma veniamo a conoscenza di un accadimento pericoloso, bisogna intervenire anche se non sei l'Autorità preposta, salvi le vite, ci mancherebbe altro, e attendi che l'Autorità preposta e competente giuridicamente per territorio, in quel caso era SAR anche maltese, prenda il coordinamento delle operazioni diciamo [...] (cfr. pag. 42, 43) .

Rammentava, inoltre, il teste che le richieste di Pos alle autorità italiane erano pervenute "una volta che il Tribunale Amministrativo congelò il Decreto" (cfr. pag. 43) e che l'unico ministro col quale era entrato egli in contatto era stato "l'omologo spagnolo", vale a dire il *Ministro dei Trasporti spagnolo*, che gli aveva telefonato "ritengo in conseguenza... della lettera che l'allora Ministro dell'Interno scrisse alla Spagna, alle Autorità politiche e governative spagnole, circa la richiesta di un'apertura di un POS in un porto spagnolo, e la cosa stava andando avanti, sembrava che ci fosse questa possibilità che poi non portò a nulla di fatto" (cfr. pag. 43).

Il teste aveva assunto notizie "generiche" sulle condizioni sanitarie dei migranti a bordo di Open Arms, interloquendo con "il Comandante Generale del Corpo", che l'aveva reso edotto del fatto che vi "fossero difficoltà, che ci fossero richieste di sbarco di persone, di alcune di queste persone, e che non fosse semplice stare all'interno, che la situazione veniva costantemente monitorata [...] era una situazione difficilissima [...] era una situazione difficile, ma non una situazione insostenibile" (cfr. pag. 43, 44).

In ordine a un'eventuale accordo di redistribuzione dei migranti tra gli Stati Europei, il TONINELLI affermava che si trattava di una materia priva di "certezza giuridica" e precisava che, in ogni caso, si giudicava come prioritaria "la necessità di intervenire, di salvare vite, di garantire loro non solo il diritto alla salute, ma anche i diritti fondamentali, [...] All'interno di un Place of Safety", aggiungendo, per un verso, che "qualcheduno ritiene che un Place of Safety possa essere anche l'imbarcazione stessa, nel caso in cui ci siano le condizioni per poterci stare su quell'imbarcazione, però non c'è una Legge che definisce chiaramente" (cfr. pag. 45); per altro verso, che "La competenza sul ricollocamento è una competenza che fa riferimento alla Presidenza del Consiglio, certamente, al Ministero dell'Interno certamente, al Ministero degli Esteri, non fa riferimento ovviamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti", ed altresì che "quello che le posso dire è all'inizio..., con il Governo durato circa un anno, la situazione era peggiore che nella parte finale, si era creata, non posso definirla certamente prassi, però si era creata una situazione per cui c'era più possibilità in tempi un po' più stretti, ricollocare parte dei richiedenti asilo sbarcati sul suolo italiano nella seconda parte del Governo Conte 1."

Aggiungendo al riguardo il teste che "nel caso di specie, mi pare di ricordare, che a un certo punto l'allora Presidente del Consiglio Conte, la data probabilmente era successiva al 15 di agosto, aveva pubblicamente affermato che sei paesi europei si erano fatti avanti per i ricollocamenti".

Peraltro, il TONINELLI escludeva che si fosse mai tenuta alcuna riunione del Consiglio dei Ministri riguardante la vicenda Open Arms, né a proposito degli sbarchi, né dei successivi ricollocamenti (cfr. pag. 45 "Non c'è mai stato all'ordine del giorno in Consiglio dei Ministri questo argomento specifico"), ricordando che, invece, nel caso della nave DICIOTTI vi era stata una condivisione delle modalità delle operazioni di salvataggio.

In proposito, tuttavia, il TONINELLI, per un verso rimarcava che quello della nave DICIOTTI aveva costituito un evento non assimilabile al presente, trattandosi di una nave di Stato "che può andare ad attraccare ovunque in qualsiasi porto italiano cosa che non può fare l'ONG OPEN ARMS che ha operato senza il coordinamento della Guardia Costiera Italiana", per altro verso evidenziava che neppure in quell'occasione v'era stato un apposito "Consiglio dei Ministri" ("linea politica condivisa di lotta all'immigrazione clandestina e di seria corretta condivisione della

gestione dei richiedenti asilo...ma nulla a che vedere con un Consiglio dei Ministri...dove si decidesse...chi far sbarcare, come farlo sbarcare, dove farlo sbarcare”: cfr. pag. 54, 55, 56).

Il teste era comunque a conoscenza del numero di migranti soccorsi – “attorno ai 140” “con parecchie decine di richiedenti asilo” e che “Ovviamente tutti i Ministeri interessati ne erano a conoscenza” (cfr. pag. 47) e, nell’assumere che “nessuna nave può attraccare [...] senza che sia allestito un contesto di controllo, di verifica e di cura delle persone”, sottolineava come l’esigenza di effettuare uno sbarco immediato dipendeva “da quello che indicavano i sanitari, dal Ministero dell’Interno se apriva o meno un Place of Safety” (cfr. pag. 47)

Il TONINELLI personalmente, il suo Ministero, il Ministero dell’interno e il Ministro SALVINI erano al corrente della presenza di donne e bambini tra i migranti e questa “informazione” era stata “la motivazione per cui a un certo punto il Presidente del Consiglio”, per quel che si era appreso dagli organi di stampa, era intervenuto con “una missiva inviata al Viminale”; tuttavia, nonostante la sollecitazione a consentire lo sbarco di donne e minori, “[...] l’allora Ministro Salvini oramai agiva in totale autonomia, era in campagna elettorale, non vennero più fatti Consigli dei Ministri in quel periodo, era l’agosto e il Governo finì di lì a poco”.

In tal senso, il teste rammentava che l’allora Ministro Salvini, in un evento pubblico su un palco” aveva detto che “per i migranti ...la pacchia è finita”.

Tutto ciò, secondo il TONINELLI, per mere ragioni elettorali (“siccome si sapeva che si sarebbe di lì a poche ore/giorni depositata una mozione di sfiducia, si stava cercando di monetizzare, diciamo così, al massimo il consenso, stressando un argomento, molto dibattuto in quel periodo, ma molto, c’era nella sensibilità pubblica enorme, in modo tale che si caricava sempre di più il consenso che sarebbe stato monetizzato giorno del voto”, cfr. pag. 47, 48).

Peraltro, il teste, quanto alla qualificazione della Libia come porto sicuro, per un verso, affermava che: “[...] la Legge dice che esiste una Guardia Costiera Libica riconosciuta, ed esiste un mare SAR libico, e le procedure dicono nonostante consapevole delle difficoltà di cui lei mi sta indicando, che se vengono salvati i naufraghi in mare SAR libico, laddove si tratta di società private ed imbarcazioni private, la richiesta di POS deve essere fatta e di intervento nei confronti della Guardia Costiera Libica, conscio delle enormi criticità, ma quello è stato fatto, ed è stato fatto prima dell’insediamento del Conte 1, come accordi internazionali che disciplinavano una Legge diciamo, delle discipline giuridiche” (cfr. pag. 51); per altro verso, che erano tuttavia note le sistematiche violazioni dei diritti umani, nei confronti dei migranti, addebitabili alla Libia (cfr. pag. 51).

Aggiungeva il TONINELLI che Open Arms, come ONG battente bandiera spagnola, aveva legittimamente effettuato “trasbordi in autonomia” (invero, “salvare vite umane è obbligatorio, anche una nave mercantile che si trova in qualsiasi tipo di acque internazionali, se vede un barchino, un barcone che sta andando a fondo, deve per forza intervenire per salvare vite umane”), ed altresì che poi, però, la medesima OPEN ARMS non aveva attivato, come invece avrebbe dovuto fare le procedure previste dalle convenzioni internazionali (“cosa deve accadere però dopo? Deve accadere che chi ha salvato vite umane, in questo caso una ONG, debba attivare le procedure previste dalle convenzioni internazionali e nazionali, cosa che nel caso di specie non è stato fatto”) (cfr. pag. 56).

Al riguardo, confermava di avere dichiarato in un post, successivo alla firma del decreto interministeriale dell’1 agosto 2019, di averlo firmato “anche per ribadire che chi non rispetta il diritto del mare non può sbarcare in Italia” (cfr. pag. 57).

Inoltre, il TONINELLI confermava che, dopo l’interlocuzione con l’omologo ministro spagnolo, “il quale si era detto disponibile all’apertura di un porto spagnolo”, ci si era resi disponibili “come Guardia Costiera” all’accompagnamento di Open Arms fino allo Stato di bandiera del natante ed anche a trasportare una parte dei migranti, al riguardo, tuttavia precisando che “se alla richiesta di POS fatto in conseguenza del provvedimento del TAR, fatta dalla stessa Open Arms, fosse stato aperto un porto italiano, io non avrei fatto questo, l’ho semplicemente fatto perché il Viminale non stava, nonostante le richieste aprendo un Place of Safety in territorio italiano” (cfr. pag. 58) ed, altresì, che in un post rilasciato all’epoca aveva rimarcato che la proposta era stata inopinatamente respinta (recte, “incredibilmente rifiutata”) da Open Arms, al punto che, considerati tutti i comportamenti tenuti dalla predetta OPEN ARMS, erano sorti legittimi

sospetti sul fatto che ci fosse “malafede da parte loro” (“se guardavamo tutti i comportamenti certamente si...lo ONG OPEN ARMS su disponibilità delle Autorità Maltesi non va al porto maltese, ma va in acque italiane, l'OPEN ARMS su disponibilità delle autorità italiane, nella fattispecie della Guardia Costiera, di prendersi a bordo i migranti, per accompagnarli in Spagna non dà la propria disponibilità, non lo so si dice di solito dopo due o tre indizi, potrebbe essere una prova, insomma era un'opinione politica ...che in quel momento mi sono sentito di dare stante il fatto che si poteva chiudere la faccenda”: cfr. pag. 58, 59).

Peraltro, il teste assumeva che il fatto che “L'ONG Open Arms non si era comportata in punta di diritto sulla base degli obblighi delle convenzioni internazionali”, esulava dalla questione inerente l'assegnazione di un Place of Safety (“...questa è una questione completamente diversa dalla questione apertura o non apertura di un Place of Safety in Italia”) e dalla conseguente responsabilità del Ministero competente (cfr. pag. 58, 59).

Il TONINELLI, poi, asseriva che lo Stato spagnolo aveva dato la sua disponibilità all'accoglimento dei migranti con ritardo, aggiungendo che il fatto di accompagnare con un'imbarcazione della Guardia Costiera una nave ONG “a centinaia di chilometri di navigazione”, rappresentava una significativa “anomalia” (testualmente: “non è un'anomalia, di più”); invero, “la prassi era quella di farli sbarcare, identificarli e ridistribuirli, questa è la prassi, il nodo della vicenda è lo sbarco, quando, sì, no, ma non può essere intesa come una fattispecie ordinaria ...l'accompagnamento in un altro Stato per aprire un porto a distanza di centinaia di chilometri”.

Sostenendo, in proposito, il teste che per converso, occorre “farli sbarcare nel porto sicuro più vicino, POS, aprire un POS, identificarli, metterli in salute, far rimpatriare chi non ha diritto di protezione internazionale, e ridistribuire quelli che hanno diritto [...]” (cfr. pag. 59, 60).

Il testimone ha, infine, affermato che, per stabilire se sussista per lo Stato l'obbligo di sbarco e conseguente ricollocamento dei migranti o se sia bastevole garantire ai migranti viveri, cure e assistenza adeguata, occorre valutare caso per caso (“bisogna valutare ogni singolo caso”) (cfr. pag. 60, 61, 62).

*

LIGUORI Tiziana (all'epoca dei fatti Responsabile della Seconda Divisione del Servizio Immigrazione della Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia delle Frontiere : cfr. pg. 62 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 2/12/2022).

La teste affermava che, all'epoca dei fatti, quand'era “Responsabile della Seconda Divisione del Servizio Immigrazione della Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia delle Frontiere”, tra le sue “competenze principali” v'era “l'analisi dei flussi migratori illegali via mare e il coordinamento delle attività del Centro Nazionale di Coordinamento per l'Immigrazione”, il cosiddetto NCC (cfr. pag. 63).

Precisava al riguardo la LIGUORI che l'NCC “il Centro Nazionale di Coordinamento per l'Immigrazione... (era) stato realizzato nel 2012, in ottemperanza alle disposizioni normative della Legge 189 del 2002, che avevano affidato alla Direzione Centrale dell'Immigrazione della Polizia delle Frontiere, il coordinamento, le attività di coordinamento ed impulso per il contrasto all'immigrazione illegale via mare, di tutte le amministrazioni che a vario titolo erano coinvolte in questo fenomeno.”

“Poi con il Regolamento Erosurd sul del 2013, praticamente è stato disposto che ogni Stato membro, avesse praticamente un NCC, un Centro Nazionale di Coordinamento, che serviva da collettore delle informazioni, non soltanto da trasmettere, non soltanto all'Agenzia Frontex, ma anche per la condivisione con tutti gli stati dell'Unione Europea.

Quindi nel Centro Nazionale Coordinamento, ex sala operativa, confluiscono tutte le informazioni riguardo le attività di contrasto all'immigrazione illegale via mare, e per questo motivo sono rappresentate, ci sono anche i rappresentanti di tutte le forze di Polizia e delle Forze Armate, che assicurano

[Handwritten signature] *[Handwritten mark]* 74

con., praticamente il collegamento con tutte le Sale Operative delle Amministrazioni che a pieno titolo sono coinvolte in questo tipo di attività” (cfr. pag. 63).

Asseriva, quindi, la teste che per “l’attività di contrasto all’immigrazione illegale via mare”, era competente “l’autorità nazionale”; mentre “per quanto riguarda il salvataggio, il Search and Rescue [...] era competente la Capitaneria di Porto, quindi la Guardia Costiera” (cfr. pag. 63, 64).

In proposito specificava che “...per quanto riguarda l’assegnazione del Place of Safety, praticamente tutte le attività di ricerca e soccorso sono coordinate dalla Guardia Costiera della Capitaneria di Porto, però per quanto riguarda l’indicazione proprio del posto, siccome ci sono una serie di esigenze che devono essere salvaguardate, è stato stabilito praticamente che il Ministero dell’Interno, con ovviamente il coordinamento di tutte le attività che operano a mare, si decida quasi la designazione del Place of Safety, ... “perché chiaramente nel momento in cui c’è uno sbarco di migranti, ci sono tutta una serie di attività”.

Rimarcava, quindi la teste che “[...] la richiesta di Place of Safety, viene mandata dal Comando Generale del corpo delle Capitanerie di Porto, alla NCC e anche praticamente a tutti i Ministeri che sono interessati... in indirizzo c’è l’ufficio di Gabinetto ovviamente del Ministero dell’Interno, della Capitaneria di Porto, viene indicato il Ministro degli Affari Esteri, il Ministero della Difesa... ed altresì che “inizialmente c’erano delle procedure, delle SOP, Standard Operating Procedure, che praticamente prevedevano che per quanto riguardavano la designazione del POS, fosse sempre il Ministero dell’Interno, ovviamente questa è una attività della Capitaneria di Porto, però era previsto che per la designazione del luogo di sbarco, cioè di dover far sbarcare i migranti, fosse il Dipartimento per le Libertà Civili e l’Immigrazione, che è il Dipartimento che gestisce il settore dell’accoglienza.”

Aggiungeva la LIGUORI che dal febbraio del 2019 era “cambiata tutta una serie di cose”; spiegando che “in particolare” era accaduto che, dapprima, la Commissione Europea - lamentandosi del fatto che ... in Italia ... i migranti, poiché in numero ingente venivano spaccettati in vari centri, nei cc.dd. CAS, Centri di Accoglienza Straordinari- avesse richiesto che detti migranti “venissero smistati esclusivamente negli Hot-Spot”; e che, successivamente, “dal 2019, poiché c’erano stati praticamente una drastica riduzione, una sensibile riduzione degli sbarchi in Italia, e si sapeva dove mandarli, nel senso che in via prioritaria bisognava mandarli negli Hot-Spot, all’epoca dei fatti c’erano quattro Hot-Spot, quindi praticamente è stato deciso che con un verbale di un tavolo tecnico, i migranti venissero., praticamente che queste informazioni venissero dirottate sulla Direzione Centrale dell’Immigrazione e non più al Dipartimento per le Libertà Civili e l’Immigrazione”: cfr. pag. 64, 65).

La teste, peraltro, nel premettere che nell’agosto del 2019 era in congedo e che era rientrata in servizio il giorno 19, ricordava “che è venuta la Procura di Agrigento in ufficio e successivamente sono stata sentita, e ricordo che avevano praticamente preso tutta una serie di documenti che non ho dato io personalmente, ha dato il mio ufficio, quindi che riguardavano se non mi sbaglio tutti gli SMS che noi dividevamo, noi avevamo un sistema di messaggistica istantanea, che veniva utilizzata, perché ovviamente gli sbarchi c’erano non agli orari di ufficio, per essere sicuri, vista la sensibilità nella materia, che tutti ricevessero le informazioni, non appena., in tempo quasi reale, avevamo un sistema di messaggistica istantanea che coinvolgeva tutti gli attori principali che erano interessati dai flussi migratori illegali” (cfr. pag. 65, 66), specificando che, tra i destinatari istituzionali dei succitati messaggi, che comparivano in un apposito elenco di circa quaranta interlocutori, vi erano il “Capo della Polizia”, il “Vice Capo della Polizia”, il “Direttore Centrale della Divisione Anticrimine”, “Direttore Centrale della Polizia di Prevenzione”, “il Capo di Gabinetto e il Ministro, vari Funzionari del Gabinetto del Ministro [...]” (cfr. pag. 66).

I suddetti messaggi pervenivano alla LIGUORI “non ogni giorno, ogni minuto praticamente, perché proprio la funzione, era quella di aggiornare in tempo reale tutti quelli che erano più o meno interessati a questo fenomeno, quindi poi c’era praticamente anche il brogliaccio, ma il brogliaccio aveva un valore indicativo, perché appunto noi con gli SMS noi eravamo costantemente aggiornati su quello che succedeva” (cfr. pag. 66).

La teste, assumeva poi come tra il 2018 e il 2019 si fosse registrato un decremento degli sbarchi pari al “77,42%” (cfr. pag. 67).

Muovendo da alcuni appunti risalenti al 19 ed al 20 agosto 2019 redatti dalla LIGUORI per il Vice Capo della Polizia, in merito alla vicenda Open Arms, la teste

rammentava : - che il 18 agosto “Cinque migranti” si erano gettati in mare ed erano poi “stati ripresi dalla stessa ONG e riportati sulla nave”; - che nella medesima data il Comandante della Open Arms aveva chiesto “di sbarcare i migranti, ...via mail a tutti i referenti istituzionali, chiedendo di autorizzare la nave di fare ingresso nel porto di Lampedusa e di consentire lo sbarco dei 107 migranti a bordo o comunque il loro trasferimento su nave idonea a raggiungere il porto spagnolo di Algeciras” ; - che sul punto (ossia in riferimento alla ulteriore richiesta di trasbordo dei migranti in mezzo idoneo al raggiungimento del predetto porto spagnolo) c'erano state “arie interlocuzioni” “tra la Capitaneria di Porto e il Comandante della nave, per chiedere perché la Capitaneria di Porto voleva sapere di che cosa la ONG avesse bisogno per poter andare nel porto spagnolo, che le era stato assegnato”; - che si era determinata una situazione di stallo (“tra l'altro, insomma, non sempre queste risposte erano tempestive, erano ritardate, quindi c'era una situazione di stallo” cfr. pag. 69) ; - che il 20 agosto, alle ore 08:20, “Uno dei migranti a bordo della nave ONG si era tuffato in mare”; alle 11:30 “Nove migranti” e alle 13:10 “Altri dieci migranti” (cfr. pag. 69); e che all'esito di tali notizie, il Comandante di Open Arms aveva comunicato “Che non era in condizioni di poter andare nel porto spagnolo”; - che a quel punto “la Spagna si era dimostrata favorevole a poter dare un altro porto più vicino, che era quello alle Baleari” (cfr. pag. 69) ; - che il Comandante dell'OPEN ARMS “non poteva assicurare la gestione” dei migranti da portare in Spagna, per cui ne aveva chiesto “il trasferimento direttamente su un'altra nave della Capitaneria di Porto”; - e che “la Capitaneria di Porto aveva offerto di trasbordare alcuni migranti e di praticamente di ausiliare quindi la ONG nel raggiungere il porto spagnolo”, ma il Comandante aveva “comunicato di non poterlo fare” (cfr. pag. 69, 70).

Dopo avere premesso di avere “partecipato e verbalizzato” al tavolo tecnico del febbraio 2019, nonché al Tavolo Tecnico di coordinamento del contrasto dell'immigrazione illegale via mare del 15 settembre 2019 (cfr. pag. 70, 71), la LIGUORI riferiva di non rammentare quali tematiche specifiche fossero state affrontate nel secondo dei due tavoli tecnici.

Assumeva, in ogni caso : - che: “il Tavolo Tecnico discende praticamente dall'accordo tecnico-operativo...prevede che tutte le Amministrazioni che siano in qualche modo coinvolte nell'attività di contrasti all'immigrazione illegale via mare, abbiano questo momento di unione in cui praticamente si prendono determinate decisioni” ; - che “il Ministero dell'Interno non ha potere per quanto riguarda il Search and Rescue, perché l'autorità Nazionale in materia di Search and Rescue è il Comando Generale della Capitaneria di Porto” ; - che “il Ministero dell'Interno, invece rientra in qualità di contrasto all'immigrazione illegale via mare, adesso io non so in questo verbale qual è l'elemento determinante, [...]”; - che “nei Tavoli Tecnici partecipano tutte le amministrazioni, quindi c'è lo Stato Maggiore della Difesa, la Marina Militare, la Capitaneria di Porto, la Guardia di Finanza, la Direzione Centrale dell'Immigrazione e si profilano tutta una serie di elementi, ma [...] laddove la Direzione Centrale dell'Immigrazione entra in gioco, è quando c'è l'attività di contrasto, quindi può coordinare soltanto questo tipo di attività, il dominus in tema di Search and Rescue rimane sempre la Capitaneria di Porto” ; - ed inoltre che “Nel febbraio (del 2019) “fu praticamente stabilito che le richieste di Place of Safety, quindi la decisione su dove sbarcare i migranti, non sul quando sbarcare o sul come sbarcare i migranti, erano alla Direzione Centrale dell'Immigrazione.... non più il Dipartimento per Libertà Civili dell'Immigrazione” (cfr. pag. 71).

Nel tavolo tecnico tenutosi nel settembre 2019 si era in buona sostanza stabilito “di rimettere nuovamente il Dipartimento per le Libertà Civili e l'Immigrazione in termini di Accoglienza, per capire dove far sbarcare i migranti” , in pratica riqualficando gli interventi delle ONG come eventi di soccorso e non di immigrazione irregolare.

Ciò fermo restando che “...se l'evento è di migrazione irregolare o di migrazione., o è un soccorso, o è un evento di immigrazione illegale, questo lo può dire esclusivamente il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, perché sono loro l'Autorità Nazionale” e che “Se la Capitaneria di Porto non dichiara che è un evento SAR, l'evento è di immigrazione irregolare” (cfr. pag. 72 e 73).

Spiegava, in proposito, la teste che il verbale del tavolo tecnico del 15 settembre 2019 “era stato fatto dopo che c'era stato l'accordo di Malta, cioè in cui quindi era stato deciso praticamente che ci fosse la distribuzione dei migranti, ok?! Quindi probabilmente questo verbale, ora ricordo un attimo, è stato effettuato dopo che ci fu un accordo a Malta, in cui tutti i Paesi dell'Unione Europea, molti dei Paesi,

tra cui la Francia e la Germania avevano stabilito, perché nel febbraio del 2019 si voleva cercare di ottenere la redistribuzione dei migranti, cioè nel momento in cui una nave, quindi salvava i migranti, il fine era quello di coinvolgere gli altri Paesi affinché ci fosse una equa distribuzione di migranti da parte di tutti gli Stati membri. A settembre ci fu..., a Malta ci fu un accordo, per cui in tutti gli Stati Europei si erano impegnati nel distribuire questi migranti, e quindi era cambiato anche questo approccio, nel senso che una volta che c'era una responsabilità condivisa, da parte di tutti i Paesi allora in questo caso ci si faceva carico appunto, ecco perché si parlava in questo caso di eventi di soccorso" (cfr. pag. 72, 73) .

Peraltro, la LIGUORI rimarcava che a seguito del tavolo tecnico del febbraio del 2019 c'era stata "una revisione ..delle procedure" e si era stabilito "che in attesa della redistribuzione dei migranti tra i Paesi dell'Unione Europea, i migranti possono rimanere sulle navi... questo, perché la...come ...dicono le Convenzioni Internazionali, in questo caso la convenzione SAR, la Search and Rescue, una nave può essere considerata un posto temporaneo", ciò, però, solo quando fosse possibile garantire "i bisogni primari", ossia "poter dare assistenza, poter assicurare il cibo"; segnatamente "Tutte le condizioni primarie, quindi cibo, assistenza sanitaria, le cure mediche" (cfr. pag. 80) .

Secondo la teste "l'importante" era che potesse "essere assicurata la cura delle persone, fino a quando i Paesi dell'Unione Europea non davano loro quota per la redistribuzione", aggiungendo al riguardo che non si parlava "né di un tempo minimo né di un tempo massimo" (cfr. pag. 81) e che era stato il Direttore PISANI a proporre l'inserimento del paragrafo che prevedeva la possibilità di considerare la nave di soccorso come un Pos temporaneo in presenza delle summenzionate condizioni, esprimendo un' "orientamento [...] che era condiviso da tutti quelli che facevano parte del Tavolo Tecnico" (cfr. pag. 81).

La LIGUORI riferiva, poi, che la sua "unica funzione, quando stavo al Centro Nazionale di Coordinamento per l'Immigrazione, era quello di cercare di capire la composizione dei migranti che erano a bordo delle navi, li davo al Dipartimento per le Libertà Civili, che poi l'avrebbe ridati non so se il gabinetto del Ministro, alla Commissione Europea per provvedere alla redistribuzione, quindi noi cercavamo distinguere, di sapere anche dal Comandante della nave se c'erano dei nuclei familiari, se c'erano uomini, donne, più o meno le nazionalità in modo da poter iniziare la distribuzione" precisando che "...Nell'epoca in cui io dirigevo il Centro Nazionale di Coordinamento" i migranti "dovevano stare prima sulle navi e poi potevano essere distribuiti" (cfr. pag. 74).

La teste, inoltre assumeva di non essere venuta a conoscenza delle "interlocuzioni con il Procuratore" in ordine alla presenza di minori tra i migranti soccorsi (pur avendo appreso del loro prelievamento da Open Arms il 17 agosto) giacché dell'autorizzazione allo sbarco dei medesimi era competente la Prefettura (cfr. pag. 75).

Per quanto concerne il numero di migranti presenti nel Centro di Primo Soccorso di Accoglienza di Lampedusa, la LIGUORI assumeva che in quel frangente fossero "presenti 86 migranti, 82 uomini, 2 donne, due minori non accompagnati, ai quali" si aggiungevano "i 37 migranti presumibilmente di nazionalità tunisina, in seguito all'evento in corso sull'Isola. Poi ci sono i dati: 17 agosto, 27; i dati degli sbarchi, 18 agosto, 16; [...] per un complessivo di 99 persone" includendo "quelli che" stavano "arrivando" (cfr. pag. 77).

Avuto riguardo alla richiesta di Pos, in generale, la teste puntualizzava : - che: "[...] all'Ufficio che io dirigevo, arrivava la richiesta di POS, non arrivava direttamente dalla Open Arms, arrivava dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, tramite accordo., si chiama Accordo Tecnico Operativo, nel senso che noi comunicavamo, per tutte le Amministrazioni, tramite l'Accordo Tecnico Operativo." : - che "Questa richiesta, veniva girata dal mio Ufficio, dall'NCC, al Gabinetto del Ministro, e adesso non ricordo se già all'epoca veniva mandato via mail, comunque noi continuamente aggiornavamo, ci aggiorniamo tramite questo sistema di messaggistica istantanea. Ribadisco la richiesta che arrivava all'NCC, ok, tra gli indirizzi che già aveva il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, c'erano anche gli altri Gabinetti dei Ministeri interessati nell'attività [...] Quindi c'era la Difesa, c'era il Ministero degli Esteri, addirittura per conoscenza, veniva messa anche la Procura di Roma" ; - e che "[...] l'indicazione del Porto doveva essere dato dal Ministero dell'Interno" (cfr. pag. 78, 79).

Specificava, altresì la LIGUORI che, nell'agosto 2019, l'NCC era solita inviare l'eventuale richiesta di Pos "Al Gabinetto del Ministero dell'Interno" anche se già tra i destinatari

 77

della richiesta di POS inoltrata dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto c'era il Gabinetto del Ministero dell'Interno (*“questa richiesta di POS, mi arrivava dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, Guardia Costiera e a sua volta, quindi e c'era già nell'indirizzo il Gabinetto del Ministro dell'Interno, così come c'era già il Ministero degli Esteri, addirittura il Ministero della Difesa, il Ministero dei Trasporti, quindi a tutti i gabinetti che in qualche modo erano interessati dalla gestione dei flussi migratori via mare”* (cfr. pag. 79, 80).

La redistribuzione dei migranti - secondo la LIGUORI - non dipendeva esclusivamente dalle valutazioni del Ministero degli Interni, ma erano *“necessarie le interlocuzioni con organismi dell'Unione Europea, infatti veniva interessata all'epoca anche la Presidenza del Consiglio, il Ministero degli Affari Esteri e così via”* (cfr. pag. 84).

Peraltro, la teste ricordava che la vicenda che aveva visto coinvolta Open Arms era stata classificata tra gli eventi di immigrazione clandestina.

In proposito, precisava che *“[...] se non si tratta di eventi di Search and Rescue, di soccorso, non esiste una qualificazione diversa, o è Search and Rescue o immigrazione illegale. Quindi la differenza è questo. L'Autorità che può dire se si parla di soccorso, e questo lo si può leggere in tutte le convenzioni che riguardano questa materia, l'unica Autorità che può dire se un evento è di soccorso, è il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.”*

Rammentava inoltre la teste *...per quanto riguarda la prima imbarcazione... che l'evento era avvenuto in acque SAR libiche, a circa 76 miglia dalla Tunisia, quindi l'altro Paese più vicino era la Tunisia, e che...erano state avvistate tre imbarcazioni di cui due vennero recuperate da una motovedetta Libica, la Fezzan, perché noi avevamo praticamente, cioè esisteva la missione di una For Med, che aveva avvistato questi tre barchini, e di cui quello recuperato dalla Open Arms, che ...secondo ...la segnalazione ...si trattava di un barchino blu, in buone condizioni di galleggiabilità, con due motori e che le condizioni del mare erano Forza Uno, Forza Due, quindi mare totalmente calmo”* (cfr. pag. 85) , precisando, in proposito, la LIGUORI : - che le condizioni di galleggiabilità erano state descritte da *“Riona For Med, l'aereo che ha avvistato il barchino”* ; - che Open Arms non aveva atteso il coordinamento della Fezzan; e che quando una ONG non attendeva il coordinamento, *“non rispetta le regole stabilite dalle Convenzioni in materia di ricerca e soccorso, perché la Convenzione prevede praticamente che si avvisa l'Autorità competente”*, e che non si può provvedere *“direttamente al recupero dei migranti”* (cfr. pag. 86) .

Peraltro, la LIGUORI asseriva che il fatto che nel Decreto Interministeriale dell'1 agosto risultasse che Open Arms avesse imbarcato persone a bordo di un natante in distress e non si facesse menzione di eventi di immigrazione clandestina, si spiegava col fatto nel provvedimento era stato riportato quel che aveva *“dichiarato la nave, che”* aveva *“effettuato il recupero o il soccorso”* (cfr. pag. 90).

Con riguardo al terzo evento, poi, la teste assumeva che *“era stato coordinato da Malta, e che quindi le regole erano della convenzione erano state rispettate. Malta, quindi, avendo coordinato l'evento aveva previsto di riprendere i 39 migranti, perché in base alle Convenzioni Internazionali erano loro lo Stato competente ad indicare il Place of Safety per questi migranti, però praticamente il Comandante della nave... non aveva acconsentito allo “sbarco di questi 39 migranti, ma li ha tenuti sulla nave”*.

Aggiungeva ancora la LIGUORI : - che i migranti, *“intervistati [...] dal personale che dipendeva appunto dalla NCC, dalla cosiddetta Task Force, composta da poliziotti italiani e stranieri”* in seguito, avevano dichiarato che *“volevano andare”* a Malta e che il Comandante di Open Arms *“Aveva detto per cercare di calmare, vista la situazione, perché alcuni volevano sbarcare a Malta, che le procedure per quanto riguarda la protezione internazionale, erano più veloci in Italia”* ; - che si era altresì appurato che i migranti avessero pagato *“le organizzazioni criminali per giungere in Italia”* (cfr. pag. 86 e 87); e che le dichiarazioni dei migranti erano state rilasciate a seguito della somministrazione dei cosiddetti *“Questionari Frontex”*, utilizzate da NCC a posteriori *“per l'analisi dei flussi”*, teso ad accertare quale fosse *“la situazione nel paese di origine”* e che venivano raccolte *“nell'ambito di progetti comunitari”* (cfr. pag. 90) .

Al riguardo, la teste riferiva che tali questionari, poiché funzionali solo al vaglio dei flussi migratori, non venivano trasmessi alla Procura, nonostante, all'epoca, i dichiaranti fossero ancora compiutamente identificabili ; che non conosceva le modalità di somministrazione dei predetti questionari, assumendo che, ove da questi fossero emersi elementi tali da prospettare la configurabilità di un reato, se ne sarebbe data immediata comunicazione alla Squadra Mobile o alla DIGOS, che avrebbero a loro volta provveduto "a redigere la comunicazione di reato, l'informativa che va all'Autorità Giudiziaria" (cfr. pag. 90).

§§§

Alla successiva udienza del 13 gennaio 2023 , il Difensore della Parte Civile (Pro Activa Open Arms) chiedeva di essere ammesso a produrre copia dell'esposto denuncia depositato dall'OPEN ARMS (*con riferimento alla vicenda del primo soccorso e del sommergibile*) avverso i componenti del sottomarina per omissione di soccorso e di atti d'ufficio, oltre alla chiavetta USB contenente il video registrato l'1/8/19 dalla televisione spagnola con riguardo all'operazione di soccorso compiuta dall'OPEN ARMS.

La Difesa dell'imputato chiedeva di esprimere il proprio parere dopo avere visionato il video contenuto nella chiavetta e il Tribunale, accogliendo l'istanza, si riservava, trattenendo in visione la documentazione e la chiavetta USB summenzionate.

Pertanto, il Tribunale acquisiva documentazione prodotta dalla Parte Civile Legambiente e dalla Difesa dell'imputato e conferiva al perito nominato dal Collegio (Dott. Bellomare) l'incarico di tradurre il file audio contenuto nel CD prodotto all'udienza precedente.

Indi, si procedeva all'esame dei testi CONTE Giuseppe, LAMORGESE Luciana e DI MAIO Luigi.

Infine, il P.M. dichiarava di rinunciare all'esame dei residui testi della sua lista e di voler chiamare a testimoniare soltanto i testi indicati nell'attività integrativa, cioè i consulenti che avevano redatto la relazione tecnica sul video ed i testi della marina militare OLIVA Stefano e PELLEGRINO Andrea.

§§§

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza del 13/1/2023

*

g. 79

CONTE Giuseppe (all'epoca dei fatti Presidente del Consiglio dei Ministri : cfr. pg. 13 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 13/1/2023).

In qualità di Presidente del Consiglio dei Ministri, nell'anno 2018, il teste - coadiuvato da uno "Staff di Consulenti" - aveva promosso un'azione di definizione politica nella gestione dei flussi migratori, preordinata all'ottenimento di una equa redistribuzione dei soggetti soccorsi nell'area mediterranea tra gli Stati Europei all'uopo coinvolti (cfr. pag. 14, 15).

Il progetto relativo alle operazioni di ricollocamento, redatto dal medesimo Presidente, era stato presentato ai leader europei proprio in sede di un "Vertice Europeo": le trattative si erano a lungo protratte, stante l'opposizione all'accoglimento palesata da alcuni Capi di Stato ("li costrinsi [...] ad affrontare il tema molto più diciamo radicalmente [...] fermando addirittura la discussione e [...] minacciando che non saremmo andati avanti sulle altre questioni [...] non lo avremmo chiuso il Vertice Europeo col consenso dell'Italia, se non avessimo affrontato questo e non avessimo concordato che la gestione, per quanto riguarda di questi flussi, non poteva essere affidata ai Paesi di primo sbarco, ai Paesi di primo approdo. Tant'è che i lavori si protrassero, ci fu un vero litigio con gli altri [...] uno scontro anche dialettico molto forte con i leader anche di Francia e Germania, Merkel, Macron in particolare, gli altri che di solito guidavano il Vertice, e noi restammo [...] tutta la notte su questo tema, fino a quando non ottenni che nelle conclusioni, ci fosse per la prima volta la forma degli sforzi congiunti", cfr. pag. 14, 15)

Al termine del confronto era stato stabilito che la redistribuzione dei migranti venisse "affidata sempre su base volontaria dei Paesi aderenti" (cfr. pag. 15) .

Non era stato possibile addivenire ad un accordo che contemplasse una "gestione" "improntata e costruita a livello automatico" e si era, pertanto, optato per una soluzione di compromesso, che, secondo il CONTE, rappresentava "un gran passo avanti, perché quel concetto di uno sforzo congiunto, di una gestione realmente europea, di un meccanismo anche di redistribuzione non affidato e gestito a livello emergenziale, ma a livello sistematico, ecco venivano affermati per la prima volta".

Assunse, peraltro, il teste che egli stesso "di fronte alle criticità" si premurava "come Presidente del Consiglio, attraverso il mio ufficio diplomatico, particolare, di realizzare subito le condizioni per una redistribuzione che ci consentisse di realizzare quel principio e dar seguito a quel principio e ovviamente contribuisse come dire, ad abbassare quella che era la criticità del momento" , aggiungendo che "in alcuni momenti critici, ho chiamato io stesso alcuni leader per sollecitare subito una redistribuzione e cercare di risolvere praticamente il tema ... ho fatto sicuramente delle telefonate io stesso a dei leader, anche dei maggiori Paesi per chiedergli proprio la cortesia di accettare subito, per evitare diciamo che si accumulasse criticità per quanto riguarda la situazione di emergenza, ma di solito tutto questo è avvenuto tramite l'Ufficio Diplomatico, un Consigliere in particolare l'Ambasciatore Benassi, che era il mio più stretto collaboratore per quanto riguarda l'Ufficio Diplomatico e lui, credo che il canale fosse poi anche il coinvolgimento di Massari, altro Ambasciatore, nostro rappresentante presso l'Unione Europea, quindi c'era una filiera e ritengo io la corrispondenza non la vedevo, non passava da me, ma ritengo che lui informasse, sicuramente coinvolgeva anche il MAECI quindi il Ministero degli Esteri, probabilmente lo stesso Ministero del Viminale, direttamente interessato alla questione degli sbarchi per rappresentare quindi, per informare tutti e poi scriveva ai corrispondenti europei degli altri governi" (cfr. pg. 16) .

In ogni caso, secondo il CONTE, l'Italia in sede di confronto con gli altri Paesi non aveva mai espresso la posizione che in assenza di redistribuzione non avrebbe fatto sbarcare i migranti in territorio italiano (pg. 16) " l'accordo... che fu raggiunto non prevedeva una condizione di questo genere per lo sbarco, quindi potevano tranquillamente sbarcare e non c'era nessuna pregiudizialità di questo tipo assolutamente, né io l'ho posta mai né pubblicamente né internamente" (cfr. pag. 16).

Con riguardo alle disposizioni normative emanate in tema di sbarchi il teste rammentava i Decreti sicurezza ed in particolare il cosiddetto Decreto Sicurezza Bis (n. 53 del 2019), "proponente il Ministro Salvini" che prevedeva come, "su proposta" del Ministro dell'Interno, "con il concerto del Ministro delle Infrastrutture della Difesa", si "poteva limitare o

addirittura evitare gli sbarchi”, introducendo quindi “su questa disciplina una modifica sensibile rispetto alla disciplina precedente, previgente” (cfr. pag. 17, 18).

Il teste, poi, assumeva che, per quelle che erano le sue conoscenze, competente al rilascio del POS era il Ministero dell’Interno, su richiesta del RCC (“credo il centro...non ricordo bene come si chiama, per quanto riguarda le operazioni di soccorso...presso la Guardia Costiera...”) rivolta “al Dipartimento per le Libertà Civili e l’Immigrazione che è presso il Ministero dell’Interno e il Ministero dell’Interno concede il POS” (cfr. pag. 17) ed escludeva che esistesse una prassi che prevedeva il coinvolgimento del Consiglio dei Ministri o del Presidente del Consiglio nella procedura di assegnazione del POS (“[...] ho sempre inteso quella [...] come una pratica amministrativa di competenza del Ministero competente, non mi sono mai interessato insomma in particolare del POS o di acquisire gli elementi istruttori specifici per vedere e ravvisare che c'erano gli estremi”: cfr. pag. 18).

Con riguardo al Decreto Interministeriale dell’uno agosto 2019, il CONTE non ricordava se ne fosse stato meramente informato o se gli fossero state riportate anche le ragioni sostanziali sottese all’emissione del provvedimento in discorso, rammentando però che - sebbene nel decreto si accennasse alla possibilità di infiltrazione, tra i migranti soccorsi, di soggetti affiliati ad organizzazioni terroristiche o potenzialmente costituenti un pericolo per l’ordine e la sicurezza pubblica: cfr. pag. 18 19-, in relazione al caso Open Arms, non erano state trasmesse alla Presidenza del Consiglio notizie attinenti un concreto avveramento del succitato rischio (“...Ma direi che dettagli di questo tipo, sulla singola nave, diciamo non mi arrivavano neppure con altre navi insomma di solito, quindi comunque ecco terroristi, trasporto di armi mai sentito, non ricordo affatto che mi sia stata mai rappresentata una situazione del genere”, cfr. pag. 19), né notizie concernenti un patto stipulato tra Open Arms e gli scafisti libici.

Aggiungeva, peraltro, di avere appreso solo dalla stampa e di recente della possibile esistenza di materiale audiovisivo comprovante la sussistenza di un accordo, per le operazioni di soccorso, tra Open Arms e le Associazioni libiche.

Il teste riferiva, poi, di avere avuto contezza della sospensione degli effetti del Decreto Interministeriale da parte del TAR Lazio e di essere venuto a conoscenza di un tentativo di reiterazione del medesimo decreto dai media (cfr. pag. 19, 20).

Più in generale, rimarcava come non gli fossero state “rappresentate circostanze specifiche” in merito alla vicenda Open Arms, non rammentando di essere stato interpellato riguardo alla eventuale sussistenza di accordi di redistribuzione dei migranti, né che il Ministro dell’Interno avesse subordinato il rilascio del POS alla previa stipula di un accordo di redistribuzione (“Ma francamente non lo ricordo, ricordo che si lavorò anche in questo caso per questo, non ricordo su sollecitazione come lei mi sta chiedendo, da parte del Viminale, se questa è la domanda, però come in altri casi, quando c’è una situazione del genere, non escludo, ecco, vorrei essere preciso, perché sa il Presidente del Consiglio non è che se dal Viminale chiamano il Presidente del Consiglio per una cosa del genere, siccome c’era già una modalità operativa, che nei fatti si era consolidata, per quanto riguarda la redistribuzione, e quindi era abbastanza noto agli uffici, anche amministrativi, che io avevo un Ufficio del Diplomatico che curava questo aspetto, ho parlato dell’Ambasciatore Benassi, poi c’era l’Ambasciatore Massari eccetera, non escludo che si possano essere parlati i tre Uffici, io non ricordo di essere io stato investito di una sollecitazione dal Viminale”, cfr. pag. 21).

Né il teste ricordava di avere avuto interlocuzioni dirette, riguardanti il caso OPEN ARMS, con il Ministro Salvini ed anzi era portato ad escludere che ciò potesse essere avvenuto tenuto conto del fatto che “[...] eravamo ormai nella fase annunciata di “Crisi del Governo” [...]” (cfr. pag. 22).

Peraltro il CONTE confermava di avere redatto, insieme ai propri collaboratori, 14 agosto 2019 una missiva, indirizzata all’imputato, col la quale sollecitava quest’ultimo ad autorizzare lo sbarco dei minori che si trovavano a bordo di Open Arms, giacché riteneva che, “al di là delle [...] specifiche competenze sul rilascio del POS”, si trattasse di una questione

incontestabile (*“un fatto [...] che non doveva essere discusso in accordo con la normativa vigente”*) (cfr. pag. 22, 23). Precisando, al riguardo, che non si era trattato di *“una iniziativa”* condivisa *“a livello governativo”*, ma di un’iniziativa personale con la quale aveva cercato *“di esercitare una sorta moral suasion, rispetto a quantomeno alla situazione dei minori”*, reputando *“la posizione in quel momento”* assunta dal Viminale priva del *“benché minimo fondamento giuridico, al di là di qualsiasi altra valutazione politica [...]”* (cfr. pag. 23).

Riferiva, quindi, il teste che, se nella nota che egli aveva scritto al Ministro dell’Interno, il 16 agosto 2019, aveva evidenziato la disponibilità di sei Stati Europei all’accoglimento dei migranti, voleva dire che *“sicuramente”* aveva *“avuto da parte dei collaboratori dell’Ufficio Diplomatico riscontro che c’era stata effettivamente questa disponibilità”* ; in proposito, precisando che non v’era bisogno di un atto formale, di un documento scritto ai fini della redistribuzione volontaria (*al punto che “qualche volta gli era stata data un’assicurazione verbale a telefono”* *“...insomma stiamo parlando di impegni che una volta formalizzati da persone legittimate ad assumere un impegno del genere, se non il Capo di Governo di turno, insomma, o un rappresentante che avesse...competenza per impegnarsi anche solo sul piano politico, di solito veniva poi mantenuta fede a questo impegno, adesso al di là poi del fatto che la procedura poteva richiedere comunque del tempo...”*) (cfr. pag. 23, 24).

Con riferimento alla lettera che aveva inviato al Ministro Salvini il 14 agosto, il CONTE asseriva che essa, per evidenti ragioni elettorali (*vista la sensibilità dell’opinione pubblica per il tema dell’immigrazione*), era stata diffusa dal predetto ministro in maniera strumentale volendo (*dato “il clima politico del momento”*) far passare il messaggio che *“Il Presidente del Consiglio” volesse far sbarcare tutti i migranti, fosse debole nella gestione del fenomeno migratorio, mentre il Ministro dell’interno aveva una posizione di rigore*” (cfr. pag. 25, 26, 27).

Il teste poi ricordava che nel successivo Governo (nel c.d. Governo Conte Due), come Ministro dell’Interno era stata nominata Luciana LAMORGESE ; - che la designazione di un *“Ministro Tecnico”* al Viminale nasceva dall’intento di *“non politicizzare più [...] la gestione di questi eventi...di cercare un poco di raffreddare quella che era stata un’enfasi politica che nel Paese si era creata [...] per tutto il Conte Uno”* (cfr. pag. 27) ; e che la linea politica adottata riguardo gli sbarchi mirava a un rafforzamento dei *“meccanismi redistributivi”* che dovevano coinvolgere gli Stati Europei terzi, secondo *“una logica [...] paritaria”* di ripartizione degli oneri di accoglienza ; che si auspicava che i predetti meccanismi divenissero automatici e che *“un primo passaggio significativo”* in questa direzione era stato raggiunto con la stipula dell’Accordo di Malta, nel settembre 2019, quale *“primo protocollo”* di azione *“non ancora definitivo”* (cfr. pag. 28), preordinato a *“creare le basi per una redistribuzione automatica, ed evitare contrattazioni che potessero ovviamente rallentare i tempi della redistribuzione”* (cfr. pag. 37).

Peraltro, il teste non ricordava se, durante il Governo Conte Due, fossero stati emessi decreti interministeriali sanciti divieti di ingresso e transito di ONG nelle acque territoriali italiane, tuttavia non lo escludeva, atteso che la stessa LAMORGESE aveva *“ritenuto che il fenomeno fosse da controllare”* (cfr. pag. 29).

Il CONTE poi assumeva che, se fosse stato a conoscenza della sentenza emessa dal TAR Lazio di sospensione del provvedimento interministeriale interdittivo, nella predetta nota diretta al Viminale del 14 agosto 2019 avrebbe *“invitato”* il Ministro dell’Interno *“a far sbarcare tutti”* i migranti *“in ottemperanza a un ordine del Giudice”* (cfr. pag. 29, 30).

Il teste ha, quindi, riferito che all’epoca *“erano in corso”* delle trattative per introdurre emendamenti al Regolamento di Dublino, ma che non si era mai pervenuti a una sua ridefinizione e superamento; né aveva contezza di modifiche che fossero state apportate alle principali convenzioni nella materia interessata, come la Convenzione di Ginevra sui rifugiati (cfr. pag. 32, 33).

Peraltro, il CONTE - nel confermare che nella suddetta missiva del 16 agosto 2016, aveva rappresentato che l’approssimarsi progressivo di Open Arms alle acque territoriali italiane e il suo ingresso nelle stesse avrebbe reso di per sé illegittima la condotta ostruzionista del Ministro dell’Interno, quindi del Governo, poiché il protrarsi della mancata

concessione allo sbarco avrebbe configurato un'ipotesi di respingimento collettivo, come tale vietata – assumeva che, a suo parere, la circostanza dell'ingresso della nave nelle acque territoriali italiane era rilevante e costituiva un ulteriore elemento che confermava la giustezza della soluzione che proponeva (cfr. pag. 33, 34).

Infine, il CONTE escludeva di avere mai sostenuto che la redistribuzione preventiva si ponesse come *condicio sine qua non* per l'autorizzazione allo sbarco, neppure in ulteriori casi analoghi in precedenza verificatisi (cfr. pag. 42, 43, 44, 45, 46) del verbale di udienza del 13 gennaio 2023) e non rammentava che la Presidenza del Consiglio si fosse costituita parte civile nel processo incardinato contro il Comandante di Open Arms per favoreggiamento all'immigrazione clandestina (cfr. pag. 57, 58).

*

LAMORGESE Luciana (cfr. pg. 64 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 13/1/2023).

La teste, nel premettere di essere stata nominata Ministro dell'Interno il 5 settembre 2019 e di avere ricoperto tale incarico fino alla fine del Governo Conte 2 e di essere stata nominata nuovamente ministro nel Governo DRAGHI 1, riferiva che durante tale periodo erano state apportate delle modifiche alla normativa concernente *“la gestione degli sbarchi”*, in aderenza alle *“regole...di carattere internazionale...per quanto riguarda l'indicazione del porto sicuro da dare quando venivano, quando veniva richiesto, fermo restando la responsabilità del Paese nella cui area SAR venivano svolti i soccorsi”* (cfr. pag. 65).

Nel descrivere la procedura di rilascio del POS e nell'illustrare come si fosse evoluta nel tempo e le specifiche competenze del Ministro dell'Interno, la LAMORGESE puntualizzava che: *“la procedura è che inizialmente l'area, quindi l'Autorità Nazionale SAR è individuata nel Comandante del Corpo della Capitaneria di Porto, che una volta che aveva notizie di eventuali arrivi di migranti, di salvataggi in mare.... appena il Comandante, l'Autorità SAR Nazionale, avevano notizie di salvataggi comunicava, ovvero quando stavano per arrivare in area SAR Italia, comunicava al Dipartimento di Pubblica Sicurezza, e il Dipartimento di Pubblica Sicurezza informava il dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione, che era competente per l'accoglienza, perché intendiamoci la Capitaneria di Porto aveva delle competenze in materia nautica, ma poi ci sono degli aspetti specifici che riguardano da una parte il sistema dell'accoglienza, e dall'altra parte la questione di individuare laddove quelle [...] di immettere in atto tutte le regole di sicurezza per verificare, diciamo, eventuali criticità nei migranti che nel frattempo erano arrivati nel nostro Paese.”*

“Quindi questo era l'iter, e poi nel 2018 ci fu un Comitato Nazionale che fu stabilito in base a un tavolo tecnico che fu fatto, di riportare, proprio per eventuali connessioni con il rischio di situazioni critiche in termini di sicurezza, di portare l'indicazione del POS non più al Dipartimento per le Libertà Civili ma portarlo al Gabinetto del Ministro.”

Spiegando la teste che, poi, *“Noi abbiamo riportato un poco la situazione a com'era, fermo restando che pur avendo il Dipartimento [...] riprendendo la competenza il Dipartimento per le Libertà Civile dell'Immigrazione, è ovvio che poi c'era un'interlocuzione anche con il Ministro, perché quando arrivava una di queste navi, poi c'erano tutta una serie di interlocuzioni con i Paesi terzi, e con i Paesi soprattutto dell'Europa per cercare di trovare una collocazione diversa che non fosse sempre il porto in Italia.”*

Aggiungeva, quindi la LAMORGESE che *“noi nel 2019” “io feci questo Accordo di Malta, e l'Accordo di Malta prevedeva su base volontaria che ci fosse non soltanto la redistribuzione dei migranti, ma anche la possibilità della rotazione di porti.... era un dato importante che non è stato poi mai applicato, mentre per quanto riguarda la redistribuzione, devo dire che degli effetti si videro, peccato che durò poco perché nel 2020, con la pandemia si è bloccato anche il sistema di redistribuzione, ma per dire nel 2019 nei primi nove mesi furono redistribuiti, furono date quote, 125 dei ricollocati mentre dal settembre al dicembre erano già 350 e qualcosa”* (cfr. pag. 65, 66).

J. H.

Assumeva, quindi, la teste se gli Stati non rispondevano alle richieste di Pos, ovvero “se il salvataggio” avveniva “nell’Area SAR Libica molto spesso le organizzazioni ONG” si muovevano “in autonomia”, comunicando tuttavia alle stesse “Autorità Libiche del soccorso effettuato” e chiedendo loro l’assegnazione di un POS, generalmente individuato in Tripoli, che veniva sistematicamente “rifiutato come porto, perché un luogo non sicuro”. “A quel punto” “la navigazione” proseguiva “e molto spesso ovviamente” si giungeva in “area maltese”, reiterando “la richiesta di POS, sia all’Italia che a Malta”.

Al riguardo, la LAMORGESE - riferendosi ai criteri ai quali si era attenuto il suo Ministero a seguito dell’accordo di Malta del 23 settembre del 2019- affermava che, di regola, “noi non davamo mai il POS quando stavano in area maltese, perché la competenza in quel caso specifico era di Malta, soltanto quando Malta non rispondeva, regolarmente si avviavano verso l’Italia e a quel punto noi dovevamo assumere, in base alle norme di diritto internazionale, quando arrivavano in area SAR italiana, dovevamo ovviamente iniziare tutta le nostre interlocuzioni come ho detto, per poi concludere la procedura dando il POS” (cfr. pag. 67).

Precisava, quindi, la teste che nel 2019 era stato fatto un decreto con l’indicazione di quali fossero i porti sicuri, e la Libia non risultava tra essi (cfr. pag. 81).

Peraltro, la LAMORGESE assumeva che, a seguito della stipula dell’Accordo di Malta (del 2019) , al fine di conferire concreta attuazione alle prescrizioni ivi contenute e preordinate al potenziamento di un equo sistema di redistribuzione degli oneri di accoglienza dei migranti tra gli Stati Europei firmatari, dopo la richiesta di POS, provvedeva direttamente ad avviare le necessarie interlocuzioni con i succitati Stati; sicché, durante la sua gestione, “il tempo medio” impiegato “per dare il POS, diciamo poteva essere tre quattro giorni come media” ma erano capitati casi in cui si era impiegato di più, vale a dire sette otto giorni, perché innanzitutto c’era il problema...della pandemia e quindi c’era questa esigenza di suddividere le responsabilità, perché noi avevamo come Paese Italia ovviamente il problema del Covid” (cfr. pag. 68, 69).

Non era mai accaduto, durante il periodo nel quale la testimone era stata in carica, che fosse stato vietato uno sbarco; mentre un provvedimento interdittivo all’accesso all’interno del territorio nazionale era stato emesso “per ragioni sanitarie” “durante la pandemia”, ma non in forza dei cosiddetti Decreti Sicurezza (cfr. pag. 68).

Secondo la teste, non era previsto alcun coinvolgimento del Presidente del Consiglio nella procedura di rilascio del POS (cfr. pag. 70) e la concessione del POS da parte del Ministero dell’Interno non era subordinata alla valutazione di un’eventuale condotta illegittima del Comandante dell’imbarcazione che aveva realizzato l’operazione di salvataggio.

Al riguardo, la LAMORGESE rimarcava che in diverse occasioni “le ONG provvedevano direttamente in autonomia a fare i salvataggi non seguendo poi quella che è la filiera, cioè di comunicare all’Autorità dell’Area SAR competente dove, se c’era un barcone in distress o quant’altro”, contravvenendo, dunque, alle prescrizioni vigenti in materia; tuttavia, non si era mai verificato che i natanti ormeggiassero arbitrariamente, senza previa assegnazione di un POS, limitandosi a sostare in area SAR italiana in attesa (cfr. pag. 70).

Oltre alle evacuazioni sanitarie necessarie, era accaduto, in talune circostanze, come nel caso di Open Arms, che migranti “che stavano in attesa del POS si buttassero” in acqua, ma ciò era capitato “in pochissime occasioni” per di più “quando” si era sul punto di concedere il POS stesso, sicché il problema “veniva poi ...risolto immediatamente” (cfr. pag. 70).

Sempre con riguardo ai tempi richiesti per il rilascio del POS, la LAMORGESE sottolineava come ciò dipendesse anche dal numero di migranti che si trovavano a bordo delle imbarcazioni e dalle capacità delle stesse, spiegando in particolare che: “...se è una barca piccola che c’ha 300 persone sopra, è ovvio che facciamo? Rischiano che ci sia un problema ulteriore, quindi noi abbiamo cercato sempre di dare il POS secondo quello che è l’ordine in cui erano arrivati in Italia, e avevano richiesto il POS. Poi se c’è stato qualche caso in cui navi più piccole con pochi numeri, che noi potevamo comunque ricollegare senza grandi problemi e allora è un discorso. Quando si tratta di numeri più grandi, devi avere concretamente dove collocarli, e quindi là, e quando ne arrivano tanti insieme [...] voi pensate che nel mese di giugno c’erano il sei navi ONG in mare, che avevano circa mille persone, quindi

collocarli un po' alla volta, cioè dando un po' alla volta il POS, ma considerando che collocare mille persone nei Centri, non è stata una cosa semplice, quindi questa è stata un po' la linea che abbiamo seguito" (cfr. pag. 74, 75).

Affermava, quindi, la LAMORGESE che trovandosi la nave ONG OPEN ARMS nelle acque di Lampedusa, se il locale Hotspot fosse stato vuoto, e *"se erano in SAR italiana, in base a quelle che sono le norme, salvo che non ci siano problemi, che so di ordine pubblico specifico..."* *"allora in quel caso dovevano farli scendere"*. (cfr. 75).

Durante il Governo Conte II, in materia di gestione degli sbarchi, la linea politica adottata dall'ex ministro dell'Interno all'atto del suo insediamento prevedeva il richiedere *"l'attivazione della Commissione Europea ai fini della relocation"* e di seguito l'assegnazione del POS (cfr. pag. 77).

Nel periodo successivo detta linea era stata modificata sì da escludere *"un collegamento stretto"* tra l'individuazione del POS e l'ottenimento dei *"numeri di relocation da parte dei Paesi Europei"*, eliminando qualsivoglia nesso di interdipendenza tra le due fasi, al punto che talvolta avevano avuto luogo simultaneamente.

Inizialmente, tuttavia, la LAMORGESE aveva ritenuto di dover attendere risposta alla richiesta di redistribuzione avanzata ad alcuni Stati Europei aderenti all'Accordo di Malta da poco siglato, *"per comprendere"* se quest'ultimo assurgesse a una mera dichiarazione di intenti o se effettivamente vi fosse la possibilità di rendere concretamente operative le prescrizioni organizzative e di coordinamento ivi cristallizzate (cfr. pag. 77, 78).

L'occasione, nello specifico, era stata data dalla richiesta di POS inoltrata all'epoca da Ocean Viking, un natante che aveva soccorso 104 migranti in area SAR maltese.

E, secondo la LAMORGESE, considerato che era stato possibile eseguire le evacuazioni mediche occorrenti e che si trattava di un'imbarcazione di *"70 metri di lunghezza"*, l'attesa di *"6-7 giorni"*, che si era resa necessaria per l'assegnazione del POS, era stata congrua, sicuramente conciliabile con le esigenze di politica internazionale suesposte (cfr. pag. 78 *"Noi in quel periodo, quindi in quei giorni che la nave aveva chiesto il POS, io ero a Monaco di Baviera per un G6, e quella fu l'opportunità per condividere con i miei colleghi dell'Interno francese e tedesco, condividere quella che era la responsabilità su questo evento, tant'è vero che noi avevamo fatto già richiesta di redistribuzione, ma a quel punto loro diedero 78 posti: 70 loro e 8 posti altri Paesi, e quindi siccome era un numero di 104, diciamo abbiamo atteso quel periodo di tempo, perché era la prima applicazione dopo Malta"*).

Nel citare il caso della Alan Kurdi, risalente al 2020 (nel quale il porto individuato dalla Germania, che era lo Stato di Bandiera, era stato Kiel, nel Mar Baltico), infine, la teste ha asserito che sussisteva anche una competenza dello Stato di Bandiera, *"anche se in base alle norme di carattere internazionale"*, questa involgeva principalmente gli *"aspetti amministrativi sociali"* (cfr. pag. 79-80).

*

DI MAIO Luigi (*all'epoca dei fatti, Vice Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro del Lavoro e dello Sviluppo Economico : cfr. pg. 82 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 13/1/2023*).

Il teste ha affermato che la competenza per l'assegnazione del POS spettava al Ministro dell'Interno e che, *"su questo argomento non c'erano mai né riunioni informali, né riunioni formali prima della decisione"* mentre *"a volte c'erano riunioni informali politiche per affrontare la decisione del Ministro Salvini che aveva negato il POS"* (cfr. pag. 83).

Precisava, al riguardo, il DI MAIO che del rifiuto di concessione, i Ministri venivano resi edotti *"nella stragrande maggioranza dei casi [...] attraverso i media, attraverso le dichiarazioni del Ministro Salvini"*; che riguardo al caso Open Arms, non si era tenuta alcuna

A.

G. 85

riunione ; e che, a suo parere, l'opposizione alla concessione del POS nell'ambito della vicenda Open Arms da parte dell'imputato assurgeva a strumento di propaganda elettorale, stante la grave crisi politica che a quel tempo aveva coinvolto le istituzioni (cfr. pag. 86, 87 "...eravamo in campagna elettorale, stava per iniziare la campagna elettorale ...non credo che ci sia un problema a dirlo pubblicamente , si, credo che tutto quello che veniva fatto era sicuramente, aveva un fine che era quello del consenso") .

Nelle riunioni informali che – ad eccezione del caso Open Arms – si erano svolte in caso di diniego del POS, e alle quali partecipavano il DI MAIO, ed il SALVINI (che erano i due Vice Presidenti del Consiglio, nonché "leader delle due forze politiche del Governo") ed, altresì, il Presidente del Consiglio dei Ministri, "si discuteva di quale fosse lo stato del meccanismo di redistribuzione ad esempio, e banalmente, se il Ministro degli Esteri aveva sentito Bruxelles e avviato quindi la ricognizione sui Paesi disponibili alla redistribuzione, e altre volte si parlava semplicemente di farli sbarcare, altre ancora si chiedeva al Ministro Salvini come intendesse procedere" (cfr. pag. 87).

Secondo il DI MAIO, "non c'era nessun automatismo politico" circa la redistribuzione degli oneri di accoglimento dei migranti tra gli Stati Europei: la concessione del POS non era subordinata all'effettivo espletamento delle procedure di redistribuzione medesime, considerato peraltro che queste ultime, talvolta, erano state realizzate "anche un anno dopo" lo sbarco dei migranti soccorsi (cfr. pag. 84).

Infine, con riguardo al caso della nave DICIOTTI, il teste assumeva di avere condiviso la decisione di fare attendere i migranti a bordo in attesa della redistribuzione ("si, finché il Ministero della Salute e finché i Ministri competenti ci dicevano che non c'erano problemi di sicurezza per la salute di coloro che erano a bordo": cfr. pag. 88, 89, 90) .

§§§

Alla successiva udienza del 24 marzo 2023 , sentite le parti in merito alla rinuncia all'esame dei residui testi della sua lista operata dal Pubblico Ministero, il Tribunale revocava l'ordinanza ammissiva dell'esame del teste FORMICOLA Paolo.

Inoltre, nulla opponendo la Difesa dell'imputato, si disponeva l'acquisizione dell'esposto/denuncia e della chiavetta USB offerti in produzione dall'avv. Salerno (per la Parte Civile PROACTIVA OPEN ARMS).

Peraltro, dato atto dell'avvenuto deposito in Cancelleria della trascrizione e della traduzione dei file audio di cui era stato incaricato il perito dott. BELLOMARE, si procedeva all'esame dello stesso e, di seguito, all'acquisizione dell'elaborato peritale dal predetto redatto.

Indi, venivano esaminati i testi OLIVA Stefano e PELLEGRINO Andrea, i consulenti tecnici della Procura, ing.ri MAGAZZU' Renato e MEGNA Dario, i consulenti della P.C. Legambiente, VITTORIO Alessandro e GALINELLI Sandro ed, infine, i consulenti della Difesa PALMESI Maurizio e FINELLI Massimo.

Quindi, il Tribunale, sull'accordo delle parti, acquisiva tutte le relazioni redatte dai predetti consulenti.

§§§

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza del 24/3/2023

*

BELLOMARE Giacomo (cfr. pg. 8 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 24/3/2023).

Il teste, riportandosi interamente alla perizia redatta, ha, tra l'altro, rassegnato che il dialogo, in certi tratti piuttosto disturbato, da lui ascoltato si era svolto in lingua spagnola tra due soggetti che verosimilmente si trovavano su mezzi diversi, aggiungendo che il dialogo aveva avuto ad oggetto la tipologia e le dimensioni delle imbarcazioni che avevano di fronte, e che ad un certo punto si era parlato di un "peschereccio a palangari".

*

OLIVA Stefano (cfr. pg. 13 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 24/3/2023).

Il teste, Capitano di Corvetta, nel premettere di non aver mai prestato servizio di soccorso in mare essendo sempre stato un sommergibilista, riferiva di essere partito il 22 di luglio del 2019 da Taranto e di essere rientrato in tale porto il 5 agosto, per svolgere l'operazione c.d. Mare Sicuro, consistente in un'attività di sorveglianza marittima per il controllo di traffici illeciti, che prevede l'impiego di mezzi subacquei e di superficie.

Precisava l'OLIVA, per un verso, che tali operazioni sono decise dal Comando in capo della Squadra Navale e che di esse viene informato il Ministro della Difesa (poiché "nella linea gerarchica").

Per altro verso, che "il sottomarino quando è in navigazione comunica esclusivamente con la Centrale operativa Sommergibili di Roma che è composta da personale sommergibilista turnista, che "riferisce direttamente all'Ammiraglio Capo dei Sommergibili che è il MARICOSOM, che a sua volta riferisce al Comandante in Capo della Squadra Navale che è il CINC, che è l'Ammiraglio, quindi sono due Ammiragli: l'Ammiraglio Sommergibilista che è il Comandante dei Sommergibili, e l'Ammiraglio del Comando in Capo della Squadra Navale".

Il teste ha, poi, asserito che l'1 agosto 2019 il suo sommergibile si trovava in zona SAR Libica col compito di pattugliare quelle aree ("box di pattugliamento") ed, intorno alle 3,10, aveva intercettato casualmente la Open Arms (perché il sottomarino "monitorizza tutte le imbarcazioni che ci sono [...] e tra queste c'era anche l'Open Arms in zona, e quindi l'abbiamo osservata, per la prima volta in arco notturno del primo agosto").

Avevano segnalato la presenza della nave alla Centrale Operativa Sommergibili e poi avevano continuato la loro attività di pattugliamento, "comunque monitorando con i nostri sensori l'OPEN ARMS".

Era, poi, accaduto che "durante l'arco mattinale" ...l'Open Arms avesse tenuto un comportamento meritevole di essere attenzionato (recte, "investigato").

Invero, OPEN ARMS "dall'effettuare diciamo un pattugliamento a lento moto, più o meno in una posizione, ha improvvisamente accostato e aumentato la velocità, a una velocità sostenuta, questo per chi

87

va per mare e fa questo tipo di attività, viene ritenuto come una cinematica che andrebbe investigata, e quindi siamo andati a investigare questa cinematica, perché improvvisamente non ci tornava che è l'Open Arms dal pattugliare a quattro nodi, facendo Nord-Sud, per brevi tratti improvvisamente dirigeva verso Ovest ad una velocità molto sostenuta, quindi noi siamo andati ad investigare questa tipologia, per vedere diciamo questo comportamento cos'era dovuto."

Aggiungeva il teste che, poiché il Comando in Capo della Squadra Navale gli aveva chiesto di andare a investigare, avevano seguito l'OPEN ARMS che però era più veloce, sicché l'avevano raggiunta solo quando la predetta stava già effettuando le operazioni per trasbordare dei migranti da un'imbarcazione sulla nave (*"Le velocità dell'Open Arms erano, tuttavia, molto più maggiori rispetto alle nostre, perché un sottomarino non può raggiungere quelle velocità, e quindi Open Arms poi ha diretto verso l'imbarcazione e noi siamo arrivati poco dopo, un po' dopo il loro arrivo, infatti quando noi siamo arrivati, loro stavano avviando già le operazioni di trasbordo, avevano iniziato già tutte le procedure per il trasbordo del personale"*).

Peraltro, il teste asseriva che le riprese fotografiche e le intercettazioni delle conversazioni di Open Arms erano state realizzate attraverso il periscopio ed un'antenna di comunicazione attraverso la quale, però, non è possibile effettuare intercettazioni di comunicazioni satellitari, per cui non era possibile intercettare comunicazioni telefoniche, ma solo quelle che avvenivano utilizzando bande di frequenza (VHF), quindi solo le comunicazioni radio, in proposito specificando il teste che gli interlocutori del colloquio intercettato, che essi non erano riusciti ad identificare, né a capire quanti fossero, parlavano in spagnolo, una lingua che egli non parlava, e non dovevano essere lontano tra loro (*"dovevano essere in linea d'orizzonte" le comunicazioni "possono avvenire entro l'orizzonte ottico" "l'orizzonte visivo" che poteva essere scorto dal periscopio, poteva essere di 10 miglia approssimativamente*).

In proposito, il teste riteneva possibile che le cennate comunicazioni (*che si erano verificate circa quattro ore dopo che si era registrato il cambio di rotta della OPEN ARMS*) fossero intercorse tra due ricetrasmittenti poste all'interno della stessa OPEN ARMS, ovvero una sulla nave e l'altra sul gommone dell'OPEN ARMS.

In ogni caso, quando avevano registrato le conversazioni, all'orizzonte c'era solo l'OPEN ARMS (*"io in viso al periscopio avevo solo l'OPEN ARMS"*) e dal periscopio, nel momento della registrazione, non si vedeva *"il barchino dei migranti"*).

Lo scambio di informazioni tra i due soggetti era avvenuto alle 10:00 alle e 10:02 Zulu, che corrispondevano alle 12:00 e alle 12:02 ora italiana (detta, anche Bravo) spiegando al riguardo il teste che, dove si legge "12B" si intende "Bravo" e che tra BRAVO e ZULU la differenza è di due ore.

L'OLIVA precisava che, quando erano arrivati sul posto, avevano scorto *"il barcone con i migranti e l'Open Arms che stava mettendo a mare i suoi mezzi veloci, i suoi mezzi minori, ha messo in mare il primo gommone che ha diretto verso il barcone e intanto utilizzava dei gonfiabili, approntava dei gonfiabili a prora dell'unità, dopodiché abbiamo visto anche un secondo gommone di Open Arms che ha diretto verso il barcone, è stata effettuata la distribuzione dei salvagenti e successivamente è stato effettuato il recupero a bordo dell'Open Arms"*.

In quella, dal sommergibile avevano segnalato alla Centrale che era in corso l'operazione di salvataggio. Aggiungeva il teste che non sapeva "quantificare" quanto fosse grande il barcone dei migranti e che, a suo parere, era di medie dimensioni (20-25 metri) e di legno (almeno così sembrava). Si trattava comunque di "una barca piena di persone".

Spiegava il teste che col suo sommergibile non sarebbe potuto intervenire in soccorso dei migranti in luogo dell'OPEN ARMS, atteso che *"il sottomarino non è un mezzo idoneo a effettuare questo tipo di soccorsi, chiaramente in delle condizioni che necessitano di un soccorso indifferibile, è chiaro che con i limitati mezzi a disposizione il sottomarino può prestare assistenza, in ogni caso il sottomarino deve riferire alla Centrale che innesca dei mezzi di soccorso, idonei per effettuare soccorso. Nell'operazione Mare Sicuro ci sono anche delle navi, in quell'occasione c'erano anche delle navi che sicuramente meglio di un sottomarino possono effettuare un soccorso. Il sottomarino non ha un gommone veloce o un mezzo che può dare assistenza, e un mezzo nato per restare in immersione e deve navigare in*

immersione, cioè l'emersione e l'apertura di portelli che normalmente quando si esce dal Porto devono stare chiusi, può comportare un pericolo anche per l'imbarcazione stessa".

Aggiungeva, tuttavia, che se c'è qualcuno che *"sta annegando, se c'è gente in acqua può emergere e dare dei gonfiabili, o qualcosa che gli consentono di stare a galla...ma non di tornare a casa o di spostarsi"*.

Inoltre, l'Oliva, ha spiegato che il sommergibile di norma si muove a circa 3 nodi, durante il trasferimento si muove a una velocità tra i 5 e 6 nodi, può fare anche 7 nodi, ma dipende dallo stato di carica di batteria e, per brevi lassi di tempo, *"ad esempio per dieci minuti, se la batteria è totalmente carica, può anche fare 9 nodi in immersione, ma è chiaro che se fa dieci minuti a 9 nodi finisce lo stato di carica della batteria e quindi si arriva in situazioni di emergenza che sono sconsigliate"*.

Il teste asseriva che *"nell'ambito dell'area Mare Sicuro"* erano impegnati altri mezzi, segnatamente una Rifornitrice e altre due Fregate della Marina, ma non erano intervenute e non sapeva per quale motivo.

Peraltro, non sapeva nemmeno a quale distanza si trovassero, specificando che la zona ricoperta dall'operazione Mare Sicuro *"comprende tutta la Libia"*.

L'OLIVA riferiva, poi, come OPEN ARMS avesse effettuato quell'intervento di soccorso *"(c'è un primo gommoni che si avvicina ed effettua la distribuzione dei salvagente, poi un secondo gommoni che contribuisce alle attività e mentre facevano queste attività l'OPEN ARMS era più lontana, diciamo dal barcone. Dopodiché distribuiti i salvagente l'OPEN ARMS si è avvicinata e hanno messo una scaletta da un lato dell'unità e hanno fatto salire tutti a bordo)"* *"il trasbordo avviene dal barcone al gommoni e dai gommoni alla nave"*) e come, concluso il trasbordo, il barcone fosse stato lasciato alla deriva, dopo avere apposto sulla sua fiancata la scritta *"OA108"* *(uno dei due gommoni dell'OPEN ARMS "è andato sul barcone, ha apposto una scritta sul fianco, scrivendo OA108, ed è stato lasciato alla deriva.")*.

Dopodiché (recuperati i due gommoni) la nave OPEN ARMS "aveva ripreso a navigare ...mentre si dirigeva verso Est, era stata osservata una motovedetta Libica (con a bordo dei migranti) che, a velocità sostenuta, dirigeva verso la costa, puntava la costa Libica, ma che in vista di Open Arms, riduceva drasticamente gli elementi del moto, e accostava e riprendevano diciamo rotte parallele, l'unità libica e l'Open Arms invertivano la rotta e dirigevano nuovamente verso il barcone".

L'OLIVA ha, quindi, affermato che non avevano intercettato comunicazioni tra OPEN ARMS e i libici; che poco dopo, nella direzione del barcone, aveva visto delle fiamme ; e che, dopo l'1 agosto, il sommergibile non aveva più incrociato l'Open Arms, né la motovedetta libica.

Il teste ha, peraltro, asserito che la Centrale Operativa lo aveva informato che l'Ammiraglio Comandante in Capo alla Squadra Navale (all'epoca l'Ammiraglio Marzano) avrebbe utilizzato queste informazioni per effettuare una comunicazione verso gli Organi di Giustizia e gli Organi militari e di sapere che la conseguente relazione era stata inviata alle Procure.

L'OLIVA affermava di non avere visto il barchino dei migranti in movimento, di avere avuto un contatto sonar, al riguardo precisando che *"avere un contatto sonar vuol dire che c'era la propulsione del barchino, ma quando ho avuto il contatto, quando l'ho ascoltato al sonar non l'ho visto comunque, perché probabilmente il sonar riesce ad avere una portata maggiore rispetto a quella ottica, quindi l'ho sentito al sonar ma non l'ho visto otticamente"* *"sentito al sonar vuol dire che il sonar ascolta qualunque elica che faccia rumore in mare...io ho sentito u rumore al sonar in quella direzione...la direzione in cui" abbiamo visto il barchino "fermo", "quando ci siamo avvicinati"*.

Inoltre, il teste asseriva che il barchino loro l'avevano visto sempre fermo, ma che il velivolo di EUNAVFOR MED aveva comunicato che il barcone aveva propulsione effettuando *"tre aggiornamenti differenti del barchino che navigava con rotta Nord e velocità 8 nodi"*.

G.

G 89

Oliva assumeva, ancora, che il barchino era integro, in proposito, sottolineando l'avevano potuto osservare da vicino (*"noi ci siamo avvicinati per assicurarci che non ci fosse nulla e nessuno ancora a bordo, quindi siamo passati vicinissimi, e siamo passati anche da sotto, per verificare l'integrità della chiglia, quindi abbiamo fatto il giro a 360 gradi, e abbiamo fatto quello che in gergo si chiama Under Water Look, quindi il passaggio sotto la chiglia, per filmare tutto, quindi noi siamo rimasti anche oltre in zona, anche quando era stato lasciato alla deriva. Il barcone era perfettamente galleggiante, non c'era nessuna... [...] Sì, si sarebbe inarcato, si sarebbe., entrando acqua insomma non c'avrebbe avuto galleggiabilità"*).

Infine, mostrato al teste, il filmato dell'operazione di salvataggio realizzata dalla troupe televisiva a bordo dell'OPEN ARMS, l'OLIVA ribadiva che, a suo parere, il barchino era integro e che la variazione di colore, la macchia rossa, che si notava in prossimità della prua non era uno squarcio, ma era dovuta all'antivegetativo (*"quello è l'antivegetativo"*).

*

PELLEGRINO Andrea (cfr. pg. 39 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 24/3/2023).

Il teste, ufficiale della Marina del Corpo delle Capitanerie di Porto, Guardia Costiera, col grado di Capitano di Fregata, riferiva di operare dal 2018 opera presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV), con sede in Roma, precisando, al riguardo, *"che è la componente operativa della Marina Militare che ha il coordinamento degli assetti marina che vengono impiegati nelle varie aree di operazione"*.

Più nello specifico, il PELLEGRINO asseriva che il suo ruolo presso CINCNAV era quello di Ufficiale di Polizia Giudiziaria, in qualità di Ufficiale della Guardia Costiera e di Consulente di Polizia Giudiziaria del Comandante in Capo della Squadra Navale.

In passato, il teste affermava di avere svolto attività di soccorso in mare quando aveva lavorato presso la Centrale Operativa (*"quindi il Centro Nazionale Soccorsi in Mare, che tecnicamente viene chiamato I.M.R.C.C., ossia la Sala Operativa delle Capitanerie di Porto, presso il Ministero dei Trasporti, che ha la gestione diretta dei soccorsi e di tutti gli eventi SAR in generale, per mandato normativo"*), mentre nell'agosto 2019, durante la vicenda dell'OPEN ARMS, svolgeva il ruolo di Consulente di Polizia Giudiziaria e di Ufficiale di P.G. del Comando.

Il teste ha spiegato che in quell'occasione non aveva avuto un contatto diretto con il sottomarino e che la relazione di servizio da lui redatta si era basata sugli elementi informativi raccolti dal sottomarino Venuti.

Secondo il PELLEGRINO, il Comandante Oliva, con riguardo al barchino soccorso l'1 agosto da OPEN ARMS, non aveva segnalato alcuna situazione di pericolo imminente (*"Il Comandante OLIVA non mi risulta abbia segnalato nulla, perché non c'era un soccorso da segnalare, non c'era una situazione di pericolo da segnalare. [...] Per quanto ciò che io ho visto, e ho visto dalle immagini video fotografiche e per quanto ciò che io ho letto, tant'è che nella mia relazione di servizio, io non mi sembra, salvo non mi sia sbagliato, parlare di un evento di soccorso."*

Proprio per questo, egli nella sua relazione aveva parlato di *"trasbordo di migranti"* (*"Parlo di un evento di trasbordo di migranti, sulla base di valutazione che vengono fatte in loco, da chi ha in quel momento una visione diretta del fatto"* *"Se avessi avuto di fronte persone che potrebbero essere come le mie figlie, io mi sarei buttato io, e ritengo che anche il Comandante del sommergibile, benché non era l'assetto più adatto, se avesse avuto dinanzi a sé, o una situazione imminente di pericolo, e il pericolo imminente che qualcuno potesse morire, avrebbe fatto il possibile."*

"Non si presentava in quel momento, per ciò che lui vedeva, per ciò che lui vedeva riferisce lui, ma per ciò che ho visto io, dalle informazioni partecipate, come una situazione tale per cui lui sarebbe dovuto emergere, perché non era sicuramente l'assetto più adatto, avrebbe potuto determinare un panico, uno spostamento di acqua, c'era una situazione che veniva gestita da un assetto nei confronti di un altro assetto, e le valutazioni sono state fatte non vanno chieste a me, le valutazioni del posto, vanno chieste a chi era presente").

90

Il teste ha precisato che, per quel che si vedeva dalle foto, il barchino poteva "essere un 8 metri, 10 metri" e che la sua relazione si era basata anche sulle foto e sui video ritratti dal sommergibile, dai quali si inquadrava Open Arms "alle 12:45 Zulu", con due gommoni in acqua, mentre i soggetti a bordo si attrezzavano con dei "gonfiabili" per ricevere poi i migranti.

Il teste ha precisato che la prima segnalazione di Eunavfor Med del barchino era avvenuta alle ore 08:21 (e faceva riferimento ad un avvistamento delle 8:00 circa) dell'1 agosto ed era indirizzata all'Autorità Libica (*segnatamente, alla Libyan Navy Coast Guard*), poi c'erano ulteriori nominativi, tra cui l'Autorità maltese, quella tunisina e la Guardia Costiera Italiana. Successivamente c'erano state altre segnalazioni a distanza di circa due ore, "*quel barchino insieme ad altri due vettori, venivano avvistati che navigavano verso Nord, e queste informazioni venivano partecipate alle Autorità preposte. Alle Autorità preposte per legge e che appunto nel caso appunto della localizzazione quella SAR Libica, cioè l'Autorità di soccorso libico. [...] una volta che sono stati presi a bordo, dopo alcune ore dall'avvistamento, quindi 14:45 [...] il sommergibile vede Open Arms, o meglio l'Open Arms e vede contestualmente anche il barchino. Riscontra che da parte della ONG sulla base di valutazione, che non entrano nel merito, perché non competono a me, hanno inizio quelle che sono le attività di inizio trasbordo. Terminano dopo qualche ora, se ben ricordo, dopo un circa due ore abbondanti, dopodiché una volta presi a bordo, il sottamarino riferisce che personale di Open Arms ha riposto sul barchino delle iniziali tipiche, OA, quindi Open Arms con la data del soccorso, appunto hanno la finalità queste cose, per evitare che se ripassa un aereo pensa che è un soccorso, invece è un soccorso terminato*".

Il teste ha riferito che, dopo aver ricevuto tutte le informazioni, sulla base di "*uno scambio informativo e usuale e strutturato con gli altri Enti dello Stato*", ne aveva dato comunicazione al Ministero degli Interni il 6 agosto.

Quindi, qualche giorno dopo, su disposizione del suo Comando, si era recato alla Direzione Generale competente in materia di immigrazione. Qui aveva trovato il Prefetto Bontemi, il Dottor Mancini e il Dottor Guadagno ed aveva mostrato loro il suo lavoro per informarli di quanto avvenuto.

Il PELLEGRINO ribadiva che, dai dati osservati, emergeva che l'1 agosto c'era stato un aumento di velocità della Open Arms da 5.2 a 11.2 nodi e, successivamente, un cambio di rotta verso Ovest e confermava il contenuto della sua relazione nella parte in cui scriveva: "*appare meritevole di approfondimento, la navigazione compiuta dalla menzionata ONG che senza apparente motivo ha modificato i propri elementi di moto di rotta e velocità, a sostegno di quanto sopra, interviene il fatto che la ONG ha una distanza ottica radar, della quale non era in grado di poter visualizzare il barcone*".

Infine, il teste rimarcava come, sulla base delle predette circostanze, si potesse ipotizzare che la posizione del barchino dei migranti fosse stata trasmessa da qualcuno ("*da chi, come, quando, questo io non glielo so dire*") e come l'asseveramento di tale circostanza sarebbe stato rilevante per la definizione della vicenda ("*questa relazione è stata partecipata ...per mettere in condizione gli organi preposti ritenendolo attendibile di valorizzare la dove poi la nave poi effettivamente ormeggiava*").

*

MAGAZZU' Renato e MEGNA Dario (*cf. pg. 69 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 24/3/2023*).

I testi, ingegneri e consulenti tecnici del P.m. - *che su concorde richiesta delle parti venivano esaminati insieme*- assumevano che, per svolgere gli accertamenti richiesti, con riguardo al primo evento di soccorso operato da OPEN ARMS l'1/8/19, avevano analizzato dei report fotografici, dei report video e un Report PowerPoint della Marina Militare.

Dall'analisi compiuta, avevano appurato che l'imbarcazione sulla quale si trovavano i migranti soccorsi in quel frangente da Open Arms doveva avere una lunghezza tra i 10 e i 12 metri ("insomma fino a 12 metri massimo") e una larghezza di circa 2 metri e mezzo.

Per quel che concerneva il materiale col quale era stato fabbricato, i testi riferivano che, inizialmente, (dal materiale esaminato) era loro sembrato che l'imbarcazione fosse stata realizzata in vetroresina oppure che fosse stato il risultato di una costruzione mista in vetroresina con ponte in legno e che, invece, a seguito della visione del filmato riprodotto in aula, avevano mutato opinione, avendo raggiunto il convincimento che si fosse trattato di una costruzione in legno (*"L'osservazione adesso invece del video appena mostrato che ne mostra delle immagini molto più ravvicinate sicuramente mi piacerebbe nuovamente propendere per una costruzione in legno" anche se "non a regola d'arte, mancando delle parti di struttura che dovrebbero essere visibili"*), specificando al riguardo che *"il dettaglio del diritto di prua ... sembrerebbe proprio quello... realizzato con una tavola di legno su cui vanno a testare le tavole di fasciame"*.

Per quanto attiene le condizioni di sicurezza del natante, i testi - *dopo avere spiegato di avere utilizzato come riferimento le normative vigenti per la costruzione di imbarcazioni da diporto, e che tra i parametri da valutare per la sicurezza del mezzo rilevavano, tra l'altro, la galleggiabilità, la stabilità, la dotazione, i sistemi antincendio, i sistemi di esaurimento, i pozzetti auto vuotanti, la distanza dalla terra ferma e lo stato del mare* - assumevano : - che per imbarcazioni anche non omologate sotto il dieci metri il numero massimo di persone trasportabili è circa 9-10; - che dagli atti risultava che a bordo vi fossero più del quadruplo delle persone; - che dalle foto e dai video non si evinceva se vi fossero sistemi antincendio o altri dispositivi di sicurezza; - e che anche solo l'assenza delle luci di via, apprezzabile dalle fotografie, implicava dei rischi per la navigazione.

Peraltro, i consulenti del P.M. assumevano che la maggiore criticità risiedeva nel sovrannumero di migranti che avrebbe potuto portare a una destabilizzazione e quindi ad un ribaltamento (*"Ripeto, mi sono già capitati altri casi, in altri procedimenti, di battelli che erano all'equilibrio, con i migranti seduti, ma già soltanto l'alzarsi in piedi, fa innalzare il baricentro e crea una situazione già destabilizzante, lo spostamento poi laterale, può condurre al ribaltamento. Consideriamo peraltro anche, che la possibilità di movimento, per qual tipo di navigazione, abbiamo visto che erano circa 80 miglia e dovevano farne altre 80, pur con la velocità che concordo non era bassissima, perché spesso avanzano più faticosamente 4-5 nodi, ma anche a 8 nodi, 80 miglia sono dieci ore, altre 80 miglia sono altre dieci ore, dico quindi la possibilità che la gente si possa voler muovere, alzare, può creare in principio situazioni destabilizzanti"*).

Del resto, secondo i consulenti, i rischi di ribaltamento del mezzo avrebbero potuto essere determinati anche da altri fattori, come il moto ondoso e il passaggio di navi nelle vicinanze ed emergevano seri dubbi sul fatto che il natante avesse carburante sufficiente per raggiungere la terraferma.

Pertanto i testi confermavano le conclusioni rassegnate nella loro relazione di consulenza e cioè a dire che *"le svariate criticità presenti oltre i dubbi sull'autonomia di carburante, fanno valutare come certamente pericolose e parecchio incerta, come possibilità di successo una simile navigazione"*.

*

VITTORIO ALESSANDRO (cfr. pg. 82 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 24/3/2023).

Il teste, Ammiraglio della Guardia Costiera in congedo, Consulente della parte civile Legambiente Nazionale e Legambiente Sicilia, assumeva di avere visionato, per espletare il suo incarico, la documentazione *"sia video fotografica che di scrittura del Comandante del sottomarinò della Marina Militare e la Relazione di Servizio che poi è stata elaborata presso CINCPNAV"*.

In virtù della sua esperienza come Ufficiale della Guardia Costiera, il teste riteneva che l'imbarcazione sulla quale si trovavano i migranti soccorsi l'1 agosto 2019 da OPEN ARMS, fosse meritevole di soccorso immediato perché *“una barca di 12 metri con 55 persone, è una barca in pericolo. Il Regolamento Europeo che disegna i compiti di Frontex, dice che la navigabilità del natante è riferita alla probabilità che questo natante si perda, e bisogna considerare il numero delle persone a bordo, l'equipaggio se ci sia un equipaggio capace di condurle in sicurezza in porto, la presenza dei dispositivi di sicurezza, se vi sia bisogno di assistenza medica urgente, se ci siano donne in stato di gravidanza o bambini, se ci siano pericoli di cambiamenti delle condizioni meteo, perché anche i 63 centimetri di bordo libero, rimasti residui, quando la barca si è riempita di 55 persone, se arriva un moto ondosso più consistente, diventano pochi, entra acqua a bordo [...] la spinta di galleggiamento, si modifica ovviamente anche la stabilità”*.

Il teste, nel precisare di avere effettuato, durante la sua carriera, operazioni di soccorso in mare, ha spiegato che in caso di situazioni di pericolo in mare con eventi SAR *“sono chiamate in causa tutte le risorse che si possono spendere [...] tutte le risorse significa tutti gli assetti possibili. Assetti militari, assetti appartenenti a quella o a quell'altra autorità dedita al soccorso e poi le navi mercantili e poi i pescherecci, tutti quanti, si trovano a far parte di questo scenario, sono tenute a farsi avanti e ricevono istruzioni dalla Autorità competente a coordinare quell'operazione, che si conclude soltanto quando i naufraghi, vengono portati finalmente in un porto sicuro, in un luogo sicuro, così si esprimono le norme internazionali, il soccorso finisce soltanto in quel momento”*.

Secondo l'Ammiraglio, la procedura del soccorso era legata a requisiti di urgenza, di efficienza, di rapidità, alle norme internazionali, oltre al principio di solidarietà *“la persona che è stata salvata, dicono le norme, ha bisogno intanto di essere riconosciuta, [...] se ne deve conoscere lo status per vedere di cosa ha bisogno, e questo soprattutto per gli aspetti che attengono alla sua condizione fisica, alle condizioni sanitarie, l'imbarcazione di cui parliamo, la Open Arms ha dovuto nei giorni successivi a questo trasbordo, ha dovuto chiamare più volte l'intervento del motovedette per operare degli sbarchi urgenti, quindi c'erano situazioni di forte degrado fisico a bordo, che richiedevano una risposta. Una volta che si è data risposta a quei casi, diciamo più gravi, resta il discorso di prima: la spedizione, il viaggio si deve guardare all'insieme delle cose, perché non è che io oggi ne sbarco uno perché sta male, e poi mi tengo a bordo tutti gli altri che potrebbero stare male domani o dopodomani, sono situazioni che vanno affrontate secondo il criterio della rapidità e dell'efficienza nel più breve tempo possibile, e a terra poi si prendono le decisioni più giuste”*.

*

GALINELLI Sandro (cfr. pg. 90 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 24/3/2023).

Il teste, Ufficiale della Capitaneria di Porto attualmente in congedo, assumeva di essersi occupato nel corso della sua carriera di diversi soccorsi e di inchieste sui sinistri marittimi, anche come Consulente legale.

Con riferimento alla vicenda di Open Arms, come consulente della Parte civile OPEN ARMS, asseriva di avere esaminato la Relazione Tecnica dei Consulenti del Pubblico Ministero e la presentazione in Power Point elaborata dal sommergibile Venuti.

Secondo il teste l'imbarcazione dei migranti soccorsa in occasione del primo evento SAR dell'1/8/2019 si trovava in una palese situazione di rischio, in una situazione di pericolo, ed aggiungeva al riguardo che *“quella barca non era assolutamente in condizioni di sicurezza”* e che *“Nessuna Autorità né italiana né estera, avrebbe mai consentito la partenza di un'imbarcazione in quelle condizioni, questo perché è a integrare di quello che hanno detto anche i Consulenti del Pubblico Ministero, e quello che ha detto anche il collega prima, la navigazione di per sé è un rischio, non per niente ci sono delle condizioni di sicurezza che servono a mitigare questo rischio. Quindi, a parte il rischio intrinseco a qualsiasi navigazione, le condizioni di sicurezza servono perché questi pericoli che sono insiti nella navigazione siano il più possibile, se non del tutto eliminati, attenuati”*.

Peraltro, il teste - nel premettere che notoriamente la fase c.d. di distress richiedeva un immediato intervento di soccorso ed il trasbordo delle persone, *“quando il pericolo di*

vita è imminente” non essendo tuttavia necessario che sia provato, essendo “sufficiente che sia probabile che ci sia una ragionevole probabilità sulla base dell’esperienza che questo pericolo esista”, (che esista cioè “il pericolo non dell’evento, ma del pericolo dell’evento”) – affermava che nella fattispecie quella situazione di pericolo era sicuramente esistente (*perché c’erano tutta una serie di elementi, soprattutto quello della stabilità...e il “rischio di incendio” “che non erano certi in quel momento ma erano altamente probabili”*) e che egli, in forza della sua esperienza, come Comandante di una nave sul posto, avrebbe fatto “una valutazione di soccorso, perché in quella situazione non si può navigare” e l’intervento della OPEN ARMS poteva qualificarsi come un “atto dovuto”.

Circa lo svolgimento delle operazioni di soccorso, il Consulente ha riferito di non aver notato nulla di anomalo nelle procedure seguite (*“la procedura è quella appunto di inviare due imbarcazioni e tenere la nave maggiore a distanza per evitare che le persone si spostassero da un lato verso i soccorritori e potessero creare una situazione di instabilità e ribaltamento dell’imbarcazione, la prima azione è stata quella di fornire i giubbotti salvataggio, che evidentemente mancavano in tutto o in parte nell’imbarcazione da soccorrere, appunto nel caso in cui ci fosse stato un improvviso capovolgimento, almeno le persone avevano un dispositivo di galleggiamento individuale che permettesse poi di recuperarli facilmente, e poi imbarcarli in condizioni di sicurezza e farli salire sulla nave”*).

Il teste, infine, specificava che le condizioni meteo erano relativamente buone e la barca “stava ferma”, ma nonostante ciò era possibile che si verificasse “una perdita di stabilità, perché qualcuno si alza, c’è uno spavento, un’agitazione a bordo perché è successo qualcosa e capovolgersi improvvisamente, quella situazione non avendo giubbotti di salvataggio, probabilmente molte persone, se non tutti, non erano nemmeno in condizioni di saper nuotare, è difficile..., è quasi sicuro che non potevano essere salvate tutte le persone nei tempi necessari per poter provvedere a questo”.

*

PALMESE Maurizio e FINELLI Massimo (cfr. pg. 96 e segg. delle trascrizioni dell’udienza del 24/3/2023).

I testi, due Ammiragli della Marina Militare in riserva, consulenti tecnici della Difesa, che su concorde richiesta delle parti veniva esaminati insieme, asserivano di avere ricostruito gli eventi anche cronologicamente, prendendo tutte le informazioni disponibili dalla documentazione in atti.

Facendo riferimento alla slide dai medesimi realizzata che veniva riprodotta in aula, i consulenti assumevano che (in occasione del primo evento di soccorso operato da OPEN ARMS P1/8/2019), i mezzi presenti sulla scena d’azione erano cinque (*vale a dire, l’imbarcazione sulla quale si trovavano i migranti, la Open Arms, la “motorizzazione libica”, il velivolo di Eunavfor Med e il sommergibile Venuti*) e che, proprio attraverso questi mezzi, erano state recuperate le informazioni utili a ricostruire i fatti.

In tal senso, affermavano, con riguardo alla nave OPEN ARMS, che fino alle 8:00 di mattina vi era stato “un pendolamento in direzione Nord/Sud” e che alle 8:00 c’era stata una “accostata” (un cambiamento di direzione) verso Ovest, in forza della quale la nave si era portata “parallela alla linea di demarcazione tra l’area SAR Libica e quella Maltese, e rimane lì a una distanza molto breve, circa 4 miglia da questa demarcazione”.

Alle 9:34 si era svolta una telefonata tra Open Arms e Alan Kurdi, “con una richiesta di supporto che non viene concesso”.

Nel momento in cui aveva effettuato l’accostata, OPEN ARMS si trovava ad una distanza tale dal “barchino” da non poterlo vedere, né scorgere col radar che la nave aveva in dotazione.

I testi, peraltro, riferivano che era emerso che alle ore 12:00 circa si fosse svolta una comunicazione tra due interlocutori in lingua spagnola, specificando che “non è dato sapere se

uno di questi due interlocutori forse all'esterno della nave. Il Canale VHF, Canale 6, e normalmente un canale convenzionalmente impiegato per le comunicazioni nave-nave, quindi tra altre navi?

Nel momento in cui veniva effettuata tale conversazione, secondo i predetti testi, la distanza tra OPEN ARMS ed il barchino era di circa 26 miglia e si trattava di una distanza "elevata sia da un punto di vista delle comunicazioni VHF sia dal punto di vista del radar" di guisa che il barchino "non si poteva scoprire".

Dalla cennata conversazione, secondo i testi, si evinceva che almeno dalle ore 12:00 (e quindi prima della comunicazione ufficiale di Alarm Phone) si era conoscenza di "un'imbarcazione del tipo di quella che poi è stata, il barcone, che è stato poi localizzato successivamente, quindi una barca, veniva descritta come una barca per la pesca per palangari?".

I testi proseguivano raccontando che alle ore 13:25 la Open Arms aveva diminuito la velocità ed aveva fatto una serie di "spezzate" per dirigersi verso Est e che, successivamente, intorno alle 15:10 Open Arms aveva trovato ("scopre") il barchino dei migranti.

Al riguardo i consulenti assumevano che gli spostamenti effettuati dalla nave ed il modo col quale OPEN ARMS aveva scoperto il barchino erano in buona sostanza sembrati sospetti, potendosi ragionevolmente ipotizzare che la nave conoscesse già il punto ove il barchino si trovava ("Normalmente diciamo per scoprire un'imbarcazione così piccola, che hanno una superficie radar equivalente riflettente, molto bassa, e quindi diciamo la distanza è compatibile sia con la qualità del radar di navigazione dell'unità Open Arms, sia con l'imbarcazione, diciamo normalmente vengono impiegati, per esempio i mezzi aerei, perché hanno un orizzonte naturalmente visivo più ampio, una portata radar un po' migliore, meno disturbata e quindi ecco che nel caso dell'Open Arms, la scoperta di questa imbarcazione a una distanza di 2,4 miglia, dopo aver seguito una rotta spezzata, diciamo dalle 13:25 in cui lui la nave accosta per dirigere in direttrice Est, e diciamo può avvenire o per caso fortuito, molto diciamo improbabile, normalmente, da un punto di vista della probabilità, oppure perché si dispone di un punto nave precedente, su cui si è potuta fare una stima, e quindi convergere sul punto diciamo in cui poi dopo viene rilevata. [...] Io ipotizzo che, considerando che la distanza di scoperta è molto bassa, e non ci sono delle ragioni per cui diciamo che motivano le rotte seguite dalla Open Arms per andare dal punto 6 al punto 10, dove poi rileverebbe a una distanza molto bassa l'imbarcazione, io ipotizzo che possa essersi avvalsa di una posizione stimata già conosciuta. [...] Dopo il rilevamento dell'imbarcazione, alle 15:10 e l'avvistamento del velivolo da parte di Open Arms c'è una certa accelerazione di eventi, quindi alle 15:30, quindi parliamo di 16 minuti dopo del sorvolo del veicolo, l'Open Arms riceve il primo messaggio di Alarm Phone, questo messaggio di Alarm Phone riporta la condizione dell'imbarcazione, in cui vi sono circa 50 persone a bordo, si dice che l'imbarcazione imbarca acqua, e si dice che c'è un mal funzionamento dei motori, quindi motori lenti. [...] Quindi sul barcone dal messaggio di Alarm Phone, si deduce che c'è un telefono satellitare Thuraya in grado di fornire, poiché integrato con un GPS, in grado di fornire la posizione del barcone. La posizione ed eventuali altre informazioni. Allora il punto diciamo che a noi sembra molto poco chiaro di questo messaggio ricevuto dalla Alarm Phone, è la posizione che viene fornita, perché la posizione non è coincidente con quella che dovrebbe avere in quel momento l'imbarcazione, è una posizione vecchia, vecchia di due ore, che cade nel punto rosso, che vediamo sulla rotta seguita, cade diciamo intorno alle 13:30, perché noi abbiamo potuto valutare la velocità media mantenuta dal barcone nella rotta precedenza, era circa 6 nodi, e dunque questa posizione cade circa due ore prima, ed è una posizione che temporalmente è coincidente con il punto di accostata della nave Open Arms, delle 13:25, quindi quando la nave Open Arms si trova alle 13:25 nel suo punto di accostata, in realtà l'imbarcazione si trova indicativamente in questo punto rosso. [...] Io penso che questa posizione, sia una posizione vecchia, data prima, solo che nella sequenza degli eventi è stata trasmessa erroneamente nel messaggio delle ore 15:30. Ora qui c'è un'altra indicazione che noi riceviamo da questo messaggio, il primo è che se questa posizione di trova due ore prima l'Open Arms avrebbe dovuto approfondire, perché viene riportata una condizione di un'imbarcazione in distress, ma non si osserva, leggendo il Giornale di Navigazione, da parte della Open Arms, una accostata verso quel punto per investigare se si tratta effettivamente di una imbarcazione in pericolo, questo non avviene, l'Open Arms continua a proseguire verso Nord, di conserva invece col barcone che ha recentemente diciamo localizzato, e



diciamo sottovalutando il fatto che nella mail di Alarm Phone, veniva dato un punto che cadeva 12 miglia prima, e quindi poteva trattarsi o di una seconda imbarcazione, o dell'unica imbarcazione realmente in pericolo. L'altra informazione che riceviamo da questo messaggio è che alle 15:30, di fatto, il barcone non ha i motori rallentati, perché alle ore 15:14, quando viene rilevato dal velivolo nel punto C, viene tracciato con una velocità di 8 nodi, ora l'imbarcazione proseguirà anche a una velocità superiore al massimo dei motori, quindi per giungere nel secondo punto dove avverrà il trasbordo delle 15:43, con una velocità diciamo di quasi 10 nodi, quindi alle 15:30 non aveva i motori rallentati, anzi andava al massimo. Alle ore 15:43, viene fornita il secondo messaggio di Open Arms, che nel testo riporta quello che era riportato nel messaggio precedentemente, pur tuttavia in questo caso con la posizione corretta, cioè con la posizione coincidente con la posizione che l'imbarcazione dovrebbe effettivamente avere alle ore 15:43. Ecco, questo è quello che si evince...".

I testi inoltre - nel precisare che a loro parere il Comandante Pellegrino aveva errato nell'indicare gli orari di avvistamento del barchino e del trasbordo (*"nella ricostruzione che abbiamo visto riportare nella relazione, diciamo, del Comandante Pellegrino, quella del Comandante in Capo alla Squadra Navale, si parla di ore 14:46 Bravo, come data di inizio di avvistamento del barcone e dell'avvicinamento a Open Arms, e diciamo per le attività poi di trasbordo che è avvenuta. Ora questo orario probabilmente non è un fuso Bravo ma è un fuso Zulu, perché poi le operazioni di trasbordo verranno avviate dalle ore 16:01 Bravo da parte della Open Arms..."*)- riferivano che alle 15:43 era arrivato il secondo messaggio da Alarm Phone e alle 15:45 Open Arms aveva tentato di chiamare la Guardia Costiera Libica sul Canale 16 di soccorso del VHF. Alle 16:01 era avvenuta la messa a mare del primo battello di salvataggio denominato ECO 3 e alle 16:03 quella del secondo battello, e di seguito i due battelli di salvataggio si erano predisposti per consegnare i salvagenti individuali e mettere a mare anche dei galleggianti di sicurezza.

I Consulenti proseguivano rimarcando che alle 16:26 il barcone, secondo il diario di bordo di Open Arms, avrebbe avuto i motori bloccati alla banda, ma questo episodio *"non trovava riscontro nelle successive immagini del sommergibile, neanche nel video, perché nelle successive immagini del sommergibile, che sono riportate nella presentazione Power Point, si vede invece che il barcone viene fatto manovrare in maniera autonoma, lo descrive anche il Comandante del sommergibile nella sua presentazione, per posizionarsi sul lato dritto, quindi sottovento, una zona più protetta dell'Open Arms, per poter effettuare poi l'operazione di trasbordo"*.

Secondo la ricostruzione effettuata, alle ore 16:36 la lancia della OPEN ARMS, ECO 3, aveva comunicato che l'imbarcazione era sbandata a dritta e imbarcava acqua, dopodiché era arrivato l'ordine del Comandante di procedere all'evacuazione e all'imbarco del personale sui gommoni, in virtù di una situazione delineata come di distress.

Ma, secondo i Consulenti, dalle immagini del sommergibile il barcone non era sbandato, avendo un assetto orizzontale con un bordo libero (di almeno 65-70 cm) sufficiente.

In tal senso i testi riferivano : - che non avevano visto nessuna falla sulla barca, ma soltanto una *"svernicatura"* ; - che la situazione di galleggiabilità *"è sempre stata giudicata positivamente"*; - che la velocità massima tenuta dalla barca era stata di oltre 9 nodi, dalle ore 15:14 alle ore 15:43; che le condizioni meteo erano buone (c'era un'onda di meno di 10 centimetri e assenza di vento, con una visibilità di oltre 7 miglia, circa 14 chilometri) ; - e che con riferimento alla quantità di carburante disponibile, dalla durata del successivo incendio poteva presumersi che il barchino ne avesse una rilevante quantità, pur non potendosi affermare se fosse sufficiente per raggiungere Lampedusa (*"il Sommergibile ha riportato in una delle sue slide che è [...] è stato attivato questo incendio dal pattugliatore, questa è una cosa consuetudinaria, perché l'abbandono alla deriva di questi mezzi rappresenta un pericolo per la navigazione, quindi se non si riesce a recuperare, a portar via, almeno si deve affondare, quindi il pattugliatore probabilmente gli ha sparato, ha fatto scatenare l'incendio, e ci sono più di venti minuti di filmati dell'incendio, con delle fiamme estremamente alte, che fanno ritenere che a bordo ci fosse una grossa quantità di carburante, chiaramente dalla dimensione dell'incendio non possiamo dire se questa quantità di carburante sarebbe stata sufficiente per terminare la navigazione a Lampedusa"*).



Secondo il consulenti, il barcone avrebbe comunque potuto restare in attesa di altri mezzi salvataggio diversi dalla Open Arms "per almeno 2-3 ore senza alcun problema" se le condizioni meteo non fossero cambiato ("d'altronde il pattugliatore della Guardia Costiera Libica è arrivato sulla scena d'azione, dopo nemmeno un'ora e mezza, quindi dopo era lì") ..

I testi, asserivano quindi che il trasbordo dei migranti era terminato alle 17:31, precisando che l'intervento di Open Arms era scattato alle 16:36 quando ECO 3 aveva comunicato che la barca imbarcava acqua.

I testi, infine, assumevano che a bordo del barchino era presente il sistema c.d. Thuraya, un sistema satellitare non intercettabile e gestito da una struttura statunitense che ha una funzionalità automatica, per cui può inviare via SMS a qualunque altro numero di telefono la sua posizione, la rotta e la velocità ("e poi oltre ad ulteriori dati circa la navigazione lo può fare o premendo un tasto, e quindi parte questo SMS con tutte le informazioni impacchettate in modo che siano leggibili a chi lo riceve, oppure può essere programmato questo apparecchio in modo tale che... con una cadenza prevista, in automatico venga mandato questo messaggio a uno o più numeri di telefono"), aggiungendo che la circostanza della presenza di tale sistema sul barchino confortava l'ipotesi che OPEN ARMS conoscesse il luogo ove avrebbe trovato il barchino con i migranti. .

Peraltro, secondo i testi, la conformazione dell'imbarcazione (senza attrezzature per ormeggiare, con la carena pulita) attestava che si trattasse di un barchino "...costruito per il traffico illecito, cioè il traffico di migranti, la tratta di esseri umani", per cui non esisteva una normativa specifica che in tema di sicurezza regolasse questa tipologia di barche.

Al riguardo, i testi non escludevano l'insistenza di rischi ("nessuno dice che l'imbarcazione così carica non presenta dei rischi"), ma il problema era quello valutarli, spiegando che per loro la fase più appropriata non era quella di distress, ma quella di allarme ("la fase di allarme cosa significa che comunque devo andare a prestare attenzione, quindi c'è una fase di preoccupazione, mi devo avvicinare, se posso dire anche cosa avrei fatto io, se mi fossi trovato con una nave, avrei probabilmente chiamato le Autorità competenti, avrei passato dei salvagente e avrei atteso disposizioni").

Assumevano, infine, i testi che, se per salvare i migranti fosse intervenuto il pattugliatore libico, li avrebbe dovuti condurre in Libia e, secondo loro, la Libia alla stregua di quanto stabilito dal Consiglio Europeo che si era svolto il 28 giugno del 2018, costituiva un porto sicuro.

§§§

Dopo un'udienza (quella del 21/4/2023) di mero rinvio disposto su istanza della Difesa in ragione dei concomitanti impegni istituzionali dell'imputato, all'udienza del 9 giugno, con l'ausilio dell'interprete, si procedeva all'esame dei testi della Parte Civile OPEN ARMS, OSCAR CAMPS GAUSACHS, INAS URROSOLO, RICARDO BARRIUSO LEOZ.

Inoltre, nel corso dell'udienza, veniva, tra l'altro, acquisito il rapporto dell'UNHCR sui rimpatri in Libia del settembre del 2018, nonché la nota scritta in lingua tedesca inviata da OSCAR CAMPS il 7 agosto 2019 ad Angela MERKEL.

§§§

h

h 97

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza del 9/6/2023

*

CAMPS Gausachs Oscar (cfr. pg. 7 e segg delle trascrizioni dell'udienza del 9/6/2023).

Il teste, Legale Rappresentante della Fondazione Proattiva Open Arms, sentito con l'ausilio di un'interprete, ha riferito che la suddetta Fondazione era stata realizzata nel 2015 da "un gruppo di soccorritori" (all'uopo radunatisi presso l'isola di Lesbo, in Grecia), con lo scopo di "Proteggere la vita in mare di tutte le persone".

L'Associazione aveva iniziato ad operare nel marzo 2016, disponendo, nel Mediterraneo centrale, di "un solo" natante "che si chiamava Astral [...] Un veliero da 30 metri, con un equipaggio di 11 persone, e due imbarcazione di soccorso", per mezzo del quale si era provveduto al salvataggio di migranti che, in un'occasione, avevano raggiunto il numero di 280 (cfr. pag. 9).

Open Arms aveva anche collaborato con la Guardia Costiera Italiana "fino al marzo 2018", giungendo a soccorrere, in quell'arco di tempo, "Tra 25.000 e 30.000" persone.

L'imbarcazione Open Arms, immessa in servizio tra la fine del 2017 e l'inizio del 2018, contava un equipaggio di "19 persone a bordo, tra medico, soccorristi, giornalisti...capitani" e "due imbarcazioni di riscatto (cioè, di salvataggio) veloce, rapido", precisando che, in occasione della missione in argomento, la composizione era sempre la stessa, vale a dire "Capitano, Primo Ufficiale, Secondo Ufficiale, Capo di Macchina, Secondo Ufficiale, Marinaio di Ponte e di Coperta, i conduttori dell'imbarcazione di salvataggio, l'equipe medica, il cuoco, e i giornalisti, e i soccorritori"; mentre per le imbarcazioni minori erano previsti due soccorritori e un conducente per ciascuna (cfr. pag. 9, 12, 13).

"Potevano salvare, diciamo, in situazione di emergenza, più di 200 persone però certe volte è capitato ancora di più, più di 200, in situazioni straordinarie perché la capacità della nave non era (inc.) per più 200 persone".

Dal marzo 2018 Open Arms aveva cessato di ricevere informazioni dalla Guardia Costiera Italiana e di essere da questa coordinata, seguitando, tuttavia, ad informare l'Autorità medesima "attraverso la mail o al telefono di tutti i loro movimenti, praticamente tutti i giorni", pur essendo al corrente di essere sottoposti ad attività di monitoraggio (cfr. pag. 10).

Tra Open Arms e l'Amministrazione locale di Barcellona sussisteva un accordo "per la protezione della vita umana in mare"; alla stessa stregua era stato suggellato un "accordo di collaborazione, di supporto medico e di collaborazione della missione" con la ONG Emergency (cfr. pag. 10, 11).

La Missione 65, quella cioè della vicenda oggetto del presente processo, era stata seguita dal testimone da Barcellona, con contatti telefonici, e successivamente da Lampedusa, rimanendo "addirittura [...] presente tanti giorni sulla nave" (cfr. pag. 11).

Al riguardo, il teste precisava che l'imbarcazione "si trovava a Siracusa, perché aveva un problema da sistemare, di mantenimento. E doveva partire il 29 da Siracusa, e passare da Lampedusa, dove" esso CAMPS avrebbe dovuto portare "un pezzo" "personalmente per la nave. Il (inc.) dell'acqua, per rendere l'acqua potabile" (cfr. pag. 11).

Però, poi il teste era stato costretto a cancellare il viaggio per motivi familiari (la nascita della nipote, avvenuta il 31 luglio), comunicandolo al Comandante di Open Arms (cfr. pag. 11).

La nave Open Arms non aveva quindi fatto scalo a Lampedusa ed a quel punto si era diretta nella zona SAR "di Malta e Libia", precisando il teste che in assenza di richieste di intervento (che potevano pervenire tramite "Nattex, [...] per mail, [...] una chiamata tramite

radio, [...] un (inc.) di frontex, un aereo di Sea Watch, [...] anche Alarm Phone, che è un'organizzazione, o [...] la propria Guardia Costiera", cfr. pag. 24), per prassi si sceglieva una rotta "comoda" per risparmiare carburante (cfr. pag. 12).

Il teste, poi, affermava, per un verso, che le Autorità alle quali venivano inviate da OPEN ARMS le comunicazioni erano "Spagna, Italia, Malta, Libia" e che dette comunicazioni venivano poi ricevute in copia presso la sede di Open Arms (cfr. pag. 13); per altro verso, che egli manteneva contatti (con maggiore assiduità) con il Comandante e il Capo Missione di Open Arms (cfr. pag. 13).

Riferiva, quindi, il CAMPS che con la prima operazione di salvataggio, erano stati soccorsi 55 migranti, ossia "19 uomini, 16 donne, e 20 minorenni [...] Con due neonati e due donne in gravidanza" (cfr. pag. 14) e che egli, dopo aver avuto notizia dell'emissione del decreto interdittivo di ingresso e transito nelle acque territoriali italiane, trovandosi a Barcellona, si era diretto a Roma per "sollecitare l'impugnazione" del provvedimento da parte dell'"*equipe giuridico*", "il giorno 5 o 6 d'agosto".

Il 2 agosto, secondo il teste, si era proceduto al recupero di 69 migranti, ovvero "43 uomini, 16 donne e 10 minorenni, e [...] una donna incinta" (cfr. pag. 14).

Rientrato in Spagna, il CAMPS aveva incontrato l'Ambasciatore tedesco a Madrid. A questi il testimone aveva consegnato una missiva diretta alla Cancelliera Merkel, con lo scopo di "chiedere l'intervento della Commissione Europea per facilitare la collaborazione, il disimbarco" e discutere del decreto interdittivo emesso in Italia, che si reputava "non [...] giusto, né legale" (cfr. pag. 15).

Assumeva in proposito il teste che la Cancelliera Merkel aveva risposto "Che stava lavorando su questo argomento e che sarebbero intervenuti nella prossima riunione del Parlamento Europeo" (cfr. pag. 16).

L'8 agosto il CAMPS era nuovamente rientrato in Italia accompagnato dall'attore americano Richard Gere, il quale si era interessato alla vicenda, per provvedere all'approvvigionamento di Open Arms, che in quel momento si trovava "tra Malta e Lampedusa, ma più vicino a Lampedusa" (cfr. pag. 16).

Raggiunta Open Arms, il testimone aveva constatato che "le condizioni" dei migranti "non erano quelle adeguate. Erano passati troppi giorni con malattie infettive, la maggioranza aveva una malattia che si chiama [...] Scabbia [...] La mancanza di acqua, non aiutava questa situazione, il medico non ce la faceva più, tanto per la parte medica come quella psicologica, c'era troppa tensione a bordo, e mancava tutto, assolutamente tutto. Abbiamo dovuto fare tanti viaggi i giorni successivi per portare acqua, e medicine" (cfr. pag. 17).

Il terzo e ultimo salvataggio era avvenuto il 10 agosto e aveva interessato "Un'imbarcazione di legno con 39 persone", in area SAR maltese, su richiesta dell'organo di coordinamento maltese (cfr. pag. 17).

Le autorità maltesi avevano rappresentato a Open Arms che avrebbero inviato un mezzo per trasportare i migranti e che, tuttavia, sarebbe stato necessario attendere "Più di sette ore" per l'arrivo del natante. Sicché per garantire la sicurezza delle persone soccorse e stante "lo stato del mare" e "lo stato dell'imbarcazione", il Comandante di Open Arms, consultatosi peraltro con lo stesso Camps, aveva deciso di portare a bordo i migranti (cfr. pag. 18).

Le autorità maltesi si erano offerte di ospitare i soli 39 migranti soccorsi nell'ambito dell'ultima operazione di salvataggio e il Comandante aveva rifiutato il trasbordo, atteso che la situazione di Open Arms era già "molto difficile, molto tesa" e il rilascio di coloro che erano stati soccorsi per ultimi avrebbe potuto comportare disordini.

Tale opinione era stata condivisa dallo stesso CAMPS (cfr. pag. 18, 19) il quale, peraltro, aggiungeva che non era stato possibile attendere la motovedetta maltese fino al mattino (il salvataggio era avvenuto nella notte) trasbordando i migranti sulle lance di Open Arms, poiché questa tipologia di imbarcazione non era sicura e poteva per legge provvedere

99

al trasporto di “9 o 10 persone”; pur potendone contenere fino a venti, ma ciò solo in “*caso di emergenza e necessità*” per il “*minor tempo possibile*” (cfr. pag. 40, 41).

Quando era stata avanzata richiesta di Pos, Malta aveva “*detto immediatamente di no*”, mentre l’Italia non aveva dato risposta alcuna (cfr. pag. 19).

Peraltro, rammentava il teste che Open Arms in quei giorni stava attendendo l’esito del giudizio di impugnazione del decreto interdittivo per fare ingresso nelle acque territoriali italiane (cfr. pag. 19).

Successivamente Open Arms aveva ottenuto un punto di riparo “*Molto vicino al porto di Lampedusa*”, dopo la pronuncia del TAR di sospensione del decreto interdittivo ed in considerazione delle condizioni meteorologiche marine avverse (cfr. pag. 20)).

Il teste si era nuovamente recato a bordo dell’imbarcazione per portare “*mangiare, acqua, e dare un po’ di supporto all’equipaggio, perché erano tutti molto provati*” (cfr. pag. 20, 21) aggiungendo, in proposito, il CAMPS che “*Non c’era nessun tipo di igiene o di protezione sanitaria, le condizioni nelle toilette erano tremende, mancava l’acqua dolce e con tutte quelle malattie infettive, facevano che la convivenza fosse troppo difficile. Più di cento persone a bordo, di diversi paesi, di diverse lingue e la maggioranza aveva sofferto ogni tipo di abusi, tutte le donne ... erano state violentate*” sia in Libia che nel corso del viaggio per arrivare in Libia, per cui in definitiva “*lo scenario era molto sgradevole*” (cfr. pag. 21).

Il testimone rammentava, quindi, di avere appreso tramite i mezzi di comunicazione (non formalmente) che la Spagna aveva offerto un POS, ad Algeciras, “*il più lontano del Mediterraneo*” (cfr. pag. 21) e che egli ritenendo “*impossibile*” il trasferimento, aveva “*contattato il Governo spagnolo, e [...] proposto di affittare un aereo, per portare quelle persone in Spagna se c’era bisogno, perché non era necessario far soffrire tutte queste persone e l’equipaggio [...] Per ulteriori quattro giorni*”, ossia il tempo di navigazione occorrente per il raggiungimento di Algeciras (cfr. pag. 22).

Il CAMPS assumeva di aver interloquuto con il Ministro dei Trasporti spagnolo, informandolo del fatto che una compagnia aerea francese aveva inviato un preventivo, dal quale si evinceva che sarebbe stato meno dispendioso “*affittare*” il velivolo piuttosto che “*inviare le imbarcazioni in Spagna*”; tuttavia, il confronto non aveva dato alcun esito (cfr. pag. 22).

Aggiungeva, peraltro, il teste che erano state comunque effettuate “*tante evacuazioni mediche, per una questione psichiatrica e psicologica*” e che taluni migranti si erano determinati a lanciarsi in mare volontariamente, precisando che “*Questi episodi si sono ripetuti i giorni successivi, era molto difficile contenerli, cercavamo di parlare, di tranquillizzarli, di stabilire un vincolo di fiducia, perché la situazione era troppo tesa, e c’erano addirittura atti violenti*”.

Al riguardo, il teste assumeva di essere stato presente in occasione di taluni di questi avvenimenti ed era personalmente intervenuto insieme alla “*Dottoressa della Guardia Costiera*”, specificando che, almeno in un’occasione, la persona che si era gettata in acqua aveva rischiato di annegare (cfr. pag. 22).

Inoltre, il CAMPS asseriva che circa 90 persone avevano palesato “*il loro interesse [...] di chiedere asilo, e queste richieste sono state consegnate al [...] equippe giuridico, alle Autorità italiane, maltesi e spagnole*” e all’ “*Alto Commissariato delle Nazioni Unite*” (cfr. pag. 24).

Ancora, il teste affermava di essere stato presente all’atto dell’ispezione effettuata a bordo di Open Arms dalla Procura di Agrigento, insieme a “*un equippe forense, psichiatri e medici*” che avevano detto che “*bisognava far scendere immediatamente tutto il mondo, per le condizioni in cui si trovavano*” (cfr. pag. 24).

Interrogato al riguardo, il CAMPS spiegava che l’uno agosto 2019, per come emergeva dal diario di bordo, prima che fosse realizzata la prima operazione di salvataggio, Open Arms aveva rifiutato la richiesta di ausilio formulata dall’imbarcazione Alan Kurdi atteso che non vi era stata autorizzazione da parte della Guardia Costiera e non sussisteva una situazione di pericolo. Inoltre, secondo il teste, la richiesta, si limitava al rifornimento di “*pannolini, acqua e cibo*” (cfr. pag. 26, 27).



Peraltro, con riguardo alla capienza di Open Arms, il CAMPS affermava che bisognava distinguere tra omologazione al trasporto ed al salvataggio e che il numero di 19 al quale si era peraltro riferito il Comandante – altresì come condizione ostativa al raggiungimento del Porto di Algeciras – riguardava esclusivamente le possibilità di spostamento, ma non di soccorso dell'imbarcazione (*“L'imbarcazione di salvataggio Open Arms ha equipe di sicurezza, i salvagenti, le lance per salvare le persone, fino a 300 persone, perché è una responsabilità garantire la sicurezza di tutte le persone che sono a bordo. E questa è un'imbarcazione di salvataggio”* (cfr. pag. 30) .

Pertanto, secondo il teste era possibile viaggiare con 19 persone a bordo, ma era altresì possibile soccorrerne fino a 300. Aggiungendo il teste che, a salvataggio avvenuto, occorreva *“Informare l'Autorità della situazione”* e le medesime Autorità, secondo il CAMPS, avevano *“l'obbligo di rispondere”* e *“facilitare all'imbarcazione poter sbarcare quelle persone che hanno bisogno di assistenza, in un posto sicuro il più vicino possibile”* (cfr. pag. 35, 36) .

Al riguardo, il teste rimarcava che Open Arms non si era recata in Spagna il 3 agosto perché non era *“il porto più vicino, sicuro”* (cfr. pag. 38) , aggiungendo che, secondo la Convenzione SAR, il POS andava individuato nel porto sicuro più vicino e che un siffatto posto sicuro poteva essere pure costituito da un'imbarcazione dell'Amministrazione (*“Se è lontano non è il porto necessario [...] secondo il Convegno SAR un posto sicuro più vicino, che potrebbe essere anche un'imbarcazione dell'Amministrazione, potrebbe essere un transfert ad un'altra imbarcazione [...]”* (cfr. pag. 38) .

Del resto, secondo il CAMPS, occorreva *“All'incirca quattro giorni”* per approdare in Spagna (cfr. pag. 38, 48, 49, 50).

Con riferimento al fatto che, dal diario di bordo, nella sezione relativa alle manovre registrate l'uno agosto 2019, risultava che l'ordine del Comandante (risalente, sembra, a mezzanotte e dieci) fosse quello di mantenere la rotta verso Nord fino alle tre del mattino per poi dirigersi verso Sud, il CAMPS spiegava che ciò era evidentemente necessario *“per essere comodi e per non far muovere l'imbarcazione, o per mantenere la posizione, o per sicurezza”* e che le determinazioni del Comandante in merito alla rotta da seguire – in assenza di richieste di soccorso – dipendevano da una molteplicità di *“condizionamenti”*, incluse le condizione atmosferiche (cfr. pag. 33) .

Del resto, secondo il CAMPS, in base al Diritto Marittimo Internazionale, non era affatto vietato eseguire attività di pattugliamento (cfr. pag. 34).

Peraltro, il teste rammentava :- che al momento del primo salvataggio, l'uno agosto 2019, era emerso che l'imbarcazione a bordo della quale viaggiavano i migranti presentava una fessura alla prua, visibile – sulla scorta di quanto dichiarato da Camps – in *“fotografie e video”* che erano state poi inoltrate alla Guardia Costiera (cfr. pag. 34); - che il primo soccorso era stato realizzato da Open Arms *“tenendo informate tutte le Autorità”* (cfr. pag. 35) ; - e che *“Sul mare il responsabile della sicurezza delle persone è il Capitano dell'imbarcazione”*, per cui, nelle situazioni di pericolo, per procedere a un salvataggio non era necessario richiedere l'autorizzazione della Guardia Costiera (cfr. pag. 35).

Aggiungeva, ancora, il CAMPS : - che il 16 agosto da OPEN ARMS era stata inviata una richiesta di sbarco, corredata da una relazione psicologica, estesa a tutti i migranti (rimasti a bordo dopo i medevac effettuati nei giorni precedenti) per ragioni sanitarie; - che IMRCC aveva risposto all'istanza precisando che era necessario che venisse stilata una richiesta individuale per ciascun migrante; - e che per Open Arms in quel frangente era impossibile far fronte a tale richiesta (*“134 persone a bordo, tutti con malattie infettive, tutte le donne violentate, e molta violenza fisica e segni di tortura, 17 giorni in 35 metri quadri nel mese di agosto, senza acqua e diciamo all'unico medico che abbiamo a bordo, che faccia 137 inform, e trovandoci a 400 metri dal porto di Lampedusa. IO non potevo chiedere di più a questo medico di quello che stava facendo, né al medico, né a nessun'altro dell'equipaggio. Se potessi trasmettere qui, cinque minuti di quello che si sentiva su quell'imbarcazione, sicuramente tutti eravate d'accordo con me che era molto difficile, perché in quella situazioni tutti erano affettati soprattutto psicologicamente”* (cfr. pag. 42, 43, 44).

M.

h 101

INAS URROSOLO Martine De Logos (cfr. pg. 50 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 9/6/2023)

La testimone, in qualità di medico, era membro dell'équipe sanitaria che si è trovata a bordo di Open Arms per l'intera durata della Missione 65 (cfr. pag. 51, 52).

Durante i giorni di permanenza sul natante, aveva appreso dai migranti dei loro trascorsi traumatici, riferendo che si trattava di *“persone che scappavano”* perché perseguitate per motivi etnici, politici o da *“crudeltà, violenza”*, schiavitù e che avevano patito ogni sorta di sopruso, tra cui mutilazioni, *“matrimoni forzati”*, *“tortura di guerra”*, *“gravidanze non desiderate”*, esito di violenze sessuali ripetute (cfr. pag. 63); ovvero *“qualsiasi tipo”* di brutalità, inflitte nella maggior parte dei casi *“in centri di prigione in Libia”* (cfr. pag. 63): taluni poi erano stati *“accoltellati”* o colpiti con armi da fuoco alle gambe e ai piedi (cfr. pp. 52, 53).

La teste ha affermato che, dopo ogni salvataggio, si procedeva a una prima analisi medica generale degli occupanti tratti in salvo, registrando altresì le loro generalità, le condizioni di viaggio e provvedendo ad abbinare a ciascuno un numero ai fini dell'identificazione.

Tali dati confluivano in unico documento indicato come *“Medical Report”*, redatto per ognuna delle operazioni di soccorso in discussione. Il medesimo elenco veniva poi fornito al Capo Missione, incaricato di trasmetterlo alle Autorità competenti con le quali si entrava a contatto (cfr. pag. 53).

Per ottenere un'evacuazione sanitaria, ossia l'attivazione di un *“Medevac”*, occorreva una richiesta specifica del personale medico, nella quale doveva essere illustrata la storia clinica del paziente, le ragioni dell'urgenza, le conclusioni diagnostiche e l'indicazione dei trattamenti terapeutici necessari.

In proposito, la teste precisava che per *“urgenza”* doveva intendersi *“qualcosa”* che metteva *“in difficoltà la vita delle persone”*, che ne poteva *“peggiore la situazione”*, l'*“integrità fisica o psichica”* (cfr. pag. 54) e rammentava, per un verso, che a bordo erano presenti *“un ragazzino con una tubercolosi che portava una cicatrice proveniente già dalla Libia”*, una donna *“con un tumore cerebrale, con difficoltà neurologiche”*, *“un bambino di otto mesi con bronchiolite”*, per altro verso, che era materialmente impossibile provvedere a stilare richieste Medevac per ogni singolo migrante, considerato che lei era l'unico medico a bordo e doveva contemporaneamente accudire tutti gli altri malati (cfr. pag. 57).

INAS URROSOLO riferiva, inoltre, che Open Arms disponeva di un'infermiera dotata di un'unica sala (cfr. pag. 55) e che le condizioni sanitarie del gruppo erano divenute sempre più precarie, poiché la *“mancanza di spazio...e di igiene”* aveva provocato un peggioramento di patologie rispetto alle quali, *“all'inizio”*, si erano rilevati sintomi blandi, nonché un peggioramento dello *“stato mentale”* degli stessi migranti (cfr. pag. 55).

Quanto alle evacuazioni, la teste rammentava che erano state eseguite il 15 agosto (nei confronti di *“cinque persone per motivazione psicologica”*), il 16 agosto (con riguardo a tre persone), il 19 agosto (*“sette persone”*) ed il 20 agosto (nei confronti di una persona *“per psicosi”* cfr. pag. 55); aggiungeva che dette evacuazioni mediche erano causa di agitazioni tra i migranti: *“All'inizio [...] si mettevano ad applaudire perché pensavano che fosse una situazione passeggera, con il”* trascorrere *“dei giorni, perché ogni evacuazione era quasi impossibile da realizzare, perché era molto traumatico per loro, litigavano, perché volevano pure loro essere evacuati [...] era l'unica maniera che vedevano per poter arrivare a terra. Loro non capivano una persona che secondo loro non era malata, poteva andare via [...]”* (cfr. pag. 56).

Asseriva, quindi, la teste che, a supporto dell'équipe medica, vi era *“un aiuto esterno”*, costituito da uno psicologo in servizio per la ONG Emergency, il Dott. Di Benedetto (cfr. pag. 56), assumendo che, per via della crescente tensione, si erano verificati episodi di autolesionismo e diversi migranti si erano lanciati in acqua.

102

Peraltro, non tutti erano in grado di nuotare e un ragazzo che si era gettato in mare aveva rischiato di annegare (cfr. pag. 57).

In ogni caso, secondo la INAS URROSOLO, *“Il malessere mentale era assoluto”* (cfr. pag. 64).

Ella affermava altresì che *“Tanti”* migranti presentavano infezioni alla pelle, cagionate da batteri formatisi per via dell’*“essere confinati in un’imbarcazione con i vestiti bagnati, per più di 15 giorni”* (cfr. pag. 58): alcuni avevano la scabbia, *“malattia di facile trasmissione”* (cfr. pag. 58).

In generale, *“queste persone dormivano a terra con i vestiti bagnati da quando”* erano *“arrivati, con un’igiene proprio precaria, senza scarpe, dividevano due buchi come bagni, più di cento persone”* che si riempivano *“e questo provocava una cattiva igiene. Tanti di loro per la gastroenterite non arrivavano a poter andare in bagno [...] A parte la questione dermatologica, c’erano persone che avevano problema di bruciature”* che non potevano essere curate adeguatamente per via delle condizioni in cui versavano (cfr. pag. 58).

Proseguiva la INAS URROSOLO assumendo che: - alcuni migranti avevano *“bruciature anche da sole”*; - una donna, che presentava un’ustione di secondo grado, aveva rifiutato l’evacuazione per non separarsi dalle persone alle quali si accompagnava (cfr. pag. 59); l’equipaggio *“faceva i turni per pulire”* (cfr. pag. 59); - i migranti avevano a disposizione *“bottiglie d’acqua da bere”*, ma non era possibile provvedere alla propria igiene personale, perché non vi era un sistema idrico idoneo a consentire alla totalità degli occupanti di fruirne; i migranti *“Dormivano sul pavimento di legno, con quello avevano addosso [...]”* e con delle coperte fornite dall’equipaggio; - *“Ognuno aveva 30 centimetri di larghezza per potersi accomodare, non di più. Era impossibile poterle sistemare, questo faceva sì che loro litigassero fra di loro”* (cfr. pag. 59).

Secondo la teste, non sarebbe stato possibile per Open Arms raggiungere la Spagna, in tal senso sottolineando che l’equipaggio nemmeno era in grado di *“contenerli per non farli lanciare in acqua”* per cui era impossibile pensare che sarebbe stato in grado di convincerli *“che si dovevano allontanare dalla terra”* (cfr. pag. 60).

Infine, con riguardo all’esistenza di un’e-mail inviata da Open Arms nella quale si garantiva alla Spagna l’invio un elenco dettagliato dei migranti presenti a bordo e delle relative condizioni sanitarie, la teste assumeva che si trattava della *“stessa relazione”* che era stata spedita *“tre giorni prima alla Guardia Costiera”* italiana, con la sola aggiunta dell’indicazione di tre persone con malattie infettive della pelle (cfr. pag. 65, 66, 67).

*

BARRIUSO Leoz Ricardo (cfr. pg. 73 e segg. delle trascrizioni dell’udienza del 9/6/2023)

Dopo avere premesso di avere partecipato alla Missione n. 65 di OPEN ARMS con la funzione di Primo Ufficiale, il teste spiegava che il suo compito era quello *“del mantenimento dell’equipaggio di salvataggio, di evacuazione, contro incendi”* (cfr. pag. 74).

Ricordava che la nave era partita da Siracusa il 29 luglio 2019 ed era diretta a Lampedusa *“per ricevere un ricambio”*, che però non era arrivato. Lo scopo della missione era quello di effettuare *“la vigilanza in mare”* ed eventualmente *“compiere operazioni di soccorso”*.

In proposito, il teste riferiva che, durante le operazioni di salvataggio, ciascun membro dell’equipaggio assolveva un preciso ruolo; in particolare egli doveva rimanere *“sul Ponte con il Capitano: “In un primo momento”* si avviavano *“le piccole imbarcazioni veloci”* chiamate *“RIPS”* al fine di *“mettere in sicurezza le persone [...] in pericolo, rilasciando i giubbotti salvagente”*, fino all’arrivo di Open Arms (cfr. pag. 76).

BARRIUSO rammentava, altresì, che il primo salvataggio era stato effettuato in seguito ad una mail di ALARM PHONE; si erano soccorse 50 persone che si trovavano a

bordo di una imbarcazione di circa sette metri, sovraccarica, con una fessura d'acqua sulla prua e con problemi ai motori.

La seconda azione di salvataggio si era svolta in zona SAR Malta, di notte.

Per quel che riguardava la terza operazione di soccorso, il testimone assumeva, poi, che non sarebbe stato possibile per le lance di Open Arms sostare fino al sopraggiungere delle motovedette maltesi (cfr. pag. 78, 79, 80).

Peraltro, il teste esponeva, con riguardo alle 39 persone salvate nell'ultimo evento SAR, che trasbordare le sole persone soccorse per ultime, consegnandole alle autorità maltesi, e tenere a bordo della OPEN ARMS *“quelle che erano lì da 9 giorni”* avrebbe potuto *“compromettere la sicurezza”* della nave (cfr. pag. 82).

Infine, con riguardo alla rotta seguita dalla nave il 1° agosto, dopo che si era deciso di non recarsi più a Lampedusa per un impedimento di OSCAR CAMPS, il teste assumeva di non ricordare se avessero seguito una rotta precisa o se si fossero mantenuti in zona per aspettare, in ogni caso rimarcando che poteva essersi trattato di una rotta imposta dalle condizioni del tempo: *“Possibilmente si può trattare di una navigazione metereologica. In base al tempo, se il mare arriva da davanti o da dietro, si cerca una rotta, cercando che le onde ti arrivino di fronte, e dopodiché si cambia la destinazione così le onde ti arrivano da dietro. Mai ai lati”* (cfr. pag. 84).

§§§

All'udienza del 7 luglio 2023 venivano esaminati, con l'ausilio dell'interprete, i testi della Parte Civile OPEN ARMS, Francisco GENTICO e Mauro DI SI.

§§§

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza del 7/7/2023

*

GENTICO Francisco (cfr. pg. 6 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 7/7/2023)

Il teste ha riferito di aver effettuato, nella vicenda che ci occupa, attività di soccorso come volontario nella ECO 1, una delle due lance veloci della OPEN ARMS, specificando che, in ognuna delle lance, vi erano due soccorritori e lui era il *“soccorrista”* numero 1, ossia quello che si trovava a prua e colui che comunicava con le persone che coordinavano il salvataggio.

Riferiva il teste che la *“Missione 65”* era partita da Siracusa intorno al 26-27 luglio e che il primo soccorso era avvenuto il 1° agosto, nel pomeriggio, ed aveva riguardato un'imbarcazione di legno azzurro, con circa 55 persone a bordo, di cui alcuni minorenni (anche piccolissimi, 8-9 mesi).

Al riguardo il GENTICO assumeva che: - l'imbarcazione girava su sé stessa perché non vi era nessuno che la guidava e *“non era presente alcun elemento di salvataggio”*, *“solo qualche pneumatico nero”*; - quando la OPEN ARMS si era accostata al barchino, i migranti avevano

fatto vedere dei bambini che potevano avere 8-9 mesi, fra l'atro urlando che uno di loro stava male; - faceva caldissimo e le persone chiedevano acqua.

Il testimone affermava di aver cercato di tranquillizzare i soggetti a bordo, informandoli che facevano parte di una Organizzazione Umanitaria e che si trovavano lì per aiutarli; infatti, i migranti avevano paura che potessero essere la Guardia Costiera libica e manifestavano il timore di essere riportati in Libia, dove avevano subito torture, violenze sessuali e schiavitù (*"le persone di colore nero, (inc.) riferivano che... venivano comprati e venduti. Le donne tutte parlavano di violenze sessuali, addirittura una famiglia di donne che era la nonna, la mamma e la figlia, e due sorelle, lei mi aveva raccontato che lei aveva chiesto che lei venisse violentata sessualmente, in nome di tutte, per non far toccare alla mamma, alle figlie, alle sorelle"*).

Il teste riferiva, peraltro, che sul barchino c'era una spaccatura di circa 30 cm nella *"prua, nel lato sinistro del vapore"*.

Rammentava, quindi, che il secondo soccorso era avvenuto la sera o la notte del 2 agosto. La visibilità era scarsa.

I migranti si trovavano a bordo di un gommone azzurro e sgonfio, nel quale le 69 persone erano sedute con una gamba dentro e l'altra fuori.

Tra i soggetti a bordo vi erano due donne in stato di gravidanza, una di esse versava in stato di gravidanza avanzata (8-9 mesi) e sembrava avesse dei problemi perché si vedeva una *"sporgenza"* sulla pancia. Vi erano anche due bambini: una bambina di circa 7 anni, che era svenuta, e un bambino di 5. Inoltre, c'erano tanti feriti, tra i quali un soggetto con due spari alla caviglia e uno con una bruciatura molto *"importante"*.

Le operazioni di trasbordo del secondo soccorso erano risultate più complicate anche a causa della lontananza di OPEN ARMS, ragione per la quale avevano dovuto attendere alcune ore affinché arrivasse la nave.

La terza operazione di soccorso era avvenuta il 9 agosto, a seguito dell'allerta arrivata da SAR Malta. La barca da soccorrere era molto piccola, in legno e di colore azzurro e bianco. Vi erano 39 persone a bordo. Il mare era un po' più mosso rispetto ai primi due salvataggi e, essendo notte, le condizioni di visibilità non erano delle migliori.

I soggetti a bordo erano in maggioranza magrebini, due siriani e uno *"che parlava inglese"*, stavano male e vomitavano (*un soggetto a bordo continuava a chiedere acqua potabile e diceva che i migranti avevano bevuto l'acqua del mare*).

Il mattino dopo le operazioni di trasbordo dei naufraghi su OPEN ARMS era arrivata una nave maltese; all'incirca 6/7 ore dopo i soccorsi.

Il teste aggiungeva che dopo le operazioni di salvataggio venivano effettuati i triage medici e che a seguito dei controlli venivano inviati all'Autorità i documenti contenenti le generalità e i risultati dei triage.

Al riguardo, il GENTICO assumeva di averne redatti 89 (insieme al medico Ignas) in appena quattro giorni.

Dopo i primi due soccorsi, tutti i migranti a bordo si trovavano sul ponte dell'imbarcazione, dove vi erano due bagni. L'ambiente per donne e uomini era lo stesso, ma con una *"stoffa di plastica"* che fungeva da divisore.

Questo era stato possibile fino al secondo salvataggio, vale a dire fino a che v'erano state (solo) 120 persone a bordo, ma successivamente, col terzo salvataggio, era diventato tutto ancora più difficoltoso.

Sul ponte, c'era una copertura di plastica bianca che non consentiva di ripararsi dal caldo, né dal sole.

Successivamente, v'erano stati giorni col mare molto mosso e i migranti si bagnavano non essendovi posto all'interno dell'imbarcazione.

Il teste proseguiva assumendo che nell'OPEN ARMS la disponibilità di acqua era molto limitata. Inoltre, durante il viaggio si era rotto il desalinatore e col passare del tempo le preoccupazioni per l'acqua a bordo erano aumentate.

J.

h 105

Quando la nave si era diretta verso Lampedusa il mare era molto mosso e avevano avuto bisogno di protezione.

Il teste ha raccontato che, quando i migranti avevano sentito che sarebbero entrati nel porto di Lampedusa, *“hanno festeggiato per questa buona notizia”*, ma poi l'attesa successiva dello sbarco, protrattasi per cinque giorni, *“diventò un trauma”*.

Il GENTICO ha quindi riferito che, quando veniva effettuato un salvataggio, *“le persone festeggiano che sono vive, e dopo il primo giorno, dormono tutto il giorno. Il secondo giorno sono più contenti che va tutto bene, però al passare dei giorni incomincia a scendere lo stato fisico, psicologico, e ce ne siamo accorte che persone che il primo giorno si trovavano molto bene, sono cambiati al 100% col trascorrere dei giorni. Addirittura a livello sanitario c'erano persone con la scabbia, e ogni giorno diventavo di più, perché condividono uno spazio in comune, ed erano disperati psicologicamente, perché non potevano né arrivare a terra, né poter comunicare con i suoi familiari. Addirittura so di una persona che la famiglia le ha fatto il funerale, pensando che fosse morto”*.

Il teste, peraltro, assumeva che alcuni migranti protestavano in modo “pacifico”, chiedendo di entrare in Europa affinché i loro diritti venissero garantiti e altri avevano iniziato uno sciopero della fame: tutti, comunque, versavano in *“uno stato di isteria totale”*.

Con riferimento all'eventualità di raggiungere la Spagna, GENTICO assumeva, per un verso, che *“il livello di stress era troppo alto... non potevamo fare nessun movimento che non sia entrare nel porto, perché qualsiasi movimento era un caos totale”* e, per altro verso, che anche l'equipaggio era troppo stanco e stressato, al punto che non si rispettavano neppure i turni di guardia (che venivano fatti solo da chi se la sentiva), di guisa che, sicuramente, non avrebbero potuto affrontare un altro viaggio.

*

DI SI' Mauro (cfr. pg. 43 e ss. delle trascrizioni dell'udienza del 7/7/2023)

Nel premettere che nel corso della “Missione 65” di Open Arms aveva svolto il compito di guidare l'imbarcazione di salvataggio e di coordinare il soccorso “in sito”, il teste riferiva che il porto di partenza era stato quello di Siracusa e che il primo salvataggio era avvenuto il pomeriggio del 1° agosto ed aveva riguardato una barca di legno azzurra con due motori fuori controllo.

I migranti a bordo erano 55, di cui 16 donne e due bambini e il mare era calmo.

Lui si trovava sulla lancia ECO 1 con altri due soccorritori e un giornalista.

Il Capo Missione li aveva informati della barca in pericolo ed erano arrivati sul posto prima di OPEN ARMS. Il barchino risultava sovraccarico e sicuramente in pericolo, ma non sapeva dire se imbarcasse acqua.

Il secondo salvataggio era avvenuto durante la notte successiva (*“una notte senza luna, quindi non c'era visibilità, e c'era un po' di nebbia...”*) ed aveva riguardato un gommone di colore azzurro.

Avevano atteso per un'ora e mezzo l'arrivo di OPEN ARMS e nel frattempo avevano distribuito i salvagenti, cercando di mantenere la calma fra i migranti.

Il mare era un po' mosso ed era stato necessario effettuare 4-5 viaggi per trasbordare tutti i migranti.

Il terzo soccorso, proseguiva il teste, era avvenuto la notte tra il 9 e il 10 agosto. Si era trattato di un'imbarcazione di legno azzurro con 39 persone a bordo, tutti uomini. Il mare era mosso e i migranti stavano male avendo bevuto acqua di mare, inoltre a bordo non avevano acqua, cibo o salvagenti.

I soccorritori avevano atteso l'arrivo di OPEN ARMS per circa due ore e per altre due ore hanno atteso di decidere cosa fare per mettere in sicurezza i migranti.

Riferiva, ancora, il DI SI' che col terzo soccorso la situazione a bordo della OPEN ARMS era peggiorata, atteso che avevano *“dovuto spostare tutte le persone che erano sul ponte per*

poter far salire a queste persone. In un primo momento hanno collaborato ma dopodiché la situazione è diventata pesante, perché erano dieci giorni che erano sull'imbarcazione"; e la situazione dei migranti si era ulteriormente complicata a partire dal momento in cui si erano avvicinati a Lampedusa senza poter entrare in porto.

Invero, navigavano da tanti giorni, le persone a bordo "erano tutte bagnate, e... siccome non c'era nessuna aspettativa o una soluzione, al passare dei giorni senza avere una risposta, c'era tanta tensione sulle persone, conflitti sulle persone che erano state salvate"; "l'ultimo giorno le persone cercavano di nuotare fino a Lampedusa, ed erano così disperati che anche chi non sapeva nuotare si buttava in acqua, e si affogavano davanti a noi. Io personalmente mi sono buttato per salvare a una persona che si era lanciata avendo in mano un salvagente"; "Sono andati in acqua sia i soccorritori della Guardia Costiera che noi dell'Open Arms. Dopo abbiamo fatto scendere la RIB veloce, e abbiamo incominciato ad avvicinare le persone che si trovavano in più lontananza. Dopo che li abbiamo aggruppati la Guardia Costiera li ha tirati in salvo".

Il teste, peraltro, assumeva che nei giorni in cui l'imbarcazione si era trovata nei pressi di Lampedusa erano andati 2-3 volte sull'isola a prendere acqua e delle cose da mangiare ("perché da 15 giorni mangiavano riso in bianco").

§§§

All'udienza del 15 settembre 2023 si procedeva all'esame dei testi della parte civile OPEN ARMS, DE FALCO Gregorio e LEONE Maria.

Veniva, inoltre, acquisita, sull'accordo delle parti, documentazione riguardante l'intervista rilasciata il 19/6/2018 dal già menzionato DE FALCO.

§§§

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza del 15/9/2023

*

DE FALCO Gregorio (cfr. pg. 6 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 15/9/2023).

Il teste, all'epoca dei fatti Senatore e in seguito "Capo del Reparto Operativo del Quarto MRSC di Napoli", riferiva che, nell'agosto 2019, "dopo l'intervento del TAR Lazio, che aveva sospeso l'efficacia del Decreto di interdizione alla navigazione di Open Arms", aveva contattato l'allora Ministro della Difesa Elisabetta TRENTA, suggerendole "di verificare bene, di non firmare" il nuovo decreto ministeriale di interdizione.

E ciò perché tale comportamento "avrebbe costituito un aggiramento del provvedimento giudiziario [...] quel decreto di per sé, già contrastante con le convenzioni internazionali, in concreto era anche stato sospeso dal Tribunale Amministrativo Regionale, il Presidente del Tribunale, e quindi una reiterazione sostanzialmente, anche se sotto forma diversa di quel decreto avrebbe comportato sicuramente una violazione ancor più aberrante del diritto e dei diritti delle persone" (cfr. pag. 7, 8).



DE FALCO aggiungeva che la TRENTA, gli aveva risposto che la posizione “di rigore” assunta dal SALVINI avrebbe determinato una crescita del suo consenso popolare, e, parallelamente, “avrebbe messo ulteriormente in difficoltà il Movimento 5 Stelle” (cfr. pag. 8) e che, tuttavia, la predetta aveva assicurato “che non avrebbe firmato un ulteriore decreto di interdizione”.

Nel rammentare che tale scambio di messaggi era avvenuto il 15 agosto 2019, “intorno alle due di notte” il teste asseriva che la TRENTA aveva lamentato un generale ostracismo anche all’interno del partito di appartenenza per via dell’opposizione palesata (cfr. pag. 16) e, con riguardo alle ragioni poste a fondamento della proposta di reiterazione del decreto, ricordava che “Il Ministro degli Interni sosteneva di dover contrattare in Europa, trattare in Europa diciamo così, diverse condizioni di redistribuzione dei migranti, anche facendo perno sul caso concreto, in questo caso sui naufraghi che erano a bordo dell’Open Arms” e fra l’altro “All’epoca il Ministro degli Interni non faceva segreto di seguire questo percorso logico, trattenimento fino a che [...] dagli altri Stati Europei, non arrivi una disponibilità a ricevere i naufraghi, che però venivano definiti strumentalmente immigrati” (cfr. pag. 9, 17).

Di seguito, DE FALCO assumeva che la TRENTA gli avesse contestualmente comunicato “che anche il Ministro Toninelli era intenzionato a non sottoscrivere la reiterazione del decreto di interdizione” (cfr. pag. 10).

Peraltro, il teste affermava, anche per via delle sue esperienze quale ufficiale della Capitaneria di Porto, che “il soccorso marittimo” non si esaurisce “con il salvataggio, con l’apprensione delle persone a bordo”, bensì “quando le persone salvate, toccano terra”, precisando al riguardo che “sono due concetti diversi: il salvataggio si ha quando si toglie la persona dal pericolo attuale imminente, o dal potenziale pericolo, secondo una prognosi che va fatta in modo sfavorevole, a seconda delle condizioni meteo, delle circostanze a bordo, ma il soccorso non è soltanto il salvataggio, il soccorso è la parte che anticipa il salvataggio, è la parte che segue con lo sbarco a terra dei naufraghi in un posto sicuro, ma un posto sicuro che deve essere essenzialmente il più vicino...deve essere in base alle risoluzioni ...e alla normativa vigente, deve essere quello sicuro sotto il profilo fisico e sotto il profilo anche della tutela dei diritti delle persone.”

Aggiungeva, ancora il DE FALCO, per un verso, che “come dicono le risoluzioni internazionali, la nave è un Play Of Safety temporaneo, giusto per il tempo che deve essere il minimo possibile per il trasporto di queste persone a terra. Perché in quel momento non si deve far caso, dicono sempre le Convenzioni [...] non si deve far caso alle qualità e agli stati personali, ma alle circostanze in fatto, per le quali queste persone sono comunque in difficoltà,...quindi vanno trattate per quelle fasi di soccorso come persone, poi naufraghi, poi verranno trattati come immigrati eccetera eccetera, quindi ci deve essere una prevalenza giuridica e logica del fatto sugli atti poi di qualificazione giuridica.” (cfr. pag. 10, 11); per altro verso, che “il Comandante della nave [...] ha un obbligo specifico che incombe su di lui di completare il soccorso, e d’altra parte, corrispondentemente lo stato costiero ha l’obbligo di ricevere i naufraghi, le persone soccorse” (cfr. pag. 10).

Per quel che concerneva la procedura da attivarsi nel compimento delle operazioni di salvataggio e le responsabilità dei singoli organi coinvolti, il testimone asseriva che, sulla scorta di un principio generale, è “il Comandante stesso della nave, che deve trovare il posto più adatto, perché lui, e soltanto lui in base al nostro Codice della Navigazione, in realtà l’unico responsabile della navigazione, perché il fatto in quel momento attiene alla navigazione [...] Allora, poiché lui è l’unico responsabile della navigazione, lui è l’unico che può dire dove sia più opportuno dirigere, in relazione alle condizioni del naufrago salvato. Allora, nel momento in cui si mette in relazione, doverosamente, con lo stato costiero, o meglio con l’organizzazione dello Stato Costiero preposto al coordinamento generale del soccorso in mare, in quel momento è chiaro che l’organizzazione [...] nel nostro caso il IMRCC, cioè la Centrale Operativa del Comando Generale che per il Ministero Infrastrutture e Trasporti ha la responsabilità del coordinamento dei soccorsi in mare. Ecco, in quel caso, in questi casi IMRCC, per i numeri che ci sono, deve indicare, così è stato, deve indicare il Place Of Safety, il posto di sbarco.”

Chiosava ancora che “Il Responsabile delle indicazioni del posto di sbarco è l’organizzazione di soccorso marittima, che però ha delegato, senza spogliarsi della responsabilità, ritengo, che però ha delegato un’articolazione del Ministero degli Interni...conservandone ... il dovere di sorveglianza, vigilanza eccetera, perché lo scopo è portare a compimento, far portare a compimento l’operazione di soccorso nel più breve tempo

108

possibile, senza ritardo alcuno. Ecco che, a questo punto, si attende anche da parte del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, si attende che l'articolazione preposta e il Ministro degli Interni indichi il Place Of Safety, il luogo in cui cioè si organizza per l'accoglienza e l'assistenza ai naufraghi" (cfr. pag. 13, 14).

Il teste segnalava, da un lato, che "lo Stato di Bandiera ha rilievo nelle vicende della navigazione, per quanto attiene la garanzia della corretta costruzione della nave, del corretto equipaggiamento della nave, ma non ha la primaria responsabilità in termini di soccorso marittimo", dall'altro che "ecco perché c'è, esiste, è stata sottoscritta e fatta la Convenzione SAR, proprio perché ciascuno Stato confermi ciò che è da tradizione come dicevo prima, la propria disponibilità a ricevere nel proprio territorio i naufraghi, e poi dopo, soltanto dopo a valutare le eventuali richieste di asilo, ma una volta a terra" (cfr. pag. 14).

Secondo DE FALCO, il decreto interministeriale di interdizione emesso nei confronti di OPEN ARMS "contrastava con la Convenzione SOLAS, che è quella che si occupa della sicurezza in mare, in linea generale, con la Convenzione SAR 79, che è quella che si occupa dell'organizzazione del soccorso marittimo, e con la Convenzione di Ginevra, che è quella che si occupa dei diritti umani [...] il Decreto Sicurezza 2, menzionava in maniera strumentale e fuorviante la Convenzione, la Convenzione Internazionale Montego Bey, quella che viene definita Unclos 82; la quale Convenzione stabilisce sostanzialmente che uno Stato così non possa vietare la navigazione nelle proprie acque territoriali, ma che...lo possa fare (solo) allorquando la navigazione possa presentarsi come ostile o pericolosa per lo stato costiero."

Il teste affermava, quindi, che "la stessa Convenzione però, in un'altra norma, elenca casi di non ostilità, cioè di quando la navigazione non è ostile, e cita espressamente i soccorsi in mare", sicché "le fattispecie di soccorso in mare, non possono mai, dallo Stato, essere considerate a motivo di un'intersezione alla navigazione. Questo dice la Convenzione di Montego Bay, Unclos 82, e ciò nonostante il Decreto Sicurezza 2 assume invece che i fenomeni di, o meglio, che il soccorso in mare, collegato con la qualità di migrante, altro aspetto non consentito, collegato con la qualità di migrante avrebbe potuto essere motivo e alla base di un provvedimento specifico di interdizione alla navigazione, ed è un'aberrazione, anche perché la stessa Convenzione SAR pretende, dispone, che non si tenga conto della qualità personale, degli stati personali e io questo dissi in quei giorni, cioè dissi guardate., è come se un'Ambulanza che interviene in un soccorso, si rifiutasse di portare soccorso a colui il quale magari è responsabile dell'incidente e discriminasse sul luogo dell'incidente, questo è quello che ho detto, non è accettabile per me, di questa normativa, Decreto Sicurezza Bis e provvedimenti conseguenti?" (cfr. pag. 16, 17).

La redistribuzione dei migranti, peraltro, secondo DE FALCO, poteva avvenire solo dopo aver provveduto allo sbarco (cfr. pag. 18).

Tramite le fonti "aperte" di informazioni e "i documenti, gli atti relativi a quelle circostanze" che erano pervenuti "in Giunta", il testimone aveva appreso che "a bordo della Open Arms, la gente, i naufraghi o i migranti stavano malissimo, chiaramente non erano persone che fossero in imminente pericolo di vita, perché, perché altrimenti come è doveroso si sarebbe proceduto a fare uno sbarco, un'evacuazione medica, una MedEvac si chiama, però erano comunque persone sofferenti, perché c'erano condizioni climatiche pesanti, c'era moltissimo caldo, intorno ai 35-37 gradi, perché erano in mare da tanto tempo, perché erano persone che avevano già sofferto per molti, molti giorni e molto tempo, anche la prigionia in Libia, e perché c'erano anche situazioni di patologie piuttosto diffuse" (cfr. pag. 19).

Egli aveva manifestamente esternato "sia in Giunta che in Aula" il proprio dissenso circa l'eventualità prospettata che OPEN ARMS si recasse in Spagna, presso il POS individuato dallo Stato di Bandiera ("Quella nave non doveva andare in un altro porto, perché aveva raggiunto il Porto Sicuro più vicino. [...] e non avrebbe avuto senso giuridico logico, umano, mandarli in Spagna, perché la bandiera è spagnola [...]") (cfr. pag. 20).

Peraltro, il testimone affermava che "la Libia" non era "un posto sicuro" e non lo era "mai stato". In tal senso, spiegava che "La Libia è il luogo dove vengono trattenuti, schiavizzati, violentate le donne e la Libia non è un posto sicuro, anche perché non c'è un centro di coordinamento di soccorso marittimo, non è unitario, non c'è un Governo unitario [...] la Guardia Costiera Libica, non è che un'accozzaglia di varie milizie, non coordinate da un unico centro, quindi se non è unico non può coordinare," ed aggiungeva, per un verso, che i libici non avevano la "radio. Il soccorso marittimo non si può fare attraverso i cellulari, perché quelli comportano una comunicazione punto punto. Il soccorso marittimo si deve

fare attraverso apparecchi che consentono la trasmissione e la ricezione in broadcast si dice. Chi trasmette deve essere ascoltato da tutti, quelli che sono in una certa zona o alla portata della radio. I libici non hanno radio [...]”, per altro verso, che neanche la Tunisia poteva considerarsi un posto sicuro (cfr. pag. 20).

Peraltro il DE FALCO assumeva che il Consiglio Europeo, nelle conclusioni della riunione tenutasi il 28 giugno 2018, aveva precisato che tutte le navi operanti nel Mediterraneo erano tenute al rispetto delle leggi applicabili e a non interferire con le operazioni realizzate dalla Guardia Costiera Libica, in proposito puntualizzando che l'esortazione del Consiglio atteneva al “*non interferire con le operazioni di soccorso concrete fatte eventualmente dalla Guardia Costiera libica*” (cfr. pag. 23).

Aggiungeva, comunque, il teste che effettivamente sussisteva uno specifico accordo tra Italia e Libia per il controllo delle frontiere (cfr. pag. 23, 24).

Il DE FALCO, a proposito dell'operazione di salvataggio effettuata da OPEN ARMS prima dell'intervento della Guardia Costiera libica, rimarcava che “*in quel caso vale il principio opposto della non interferenza, con chi opera il soccorso, anche se è Open Arms*” (cfr. pag. 24).

Peraltro, il teste, nel sottolineare che il Presidente del Consiglio, CONTE, condivideva “*sostanzialmente la politica di Salvini*” e che “*il Movimento 5 Stelle non voleva essere lasciato indietro in questo atteggiamento rigoroso, che dava tanto consenso*”, affermava che egli “*l'8 agosto aveva minacciato... la propria delegazione e a quel punto, effettivamente, il Presidente del Consiglio Conte, il Ministro Toninelli e la Ministra Trenta, assunsero un atteggiamento piuttosto duro nei confronti del Ministro Salvini, e poi finì, sfociò in Aula come noto, quando poi il Presidente del Consiglio andò a presentare le proprie dimissioni al Presidente della Repubblica*” (cfr. pag. 26).

Infine, il teste assumeva, per un verso, che tra la richiesta di Pos e lo sbarco dovrebbe intercorrere “*Il tempo strettamente necessario a che la nave arrivi al primo porto d'approdo*”, per altro verso, che, in concreto, ne intercorreva “*molto di più*” (cfr. pag. 28).

*

LEONE Maria (cfr. pg. 29 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 15/9/2023)

La teste rammentava che, nell'agosto 2019, nominata dal Tribunale per i minorenni di Palermo tutrice di sei minori stranieri non accompagnati a bordo di OPEN ARMS, aveva inviato, tramite “PEC”, “*una richiesta di sbarco immediato dei minori*”, nonché chiesto “*che fossero attivate le misure di protezione*” “*alla Struttura Missione Minori Stranieri Non Accompagnati, alla Prefettura di Agrigento, alla Procura della Repubblica di Agrigento, alla Capitaneria di Porto di Lampedusa, all'Autorità Nazionale Garante per l'Infanzia e l'Adolescenza e per conoscenza al Tribunale per i Minorenni di Palermo*” (cfr. pag. 29, 30).

Nella richiesta aveva fatto riferimento alla Legge n. 47/2017, “*la cosiddetta Legge Zampa*” e, in particolare, a quanto dalla medesima sancito con riguardo al divieto di “*respingimento alla frontiera dei Minori*”, nonché alla “*obbligatoria attivazione delle misure di protezione e di accoglienza destinata ai minori stranieri non accompagnati*” (cfr. pag. 34).

Peraltro, la teste - nel rimarcare che al momento della nomina come tutore era a conoscenza dell'ordinanza del TAR che aveva sospeso il decreto di interdizione e che “*la nomina stessa del Tribunale dei Minorenni*” conteneva il riferimento alla suddetta ordinanza - assumeva di avere avuto notizia il 17 agosto dell'esito della sua istanza, apprendendo “*dai mezzi di stampa che c'era stato lo sbarco dei Minori a Lampedusa*” (cfr. pag. 30).

Infine, la LEONE asseriva che per tre minori era intervenuta la revoca dell'incarico, mentre due minori si erano allontanati dal “*Centro di Prima Accoglienza Minori IRIS*” sito in Agrigento, di tal che, quando il 30 agosto 2019 si era recata presso la succitata Comunità, aveva ivi incontrato un unico minore, allontanatosi a sua volta “*due giorni dopo*” (cfr. pag. 31).

§§§

All'udienza del 6 ottobre 2023 venivano sentiti i testi della Parte Civile PALMA Mauro e DAMIZIA Maria Rosaria.

Si procedeva quindi, sull'accordo delle parti, all'acquisizione di documentazione consistente, tra l'altro, nella richiesta presentata da OPEN ARMS al TAR del Lazio il 19/8/2019, nella nota inviata il 9/8/2019, dal Garante nazionale dei diritti delle persone detenute o private della libertà personale, Mauro PALMA, all'ammiraglio Giovanni PETTORINO, nonché nella diffida alle Autorità citate dall'avv. DALMIZIA del 16/8/2019, con la risposta della Capitaneria di Porto concernente il N.O. allo sbarco.

§§§

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza del 6/10/2023

*

PALMA Mauro (cfr. pg. 5 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 6/10/2023)

Il teste, Garante Nazionale dei Diritti delle Persone Private della Libertà, riferiva che è compito dell'Ufficio del Garante Nazionale quello di vigilare su tutte le situazioni di privazione della libertà, di monitorare tutte le situazioni di espulsione e respingimento e di tutelare il Paese da possibili censure in ambito internazionale, agendo in buona sostanza quale organo dello Stato, dell'ONU e dell'Unione Europea.

Il PALMA assumeva di essersi occupato, nella qualità di Garante, della Missione 65 dell'Open Arms, precisando che l'8 agosto aveva ricevuto una lettera della Foundation Proactiva Open Arms, nella quale si parlava dell'operazione di soccorso effettuata tra l'1 e il 2 agosto, e si forniva una "descrizione di presenza di bambini, di minori stranieri non accompagnati, e di persone che avevano segni di precedenti violenze eccetera eccetera".

Pertanto, aveva inviato "una lettera all'Ammiraglio, diciamo al Responsabile della Guardia Costiera, l'Ammiraglio Pettorino per chiedere conferma di quanto ricevuto".

In quel frangente, egli aveva evidenziato, al suddetto Ammiraglio, due aspetti in forza dei quali, a suo parere, poteva configurarsi un'assunzione di responsabilità da parte dell'Italia a farsi carico della tutela dei diritti delle persone alle quali si stava vietando l'ingresso: vale a dire, il fatto che fossero stati effettuati da parte dell'Italia dei "Medevac", nonché il fatto di avere operato un respingimento ("e ho fatto presente due profili: la nave era in acque internazionali ma era ai bordi delle acque nazionali. Ho fatto presente due questioni: la prima questione riguardava il fatto che giustamente su segnalazioni di Malta, tra l'altro, erano state, s'era fatta una meritoria azione di stabilire se alcune, mi sembra, donne o donne con bambini erano in condizioni di particolare fragilità, per poterle far scendere, e che quindi questo configurava di per sé una presa in carico in termini di giurisdizione da parte dell'Italia e la seconda cosa ho fatto presente una sentenza della Grande Camera della Corte Europea dei Diritti Umani nel caso Irsi Jamal contro Italia, in cui se volete ho anche il brano che feci presente, la Grande Camera aveva detto: "Attenzione quando una situazione è al confine in



termini di respingimento, e chi esercita il respingimento è uno Stato che, lo Stato diciamo titolare di quel confine, di fatto nell'esercitare questa azione sta esercitando una forma di sovranità, e quindi in quanto tale diventa per lui obbligato tutelare i diritti delle persone a cui sta vietando quell'accesso").

Nel rimarcare che una volta rappresentati "questi due aspetti" il suo compito finiva lì e che "L'Ammiraglio Pettorino successivamente" gli aveva "risposto confermando una serie.. di punti", il PALMA asseriva che: - "nel frattempo la nave nei giorni successivi è entrata in acque nazionali, è entrata in acque nazionali"; - egli aveva "fatto presente alla Presidenza del Consiglio che c'era una situazione di particolare, come dire, di particolare attenzione che non si violassero alcune normative"; - "il giorno di Ferragosto" aveva "ricevuto una telefonata dal Presidente del Consiglio, il quale mi chiedeva di segnalare quali erano a mio parere gli elementi di rischio rispetto a censure internazionali" - aveva inviato una lettera "al Presidente del Consiglio, al Ministro degli Interni, al Ministro della Difesa e al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti di quel momento, lo stesso giorno", con la quale aveva "fatto presente quei punti che avevo già sollevato all'inizio diciamo, e che potevano essere secondo me i punti di attenzione. Questa è finita diciamo il mio ruolo rispetto a questa cosa".

Il teste ricordava di avere ricevuto, in seguito, degli attacchi dal giornale "Il Secolo d'Italia" che lo aveva accusato di agire così "per salvarsi lo stipendio", precisando di avere egli espresso, come Garante, in un comunicato reso in quei giorni, la preoccupazione "per la perdurante situazione di privazione de facto della libertà".

Quanto ai punti "di rischio" che il PALMA aveva evidenziato al Presidente del Consiglio, il teste rimarcava che sostanzialmente si trattava "dell'art. 3 della Convenzione Europea per i Diritti Umani, per le condizioni che c'erano a bordo; dell'art. 33 della Convenzione di Ginevra, perché alle persone non era stato permesso di presentare asilo; e dell'art. 3 dei Diritti dell'Infanzia della Convenzione ONU ... proprio perché c'erano dei bambini a bordo".

Inoltre, il PALMA riferiva che aveva fatto pure presente un passaggio di una Sentenza della "Grande Camera" in cui si affermava che "Sin dal momento in cui uno Stato esercita, tramite i propri agenti operanti fuori del proprio territorio, controllo e autorità su un individuo, quindi giurisdizione, esso è tenuto in virtù dell'articolo 1 della Convenzione a riconoscere a quell'individuo i diritti e le libertà enunciati".

Invitato a spiegare cosa avesse voluto dire quando nella nota redatta il 9 agosto aveva rassegnato che "ai migranti soccorsi dovevano essere riconosciuti tutti i diritti e le garanzie", il teste specificava che intendeva soprattutto riferirsi al principio di non-refoulement, visto che "c'era il rischio del ritorno in Libia", nonché alla necessità di verificare se i migranti avessero o meno diritto alla Protezione Internazionale, ed ancora a tutto "ciò che era più o meno conseguente, date le condizioni materiali e via dicendo, che potevano diventare un trattamento degradante per le persone, non dico inumano ma degradante certamente" (cfr. pg. 10).

Il teste confermava di avere seguito, quale Garante, vicende analoghe a quelle in esame anche nel periodo in cui il Ministro dell'Interno non era più SALVINI ma LAMORGESE, tra l'altro affermando che i tempi tra la richiesta di Pos e lo sbarco erano variabili, ma che normalmente si aggiravano fra i 5 e i 7 giorni ed altresì che dal 2016 "la media è stata più o meno sempre questa" (cfr. pg. 18).

Infine, il PALMA confermava che il Ministero degli Esteri dell'epoca dei fatti, MOAVERO MILANESI, in una nota aveva affermato che le Autorità italiane non avevano in alcun modo assunto il coordinamento delle operazioni di soccorso, richiamando la responsabilità degli altri Stati (cfr. pg. 19).

*

DAMIZIA Maria Rosaria (cfr. pg. 21 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 6/10/2023)

La teste riferiva che, nell'agosto del 2019, il suo studio legale era stato investito della questione relativa al divieto di ingresso di OPEN ARMS nelle acque nazionali, precisando

che le era stato chiesto di valutare la possibilità di ricorrere avverso il decreto impositivo del divieto.

La DAMIZIA specificava che era stata contattata intorno al 10 agosto, perché, alla stregua di quanto riferito dal Comandante della OPEN ARMS, le condizioni a bordo della nave stavano diventando insostenibili e le condizioni del mare erano destinate a peggiorare, sicché le era stato chiesto *“di valutare la possibilità di avere un decreto di urgenza da parte del Presidente del Tribunale, quindi un provvedimento anche inaudita altera parte”*.

La teste, asseriva che, una volta verificata insieme ai colleghi la possibilità di effettuare il ricorso, quest'ultimo era stato depositato il 13 agosto per via telematica e il 14 agosto era stato emanato il decreto che consentiva l'ingresso nelle acque territoriali della nave Open Arms.

Al riguardo, la DAMIZIA, per un verso, spiegava che il decreto era un atto monocratico, adottato dal Presidente, in situazioni di assoluto pericolo che non consentivano *“di attendere la Camera di Consiglio per la valutazione di un'ordinanza collegiale”*; per altro verso, rimarcava come il Presidente del TAR avesse ritenuto che non vi fossero elementi per ritenere che il passaggio della nave potesse essere offensivo e che quindi non sussistessero i presupposti per emettere il divieto.

Peraltro, la teste - evidenziato come il Decreto Interministeriale del 1° agosto non facesse nessun riferimento alla possibilità dello sbarco (*“nel senso che non vi era un divieto di sbarco ma uno di ingresso”*) - assumeva che il 16 agosto era stata inviata una diffida al Ministero dell'Interno, al comando generale della Guardia Costiera e ad altri Ministeri, con la quale rappresentavano le condizioni a bordo - documentate anche da relazioni mediche.

A questa diffida, proseguiva la teste, aveva risposto solo il Comando Generale della Capitaneria di Porto, mettendo in copia tutti i Ministeri ai quali la diffida era stata inviata, chiedendo alle autorità di riferire quali provvedimenti avrebbero adottato, *“sottolineando che per il Comando non c'erano assolutamente impedimenti”*.

Aggiungeva, infine, la DAMIZIA che l'Avvocatura dello Stato, per conto del Ministero dell'Interno, aveva proposto al TAR Lazio di riesaminare il decreto e il Presidente del TAR il 23 o il 24 agosto (comunque successivamente al sequestro) aveva rigettato l'istanza di riesame, per sopravvenuta carenza di interesse.

§§§

All'udienza del 24 novembre 2023 venivano esaminati i testi della parte civile LO BUGLIO Rosalba, VINCI Stefano e ZANNA Antonio.

Veniva, inoltre, acquisita documentazione offerta in produzione dalla Difesa, e, sull'accordo delle parti, l'ordinanza della Corte di Appello di Catania del 22/1/2023 (*con la quale era stato dichiarato inammissibile l'appello proposto dalla Procura di Ragusa avverso la sentenza emessa il 4/11/2020 dal Gip del tribunale di Catania*).

§§§

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza del 24/11/2023

*

 113

LO BUGLIO Rosalba (cfr. pg. 6 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 24/11/2023).

La teste ha riferito di essere stata tutrice di MUSA NIJE dal 20 settembre 2019 al 2 novembre 2021 (fino ai diciotto anni del ragazzo) a seguito di Decreto del Tribunale per i Minorenni di Palermo.

Quando la LO BUGLIO aveva incontrato per la prima volta il ragazzo, questi si trovava nella Comunità Siproimi di Trabia, Casa San Francesco e non si trovava in buone condizioni psico-fisiche; infatti, risultava "smarrito" e presentava dei "segni" su mani, gambe e piedi.

Il ragazzo le aveva riferito di aver lasciato il Gambia nel 2015, quando aveva 12 anni, di essere stato portato in Libia dallo zio nel 2015 e di essere quivi rimasto fino al 2019.

In Libia, il ragazzo aveva trascorso più di due anni rinchiuso nelle prigioni, avendo ivi subito trattamenti disumani ("mi disse che era stato più volte colpito sotto la pianta dei piedi con dei bastoni, e venivano bagnate le mani e i piedi, e poi veniva sottoposto a delle scorse elettriche sempre all'interno delle prigioni, venivano fatti fare lavori pesanti, non gli davano da mangiare, e questi segni erano piuttosto evidenti, perché aveva dei disegni di bruciature proprio nelle mani, si vedevano di conseguenza").

La teste riferiva di aver sottoposto il ragazzo a visite psicologiche e medico legali, che avevano come il racconto del ragazzo fosse compatibile con le ferite che riportava sul corpo.

Il Dottor Vinci, etno-psicologo, aveva appurato che il ragazzo aveva subito delle violenze e gli aveva diagnosticato un disturbo post traumatico da stress, "in quanto aveva dei disturbi del sonno, problemi di concentrazione, aveva difficoltà anche durante il percorso scolastico".

La LO BUGLIO riferiva, quindi, di avere continuato a mantenere i contatti con il ragazzo (che adesso lavorava e viveva ad Agrigento), aggiungendo che: - il MUSA aveva presentato richiesta di protezione internazionale; - inizialmente tale richiesta era stata rigettata dalla Commissione Territoriale di Palermo; - e, a seguito di impugnazione, aveva infine ricevuto la protezione speciale l'8 agosto del 2022; - oggi il giovane era titolare di un regolare Permesso di Soggiorno.

*

VINCI Sebastiano (cfr. pg. 12 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 24/11/2023)

Dopo avere premesso di essere psicologo dell'ASP di Palermo e di occuparsi di migranti e di minori stranieri non accompagnati dal 2015, il teste affermava di aver visitato MUSA Nije, inviatogli in cura dal Responsabile della Comunità ove il ragazzo risiedeva.

Con riguardo al MUSA, il VINCI ricordava che il medesimo aveva un "dolore persistente alla schiena e questo non gli permetteva di dormire bene, aveva degli incubi, aveva dei Flasback ripetuti e costanti durante la giornata e una difficoltà a prendere sonno e ad addormentarsi. Originariamente sono stati questi i sintomi che lui ha lamentato, ed erano questi i motivi per cui la Responsabile di Partinico ha ritenuto di dovercelo affidare per una presa in carico".

Aggiungeva, peraltro, il teste che, nel corso delle sedute col ragazzo, era emerso "il racconto della sua esperienza Libica, delle torture a cui era stato sottoposto, e degli effetti che le torture continuavano ad avere in lui rispetto alla gestione del quotidiano, pure essendo assolutamente capace di raggiungere Palermo autonomamente, per esempio, poi aveva dei momenti in cui perdeva completamente la capacità di orientarsi, di..., questo è un effetto della diciamo della condizione post traumatica, con cui noi poi ci confrontiamo, che noi ascoltiamo. Per cui poi aveva anche delle amnesie anche abbastanza gravi rispetto alla sua storia pregressa, una difficoltà a parlare di quello che aveva subito, e lì il rischio nell'ascolto di questo tipo di problematiche, è quello di una riacutizzazione dell'esperienza traumatica, una riattualizzazione della

condizione del trauma. La difficoltà maggiore che aveva erano quella del, per esempio, dell'addormentamento".

Circa le torture subite, il ragazzo aveva raccontato che: - veniva bastonato alla schiena con bastoni di ferro e legno; - gli venivano applicati degli elettrodi alle mani dei quali portava ancora i segni; - le condizioni di prigionia erano terribili, anche perché stava rinchiuso in una stanza senza alcun ricambio d'aria e con così tante persone da non potersi neanche stendere.

*

ZANNA Antonio (*cf. pg. 16 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 24/11/2023*)

Il teste, Legale Rappresentante *pro tempore* di Legambiente, ha spiegato che tra gli scopi statutari dell'associazione c'era anche la protezione dei diritti civili dell'immigrazione e dei cittadini in genere.

ZANNA assumeva, poi, che, per la vicenda OPEN ARMS, l'associazione aveva presentato il 17 agosto un esposto alla Procura di Agrigento, al Tribunale per i Minorenni di Palermo e alla Procura presso la Corte di Appello di Palermo per sollecitare la risoluzione della questione e per chiedere la verifica di eventuali responsabilità da tenere in considerazione, aggiungendo che l'esposto si basava su fonti aperte, giornalistiche e informazioni televisive, non avendo avuto il teste modo di approfondire il contenuto delle comunicazioni intercorse tra OPEN ARMS e le Autorità italiane.

Il teste asseriva, infine, che Legambiente aveva sempre svolto attività di sensibilizzazione con riguardo ai temi dell'accoglienza e dei migranti e che era intervenuta nel giudizio davanti al TAR Lazio relativo al divieto di ingresso nelle acque nazionali di Open Arms.

§§§

All'udienza del 1° dicembre 2023 si procedeva all'escussione dei testi MANISCALCO Margherita e GATTI Riccardo.

Inoltre, veniva acquisita la documentazione offerta in produzione dalla parte civile LEGA AMBIENTE e mostrata al teste ZANNA Antonio all'udienza precedente.

§§§

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese dai testi escussi nel corso dell'udienza dell'1/12/2023

*

MANISCALCO Margherita (*cf. pg. 5 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 1/12/2023*)



La testimone - nel premettere che all'epoca dei fatti, *all'interno dell'Associazione Cooperazione Internazionale Sud Sud*, era "Responsabile Back-Officer per l'Area dell'Africa Sub-Sahariana" e per l'"Area dei Balcani" e, dunque, "referente dei ..progetti di cooperazione internazionale" nelle summenzionate aree - rimarcava come la "missione statutaria" dell'organizzazione consistesse nel "lavorare nel campo della cooperazione internazionale allo sviluppo, e parallelamente anche favorire l'accoglienza e la protezione dei diritti umani e anche dei diritti dei migranti", aggiungendo che "nell'ultima versione dello Statuto, approvata proprio a maggio 2019...l'accoglienza umanitaria e l'integrazione sociale dei migranti" costituiva "una delle finalità generali dell'Associazione" (cfr. pag. 6).

Peraltro, la teste evidenziava come i progetti mediante i quali gli scopi della medesima associazione venivano realizzati avessero "anche una dimensione rilevante", essendo "finanziati per lo più da enti pubblici", in via principale, dall'Unione Europea, ma anche "dal Ministero degli Affari Esteri e dalla Cooperazione Internazionale, e ...dal Ministero dell'Interno" (cfr. pag. 6).

La teste riferiva che l'Associazione svolgeva diverse attività in favore dei migranti, spiegando che tra l'altro si occupava di favorire l'accoglienza interculturale nel territorio siciliano, di fornire supporto legale ed assistenza psicosociale e di agevolare l'inserimento lavorativo e che, all'epoca dei fatti, era in corso "un programma di prevenzione contro la tratta degli esseri umani", aggiungendo che proprio a Palermo, agli inizi del 2019, si era realizzata un'importante conferenza per la prevenzione della tratta in Nigeria.

*

GATTI Riccardo (cfr. pg. 10 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 1/12/2023)

Il testimone, all'epoca dei fatti Presidente di Open Arms Italia, in precedenza "Comandante del Veliero Astral, una delle navi dell'organizzazione", spiegava quale era il ruolo del Capo Missione (che pure aveva svolto): costui "sotto la responsabilità del Comandante che è la persona responsabile di tutto, della sicurezza e delle operazioni" aveva il compito di "coordinare le operazioni di soccorso, perciò volontari e le squadre di soccorso, coordinare le operazioni di cura e salvaguardia delle persone quando sono a bordo, perciò di gestione delle persone soccorse a bordo, e delle interazioni e delle comunicazioni con le autorità, sempre sotto ...la responsabilità e con la delega del Comandante, ...tutto in coordinazione con il Comandante e con il gruppo operativo dell'organizzazione" (cfr. pag. 11).

Il teste affermava di avere partecipato a numerose missioni di soccorso (di cui una quarantina, in cinque anni, a bordo dell'OPEN ARMS), nelle quali erano state tratte in salvo "decine di migliaia" di persone, precisando che le operazioni di soccorso, in quegli anni, venivano realizzate fondamentalmente nel "Mediterraneo Centrale", e segnatamente nella "zona SAR Libica, nella zona SAR Maltese" (cfr. pag. 12).

Il GATTI, peraltro, asseriva che quando, nel 2016, OPEN ARMS aveva iniziato la propria attività, questa veniva espletata, al pari delle restanti organizzazioni umanitarie, "in supporto delle operazioni della Guardia Costiera Italiana, che era chi si incaricava di coprire queste zone in cui avvenivano i naufraghi [...] in collaborazione con la Guardia Costiera Italiana, perciò [...] sotto la direzione e il coordinamento stesso della Guardia Costiera Italiana, avvenivano i soccorsi [...] era la Guardia Costiera Italiana Maritime Rescue Coordination Center di Roma, che indicava alle imbarcazioni, alle navi delle ONG, dove dirigersi, dove vi erano imbarcazioni da soccorrere e poi indicava il porto di sbarco", aggiungendo che le cose erano cambiate a partire dalla metà del 2017 ("tutto ciò ha iniziato a cambiare circa a metà del 2017").

Invero, in sostanziale coincidenza "con il primo accordo fatto con la Libia [...] il Memorandum of Understanding tra l'Italia e la Libia", "da quel momento in poi è venuto meno la direzione, il coordinamento della Guardia Costiera Italiana" "ed è aumentata diciamo anche un discorso criminogeno verso le ONGe questo è quello che ha portato al giorno d'oggi alle operazioni delle ONG ...spesso vengo realizzate senza coordinamento". (cfr. pag. 12).

Il teste, nel rappresentare che per il 90% i finanziamenti di OPEN ARMS erano costituiti da donazioni, ricordava che il 29 luglio 2019 Open Arms avrebbe dovuto recarsi da Siracusa a Lampedusa per ritirare dei “pezzi di ricambio”, che però erano divenuti indisponibili, di guisa che non c’era stato più bisogno di arrivare in quell’isola (cfr. pag. 13).

Dopo aver confermato che, a seguito del primo salvataggio, OPEN ARMS aveva dato comunicazione alle Autorità libiche (che non avevano dato risposta), alle Autorità maltesi (che avevano negato l’assegnazione di un POS), alle Autorità italiane (che si erano limitate a dichiarare che avrebbero trasmesso la richiesta di POS agli organi competenti), il GATTI ha puntualizzato che *“vi fu un’interazione con i libici tramite comunicazione radio VHF, che sarei richiedevano o indicavano o comandavano alla Open Arms di allontanarsi dalla zona, perché una motovedetta libica doveva mettere in atto un soccorso, perciò Open Arms dopo il primo soccorso [...] si diresse secondo le indicazioni dei libici, verso Nord rotta 000 per poi sempre secondo, seguendo le indicazioni della Guardia Costiera Libica, verso Ovest, rotta 270”* (cfr. pag. 14, 15).

All’esito della seconda operazione di soccorso, *“[...] prima di tutto si chiese il Play Of Safety a Malta, in quel momento il soccorso era zona SAR maltese, secondo quanto considerato da Open Arms, secondo le posizioni di Open Arms, sì che vi fu una contestazione dalle autorità maltesi, in quanto le autorità maltesi consideravano che il soccorso era avvenuto nella zona SAR Libica [...] dette esito negativo e perciò si chiese porto all’Italia”* (cfr. pag. 15).

Il terzo e ultimo salvataggio era avvenuto con il coordinamento delle Autorità maltesi, alle quali era stata rinnovata l’istanza di assegnazione di POS, ma *“Le Autorità Maltesi in quel momento, anche lì negarono il Play Of Safety, [...] e offrirono o richiesero il transfer delle uniche 39 persone che erano state soccorse in questo ultimo soccorso”* (cfr. pag. 15, 16).

Il teste rammentava che il Comandante di OPEN ARMS aveva rifiutato il trasbordo dei soli 39 migranti soccorsi nell’ultima azione, *“fondamentalmente perché, secondo le considerazioni ultima del Capitano della nave, del Comandante della nave, dopo un intercambio tra il gruppo di lavoro [...] di terra, e le persone di bordo, perciò Comandante e Capo Missione, il Comandante considerò che non vi era la sicurezza che questa azione avrebbe portato a un peggioramento per la sicurezza delle persone a bordo, in quanto vi erano persone soccorse ormai da dieci giorni, perciò c’era una situazione già di sofferenza e di stress, [...] in quanto il Comandante è responsabile della sicurezza della nave e di tutte le persone che viaggiano nella nave stessa”* (cfr. pag. 16).

Il GATTI rimarcava di avere avuto diverse interlocuzioni per favorire lo sbarco dei migranti, precisando di avere parlato *“con, per esempio, Luigi Manconi, con Gino Strada”*; di avere ricevuto *“una chiamata dal Gabinetto di David Sassoli, il giorno 16, preoccupato per la situazione”*; di avere avuto modo di parlare *“con il Sindaco di Lampedusa, che in quel momento era Martello se non sbaglio, e a livello di Advocacy era giornalmente tramite, tra l’altro, il Dipartimento di Advocacy di Open Arms Italia, c’era una costante comunicazione con diversi membri degli esponenti politici o delle autorità”* (cfr. pag. 17).

Il testimone, peraltro, riferiva di esser arrivato a Lampedusa il giorno 8 agosto insieme ad OSCAR CAMPS e a Richard GERE e che, siccome il cibo e i beni di prima necessità a bordo della OPEN ARMS scarseggiavano, Richard GERE aveva affittato uno yacht col quale erano stati portati ai miranti i beni di prima necessità.

Il teste proseguiva affermando che giornalmente si recava a bordo del natante per dare una mano all’equipaggio e la sera sbarcava. Assieme a lui si erano imbarcati, in talune circostanze, *“Oscar Camps, Richard Gere, Valerio Nicolosi, che è un videomaker giornalista, Chef Rubio, che è un cuoco, personaggio pubblico e fotografo, e un operatore di Mediterranea Nope, Alberto Mallardo della Chiesa Valdese”*.

Aveva aggiunto il GATTI che *“Nei giorni a seguire”, “giornalmente”* si erano alternati *“diversi operatori”, “per proprio dare una mano a quello che bisogna fare a bordo, perciò avere cura delle persone, cucinare e quant’altro, perché anche l’equipaggio evidentemente era sfinito, stiamo parlando di una nave di 36 metri, con più di 150 persone a bordo, in una situazione non solo logistica, ma anche a livello di impatto emotivo molto, molto, molto difficile”* (cfr. pag. 17).

Secondo il teste, le condizioni all'interno dell'imbarcazione erano "critiche". Le "criticità" presentavano "diversi livelli": "Le emergenze venivano sbarcate, venivano evacuate [...]" e "in generale vi era una situazione molto critica [...] a livello igienico-sanitario [...] vi era anche una situazione di difficoltà nel mantenere la calma delle persone, perché evidentemente si ritrovavano in una situazione che non riuscivano a un certo punto a capire perché non potevano sbarcare, non riuscivano a capire cosa stava succedendo [...]" (cfr. pag. 17, 18).

Peraltro, il GATTI assumeva che il POS individuato dallo Stato di Bandiera il 18 agosto 2019 era "lontanissimo, forse il porto più lontano spagnolo, che evidentemente non era possibile raggiungere, si parla di circa mille miglia, quasi 2.000 chilometri, 1.800 chilometri, e poi il porto di Palma di Maiorca, a metà strada, 500 chilometri, perciò parliamo o di cinque giorni di navigazione più o meno, o due tre giorni di navigazione che era qualcosa che evidentemente il Comandante, per la situazione di fragile stabilità che vi era a bordo, non accettò" (cfr. pag. 18).

Il teste ricordava, quindi, di avere assistito ad alcuni degli episodi in cui migranti si erano gettati volontariamente in acqua e aveva appreso dallo psicologo presente a bordo che taluni di questi si erano rivelati tentativi "di suicidio" ("...Ricordo in quest'ultima occasione che fu molto..., rimasi sorpreso perché in quel momento si gettarono in mare anche persone che non sapevano nuotare, che io nei giorni avevo conosciuto, e ricordo specialmente poi parlando con uno dei soccorritori che un ragazzo, il giorno prima, ci aveva detto: "No, no ma io non mi butterei mai, non so nuotare" e il giorno dopo lo vidi buttarsi in acqua. [...]" (cfr. pag. 19)

Assumeva, ancora, il GATTI che i migranti "dormivano sul ponte, il ponte adibito con il suolo di legno, [...] con delle coperte, due docce e due bagni, evidentemente con difficoltà anche a livello di acqua potabile [...] lo stesso spazio dove le persone dormivano è lo stesso spazio che poi avevano a disposizione per passare la giornata [...] c'erano diversi casi di scabbia, il personale della nave, il personale medico composto da un medico e da un'infermiera, se ne occupò nel modo che ce ne si può occupare in queste condizioni [...] trattarla a bordo è difficile [...]" (cfr. pag. 21, 22, 23).

Il testimone, riferiva, poi di essere stato presente allorché il Procuratore di Agrigento era a bordo di Open Arms "con una squadra, ricordo che c'erano membri della Guardia Costiera, membri se non sbaglio della Guardia di Finanza, un medico, una psichiatra, e si divisero in diversi piccoli gruppi per cercare di fare un'analisi di quello che era la situazione a bordo e poco dopo venne dettata un'evacuazione di una donna che era in gravi condizioni [...] si erano sviluppati dei problemi a livello psicologico, venne evacuata [...] dopo poche ore venne dettato lo sbarco, venne sequestrata la nave, e con questo dettato lo sbarco d'urgenza conseguente alle situazioni che vi erano a bordo".

Il GATTI ricordava che, in seguito, era stato convocato, unitamente alla Capo Missione MONTES, "nella sede della Guardia Costiera a Lampedusa" dove era stato loro notificato "il provvedimento di sequestro della nave, e da lì poi verso sera la nave attraccò in porto e iniziarono le operazioni di sbarco urgente" (cfr. pag. 19); 89 persone avevano dichiarato "la loro volontà di chiedere asilo" (cfr. pag. 20).

Peraltro, il GATTI asseriva che la Libia non poteva essere considerata un porto sicuro, in proposito spiegando che "secondo le convenzioni internazionali un Place of safety è dove la vita delle persone non è messa a rischio e dove evidentemente i bisogni di base vengono garantiti e dove vi è la garanzia del pieno rispetto dei diritti delle persone e la Libia non è un luogo sicuro..." come affermato da "diverse organizzazioni internazionali" e in particolare le "Nazioni Unite", anche nel 2019 (cfr. pag. 21).

Aggiungeva, quindi, il teste (sulla base della sua esperienza e di quanto riferitogli da persone che avevano vissuto quel tipo di vicende) che le persone che venivano riportate in Libia venivano detenute in centri più o meno ufficiali dove rientravano in un circolo di torture e di violenze che terminavano spesso con il pagamento di un riscatto per poi tornare a tentare la fuga dalla Libia attraverso il mare, per cui i migranti avevano il terrore di essere riportati in Libia ("giornalmente quando sono a bordo purtroppo sento nei racconti delle persone che ci dicono che hanno provato a fuggire dalla Libia due tre volte e tutte raccontano la stessa cosa, è un autentico terrore di essere riportati in Libia" cfr. pg. 21).



Il teste, poi, assumeva, per un verso, che il 29 luglio 2019, allorquando OPEN ARMS aveva mutato rotta, non recandosi più a Lampedusa, si era diretta in zona SAR Malta a nord della zona SAR libica “genericamente”, non sulla base di una specifica segnalazione di esigenze di soccorso (cfr. pag. 28, 29); per altro verso, che ad OPEN ARMS era stato notificato un provvedimento emesso dalle Autorità spagnole che inibiva alla stessa di eseguire attività di perlustrazione e soccorso in caso di mancato rispetto delle direttive dell’Autorità SAR di volta in volta competente, pena l’irrogazione di una sanzione pecuniaria pari a 900.000 euro (cfr. pag. 29).

Il GATTI, comunque, puntualizzava che il soccorso nella fattispecie operato da Open Arms, era stato “*messo a termine secondo dettami internazionali, secondo le regole a livello internazionale, secondo il modus operandi stabilito nell’organizzazione in rispetto degli obblighi internazionali, perciò tutte le decisioni e le comunicazioni sono state fatte in linea con le linee guida delle convenzioni internazionali, messe in atto dal Comandante della Capo Missione*” (cfr. pag. 30).

Quanto alla omessa richiesta di un POS alla Spagna tra il 2 e il 9 agosto 2019, GATTI affermava che: “[...] non vi è una normativa che vieta chiedere il POS alla Spagna, ci sono normativa SAR, la normativa SOLAS e la normativa delle Nazioni Unite (inc.), che dettano le regole riguardanti al trattamento delle persone soccorse, come le navi devono comportarsi, e i Comandanti delle navi, e come gli Stati firmatari delle convenzioni tra cui l’Italia devono comportarsi. E noi seguiamo evidentemente i dettami a cui sottostanno i nostri obblighi, perciò non è che esista un divieto di richiedere un POS alla Spagna. Vi è l’obbligo di portare il prima possibile le persone in Place Of Safety” “il luogo a cui si arrivava il prima possibile era Lampedusa, perciò l’Italia... si stava attendendo una risposta che non arrivava...” (cfr. pag. 33).

Rispetto, invece, alle autorità maltesi e libiche, il GATTI segnalava che si erano registrati “*comportamenti delle autorità libiche, e anche delle autorità maltesi che non sono in linea con l’etica evidentemente, il diritto marittimo e gli obblighi marittimi, vi è una chiara differenza di comportamento fra le autorità italiane e la Guardia Costiera Italiana e le autorità maltesi e le autorità libiche. Con le autorità italiane evidentemente si opera nella zona SAR italiana è come operavamo nel 2016, perciò un sistema di soccorso funzionale e funzionante volto a soccorrere le persone e portarle in un luogo sicuro il prima possibile, con le autorità maltesi vi è almeno a livello di ONG un’autentica azione ostile e un’assenza totale di qualsiasi sconvolgimento, bisogna ricordare anche che l’autorità maltesi o il governo maltese non ha firmato degli emendamenti alle convenzioni che., non ha firmato degli obblighi riguardanti il Place Of Safety, per esempio, e con le autorità libiche, invece, abbiamo purtroppo visto dell’azioni violente, anche a livello di essere, di sottostare a armi da fuoco, a spari o a intenti di sequestro per esempio, oltre alle azioni violente messe purtroppo e documentate ai danni delle persone in pericolo in mare*” (cfr. pag. 40, 41).

Il teste, poi, precisava che l’equipaggio dell’OPEN ARMS risiedeva negli alloggi interni – non vi era una sottocoperta – mentre i naufraghi “*nelle zone loro adibite*”, con ridotta capacità di movimento, tenuto conto delle dimensioni del natante (cfr. pag. 42) ed aggiungeva che “*benché vi*” fossero “*diversi livelli di criticità*”, “*certo è che le persone a bordo stavano vivendo un livello di sofferenza molto estremo, è per quello che lo psicologo poi richiedeva anche un’evacuazione urgente per motivi psicologici di tutta la nave [...] che non veniva poi data, a meno che non ci fosse la specifica per ogni persona, ecco questa situazione era quello che si viveva [...] le conseguenze erano imprevedibili ma erano sempre molto critiche. Mi ricordo che a un certo momento bisognava, quando si sapeva che il medico già stava dettando o preparando un’evacuazione, con anteriorità bisognava iniziare a preparare o a lavorare, diciamo tra virgolette, permettetemi la parola, con le persone sopravvissute a bordo, per cercare di contenere e minimizzare le potenziali reazioni, perciò era tutto un lavoro costante ed erano momenti molto critici [...]*”.

Il GATTI ricordava, peraltro, che la situazione veniva costantemente portata a conoscenza delle Autorità italiane (cfr. pag. 42) che però ritardavano senza motivo il rilascio del POS (“*A mio avviso la situazione veniva determinata dal fatto che non veniva dato il Place Of Safety, nel senso il peggioramento delle situazioni di criticità, veniva data dal ritardo nel ricevere il Place Of Safety, nel senso le convenzioni internazionali dichiarano chiaramente che il Comandante della nave deve essere sollevato dalle proprie responsabilità, dai governi firmatari, che sono incaricati di dare il Place Of Safety, e di*

far sì che la nave arrivi in porto il prima possibile con la minore deviazione, perciò la conseguenza del peggioramento, a mio avviso, delle condizioni veniva data dal fatto che il Place Of Safety stava ritardando a essere dato” cfr. pag. 44). OPEN ARMS attendeva l’assegnazione di un POS dall’Italia in ossequio agli “obblighi internazionali”; il rilascio del POS avrebbe permesso il superamento del divieto di transito nelle acque territoriali italiane (cfr. pag. 43).

Quanto alle tempistiche di richiesta e ottenimento di un POS nelle operazioni di salvataggio, il GATTI affermava che: “subito dopo il soccorso si richiede il Place Of Safety, appena si hanno, diciamo, dei numeri sommari e delle certificazioni sommarie riguardo allo stato delle persone a bordo, evidentemente se vi sono più soccorsi, uno dietro l’altro, magari la tempistica operativa in sé non permette direttamente di richiedere il porto subito dopo, cioè nel senso è proprio più diciamo materialmente più difficile, perciò si porta a termine due o tre soccorsi mettiamo caso che nella stessa zona a vista vi sono le stesse due o tre imbarcazioni, si richiede il Place Of Safety. Evidentemente se vi sono più di un soccorso, ogni volta si richiede Place Of Safety con l’aggiornamento delle situazioni a bordo” (cfr. pag. 45).

Ciò, a detta del teste valeva anche per il caso di soccorsi operati in aree SAR distinte e in queste ipotesi “Diciamo che il primo destinatario della richiesta, è l’autorità competente, della zona SAR in cui si opera, quello che in Libia è l’autorità Libica, a Malta l’autorità maltese, e in Italia l’autorità italiana. Evidentemente ciò non derime dalle responsabilità degli Stati delle zone SAR adiacenti, no?! E per questo che comunque nelle richieste si mettono in copia le zone SAR adiacenti, però si diciamo la richiesta va fatta, come la richiesta di coordinamento viene fatta all’autorità competente e poi a scalare” (cfr. pag. 45).

In tal senso, il teste precisava che “dopo il secondo è stata fatta a Malta e ricordiamo che la Libia non ha risposto mai, è stata fatta a Malta, dopo la negativa di Malta è stata fatta all’Italia. Dopo il terzo soccorso è stata fatta a Malta essendo tra l’altro coordinato da Malta, con la vicenda delle 39 persone, e poi all’Italia richiesta di POS, che appunto abbiamo visto che era rimasta in sospenso di risposta” (cfr. pag. 45).

§§§

All’udienza del 12 gennaio 2024, l’imputato rendeva spontanee dichiarazioni e, di seguito, si procedeva al suo esame.

§§§

Si riporta di seguito una sintesi delle spontanee dichiarazioni rese dall’imputato (cfr. pg. 5 e segg. delle trascrizioni dell’udienza del 12/1/24)

L’imputato dichiarava che fin dell’insediamento del Governo vi era stata una politica chiara e condivisa sulla gestione del fenomeno migratorio che prevedeva il coinvolgimento delle istituzioni europee.

In tal senso, il SALVINI riportava l’esempio “dell’Aquarius”, una nave spagnola che in una fattispecie simile a quella di OPEN ARMS, nell’estate del 2018, non aveva avuto un POS dall’Italia, ma alla fine, con soddisfazione dell’intero Governo e i complimenti del Presidente del Consiglio, era stata accolta in Spagna.

Ricordati brevemente i casi della DICIOTTI e della SEA WATCH e rimarcato come durante il suo mandato da Ministro dell’Interno, non si fosse mai verificato un episodio luttuoso durante le fasi di attesa di POS e di sbarco, l’imputato rimarcava come il Consiglio Europeo, nel giugno 2018, avesse stabilito che tutte le navi operanti nel Mediterraneo non dovevano interferire con le operazioni della Guardia Costiera Libica.

Dopo avere accennato ai casi delle navi ALAN KURDI e GREGORETTI e sostenuto che erano sovrapponibili con quello della OPEN ARMS, l’imputato si soffermava

sulla formula liberatoria “*perché il fatto non sussiste*” adottata dal GUP nel processo GREGORETTI, sottolineando come quel Giudice avesse evidenziato che non gli potesse “*essere minimamente addebitata alcuna condotta finalizzata a sequestrare i migranti per un lasso di tempo giuridicamente apprezzabile*”.

L'imputato, di seguito, ricordava l'archiviazione per l'episodio della ALAN KURDI, sottolineando come con riguardo a tale vicenda il Collegio per i reati ministeriali avesse affermato l'assenza di norme di portata precettiva sufficientemente chiare e, in definitiva, riconosciuto che l'Italia non avesse alcun obbligo di indicazione del POS, non avendo coordinato l'episodio, aggiungendo il SALVINI che la situazione era sovrapponibile con quella di OPEN ARMS, nemmeno in questo caso essendosi verificato che l'Italia avesse coordinato “*i tre episodi di Open Arms*”.

Il SALVINI proseguiva rimarcando come il Governo del quale faceva parte nel 2019 avesse raggiunto come posizione ufficiale quella (*riassumibile, secondo l'imputato, con le “due parole fondamentali <<ex ante>>”*) per la quale prima di effettuare lo sbarco dei migranti si dovesse raggiungere con i paesi europei un accordo sulla distribuzione dei migranti stessi nei vari Stati; specificando come tale accordo dovesse riguardare tutti i migranti giunti in Europa dopo le operazioni SAR e non solo quelli che avevano diritto alla protezione internazionale.

Sottolineava, quindi, l'imputato come, nel tavolo tecnico del 12 febbraio 2019, fosse stato, tra l'altro, affermato che nelle more delle interlocuzioni con gli organismi comunitari per le procedure finalizzate alla distribuzione tra i paesi membri dei migranti, “*sarà considerata la possibilità di ritenere quale POS temporaneo, l'assetto navale intervenuto nell'evento di soccorso*”.

Sempre secondo l'imputato, ciò si atagliava perfettamente alla vicenda OPEN ARMS, essendosi l'evento di soccorso verificato in acque di responsabilità libiche, di iniziativa di una nave soccorritrice, senza il coordinamento dell'IRMCC, non sussistendo, in definitiva, “*i criteri dettati dalle convenzioni internazionali per l'attribuzione di un POS in Italia*”.

L'imputato, di seguito, rimarcava per un verso come lo stesso medico USMAF, il dottor ARNONE, che aveva effettuato il sopralluogo a bordo dell'OPEN ARMS, rassegnando sostanzialmente, nella relazione dal medesimo redatta il 17 agosto 2019, una situazione non particolarmente critica (*segnatamente “I servizi igienici sono utilizzati in ordine, si presentano sufficientemente puliti. I capi di vestiario sono lavati e stesi. Nell'area occupata non tracce di materiale biologico. I migranti appaiono provati fisicamente e psicologicamente, ma si mostrano calmi e collaboranti. Il locale infermeria risulta essere attrezzato adeguatamente per le prime urgenze”*) avesse, appena 13 giorni dopo, effettuato analogo sopralluogo sulla nave MAR IONIO, riscontrando una situazione ben peggiore (*vale a dire, “I due servizi igienici non si presentano in condizioni igienicamente valide con la presenza di residui di liquidi biologici. Vi è un guasto della pompa di distribuzione dell'acqua destinata alle pulizie. Le docce non si presentano pulite, all'esterno dei servizi è presente un lavabo con liquido stagnante. Il locale infermeria è quasi inaccessibile, è presente una grande quantità di rifiuti, le condizioni psicofisiche dei migranti si presentano provate”*); per altro verso, come nel caso della MAR IONIO “*nessuno avesse eccepito niente*”, come non ci fosse stata “*alcuna denuncia, nessun processo, nessuna inchiesta*”.

Il SALVINI rimarcava di non essere abituato “*a scaricare su altri*” le proprie responsabilità e di ritenere “*di avere fatto un servizio utile al Paese*”, evidenziando che in quegli anni avevano gestito circa 600 episodi “migratori” e il numero dei morti e di dispersi nel Mediterraneo si erano ridotti come non era mai accaduto prima (cfr. pg. 10).

Sosteneva, quindi, l'imputato che un obiettivo del Governo era quello del controllo del fenomeno migratorio irregolare e sottolineava che gli sbarchi si erano ridotti del 90%, e quello dei morti e dei dispersi del 50%, perché, a suo dire, era chiaro che “*meno partenze, meno morti, meno feriti, meno drammi, meno soldi per i trafficanti che ricordo, i servizi di sicurezza nazionale non del Ministero dell'Interno, hanno verificato più volte, i soldi dei trafficanti di esseri umani, vengono riutilizzati per comprare armi e droga, quindi è chiaro che stroncare il traffico degli esseri umani significa intervenire virtuosamente anche nella limitazione del traffico di armi e di droga*”.

Peraltro, il SALVINI evidenziava il pericolo che potessero sbarcare, insieme ai migranti, dei pericolosi terroristi (*“Quindi il mio obiettivo era non solo tutelare la sicurezza nazionale, anche qua, in diverse udienze ho sentito che non era approvato che a bordo di baracchini e barconi, ci potessero essere soggetti pericolosi, è stato abimè accertato dalla cronaca nera successiva, che almeno tre episodi delittuosi in Francia, in Germania, in Belgio sono imputabili a persone che sono sbarcate nel corso degli anni a Lampedusa”*).

Di seguito, l'imputato sottolineava come nel cennato Consiglio Europeo del 28 giugno del 2018 si fosse ribadita l'assoluta operatività della Guardia Costiera libica, e come il Governo italiano avesse approvato l'invio di 12 motovedette per aiutarla.

Il SALVINI poi esponeva come in una nota verbale del 2 agosto 2019 il Ministero degli Esteri avesse comunicato alle autorità spagnole, ai colleghi spagnoli, che *“le autorità italiane non hanno in alcun momento assunto il coordinamento delle operazioni di soccorso avvenute ben al di fuori dell'area SAR di responsabilità italiana. Alla luce di quanto sopra, in ottemperanza alla normativa italiana in materia, alla nave Open Arms, è stato vietato con apposito Decreto Interministeriale l'accesso nelle acque territoriali italiane”*, per cui, secondo l'imputato, sin dal 2 agosto sia OPEN ARMS, sia l'Ambasciata spagnola erano coscienti dell'atteggiamento del Governo italiano.

Inoltre, l'imputato evidenziava che il Ministro degli Esteri aveva sollecitato le Autorità spagnole ad esercitare prontamente ed efficacemente ogni azione necessaria e conforme alla normativa internazionale in materia SAR, aggiungendo che il successivo 9 agosto, lo stesso Ministero degli Affari Esteri ai colleghi spagnoli avesse ricordato che le Autorità italiane non avevano in alcun momento assunto il coordinamento delle operazioni di soccorso avvenute bene al di fuori dell'area SAR di responsabilità italiana, rappresentando come nella settimana trascorsa tra la nota del 2 e quella del 9 agosto, OPEN ARMS sarebbe arrivata *“due volte in un porto spagnolo”* (cfr. pg. 11)

Il SALVINI rimarcava poi che: - non sempre i migranti che si dichiaravano minori poi risultavano effettivamente tali, ricordando che anche nel caso di OPEN ARMS dei 27 indicati, poi nove erano risultati maggiorenni; - anche secondo l'Avvocatura dello Stato, che ovviamente non dipendeva dal Ministero dell'Interno, *“la nave battente bandiera spagnola è territorio spagnolo”* (cfr. pg. 14); - non era vero quanto sostenuto dal Presidente CONTE a proposito del fatto che *“la redistribuzione era una cosa fatta intorno a ferragosto, il 15 o il 16”*, risultandogli addirittura (sulla base di mail trasmesse dalla direzione immigrazione di Bruxelles) che ancora il 22 agosto non si fosse completata la redistribuzione (emergendo che la Francia e la Germania fossero disponibili ad accogliere, ciascuna, 40 migranti, la Spagna 15, il Portogallo 10 e il Lussemburgo 3); - e, a proposito dei minori, non poteva parlarsi di respingimento atteso che, quando egli aveva risposto al Presidente CONTE, la nave si trovava a circa 58 miglia dal porto di Lampedusa, vale a dire a 46 miglia dal limite delle acque internazionali e non era *“ipotizzabile un respingimento quando l'ipotizzato respinto è a 46 miglia dalle acque territoriali”* (cfr. pg. 15).

L'imputato ritornava sul fatto che l'atteggiamento del Presidente del Consiglio CONTE nei suoi confronti non fosse altro che il frutto della crisi di governo oramai in atto (*“CONTE che da presidente del consiglio ha accompagnato tutte le scelte in tema di politica migratoria, tranne ovviamente, altrimenti non sarei qui quella relativa alla OPEN ARMS, perché ovviamente non è oggetto di esame da parte della Corte, però spiega quello che accadde in quei giorni, nei giorni successivi e in Parlamento, quando PD e 5 Stelle votarono per l'imputabilità del Ministro Salvini, fra l'8 e il 9 agosto si aprì la crisi di governo con la presentazione di una mozione di sfiducia della Lega che guidavo e che guidò nei confronti del Presidente del Consiglio, questo perché è dirimente, perché ripeto mai, in tutte le centinaia di episodi precedenti ci fu un carteggio, come era ovvio che fosse tra me e il Presidente del Consiglio. Gli dai un colpo di telefono, ti mando un Whatsapp, mi ricordo: “Matteo a che punto siamo con la restituzione? I Belgi? La CEI? I tedeschi? Quanto manca? E noi ci aggiornavamo. No il 14 agosto CONTE per la prima volta scrive a proposito della OPEN ARMS...ho ricevuto informazioni che confermerebbero la presenza sulla OPEN ARMS di alcune decine di minorenni....ecc”*), ripercorrendo lo scambio delle note intercorso a proposito dei minori che si trovavano a bordo della nave stigmatizzando

l'atteggiamento in quel frangente tenuto dal presidente del Consiglio del tempo (cfr. a pg. 15).

Peraltro, l'imputato ricordava che i minori erano sbarcati il 17 agosto *"quando vennero nominati i tutori"*.

Di seguito, il SALVINI - *nel ribadire che a suo avviso, poiché OPEN ARMS batteva bandiera spagnola, la questione nel POS non riguardava il Governo italiano, ma le Autorità spagnole, che invece ritardavano nelle risposte e negli aiuti-* riportava il contenuto di alcuni post (che oramai andavano considerati come pubbliche dichiarazioni) esitati dall'allora ministro delle Infrastrutture TONINELLI a proposito della vicenda OPEN ARMS, rimarcando come la posizione di quest'ultimo coincidesse esattamente con la sua, al punto che *"se io toglissi l'intestazione Danilo TONINELLI qualcuno potrebbe pensare che questi post li possa aver fatto io come Ministro dell'Interno, però li ha fatti qualcuno che non è a processo, giustamente secondo me"*.

L'imputato, quindi, rammentava come il TONINELLI avesse postato quanto segue: *"Un Paese che consenta ad una ONG di issare la propria bandiera su una nave, poi non si può girare dall'altra parte"; "Grazie dunque alla Spagna per aver offerto un porto alla Open Arms, anche se con troppi giorni di ritardo"; "La nostra Guardia Costiera è ora a disposizione, ed è pronta ad accompagnare l'ONG verso il porto spagnolo, con tutto il sostegno tecnico necessario per far sbarcare lì, tutti i migranti a bordo"; "Auspicio che il Comandante della nave non si opponga e vada in Spagna, sarebbe del tutto incomprensibile"; "In generale basta con questi tira e molla con Paesi Europei che puntualmente fanno finta di non vedere e non sentire, lasciano solo all'Italia gestire il fenomeno migratorio, che invece riguarda tutta Europa"; "Nuovo aggiornamento sulla Open Arms. Ci siamo messi a disposizione con la Guardia Costiera per accompagnare la Open Arms in Spagna, per offrire supporto tecnico e per trasportare parte dei migranti a bordo di una nostra imbarcazione e per il viaggio"*.

Ancora, il SALVINI sottolineava come il TONINELLI, il 19 agosto, avesse rincarato la dose con alcuni post nei quali asseriva quanto segue: *"Nuovo aggiornamento sulla OPEN ARMS. Ci siamo messi a disposizione con la Guardia Costiera per accompagnare la OPEN ARMS in Spagna per offrire supporto tecnico e per trasportare parte dei migranti a bordo di una nostra imbarcazione e per il viaggio. La ONG ha incredibilmente rifiutato, con un atteggiamento che fa sospettare ci sia malafede da parte loro" "A questo punto facciamo un ulteriore passo in avanti, siamo disponibili a portare noi, con la nostra Guardia Costiera nel porto iberico che ci verrà indicato, tutti i migranti che sono a bordo dell'OPEN ARMS. La Spagna però faccia prima a sua volta un passo in avanti e tolga immediatamente la sua bandiera dalla nave della ONG"*.

In proposito, aggiungeva il SALVINI che, a suo parere, era piuttosto curioso che, pur sostenendo la medesima posizione e pur sospettando la malafede della ONG il TONINELLI avesse poi votato a favore dell'autorizzazione a procedere (*"per uno che poi vota per il mio processo è curioso"*) (cfr. pg. 18).

Peraltro, il SALVINI, dopo avere passato in rassegna i casi più significativi successivi al suo mandato nei quali il POS era stato concesso dopo un lasso di tempo spesso notevolmente superiore a quello riferibile ad OPEN ARMS, senza che fossero mai stati *"aperti procedimenti penali"*, ribadiva che *"il risultato che più mi è caro, quello che mi porto da questa esperienza del Ministro dell'Interno, non è la riduzione del 90% degli sbarchi, l'aver fatto risparmiare centinaia di milioni di euro di denaro pubblico, aver collaborato all'arresto di numerosi scafisti che organizzavano questo tragico traffico di esseri umani, ma il salvataggio delle vite, perché in quelle due estati 2018 e 2019, il numero di morti e dispersi nel Mar Mediterraneo si è assolutamente ridotto, e questo è qualcosa di cui vado assolutamente fiero."*

Infine, l'imputato auspicava di essere riuscito a spiegare che *"sulla politica migratoria l'atteggiamento del Governo Conte, fu assolutamente condiviso, concordato, positivo dal mio punto di vista, tanto che anche il Governo successivo che aveva un colore politico e un'impronta politica ovviamente totalmente diversa, sulla gestione degli sbarchi, del coinvolgimento delle Istituzioni Europee, del contrasto di trafficanti di esseri umani, ha avuto esattamente lo stesso comportamento, quindi sulla Diciotti è andata come è andata, sulla Gregoretti è andata come è andata, sulla Alan Curdi è andata come è andata, è stato riconosciuto il diritto del Ministro dell'Interno di allora, Matteo Salvini, a fare quello che ha fatto, conto, rispettando le*



libere scelte di tutti ovviamente, che anche sul caso Open Arms, si riconosca che ho difeso l'interesse nazionale senza causare nocumento ad alcuno".

*

Si riporta qui di seguito una sintesi dell'esame dell'imputato (cfr. pg. 21 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 12/1/24)

Nel corso del suo esame, l'imputato ha, tra l'altro, riferito che era stato avvisato dal Capo di Gabinetto della presenza di OPEN ARMS in acque internazionali e le "uniche notizie precise" che aveva sull'imbarcazione riguardavano un "sospetto legato all'immigrazione clandestina, perché ai tempi c'era a carico del Comandante una richiesta di rinvio a giudizio, e perché c'era stata una dichiarazione di indirizzo diverso rispetto a dove poi si era posizionato il natante, ho poi appreso successivamente altre fattispecie che portavano ad altri sospetti arrivate da altri Ministeri, però in tanti dei casi che ho ricostruiti, relativi non solo all'Open Arms ma anche altre imbarcazioni nonostante l'Italia non avesse coordinato nonostante fossero in acque libiche, in acque tunisine, in acque maltesi, la storia precedente ci diceva che poi avrebbero fatto direzione Italia".

Assumeva, quindi, il SALVINI, per un verso, che lo status di indagato del comandante CREUS non sarebbe stato comunque ostativo ad un eventuale rilascio del POS (cfr. pg. 22), per altro verso, che, nell'emettere il decreto del 1° agosto, col quale era stato vietato l'ingresso ad OPEN ARMS, si era ritenuto il passaggio non inoffensivo della nave perché si trattava di un'imbarcazione battente bandiera non italiana che aveva raccolto immigrati in acque non di competenza italiana, senza il coordinamento italiano.

In proposito, l'imputato aggiungeva che: - tutti i casi di ingresso in acque nazionali di "imbarcazioni battenti bandiere non italiane che non avevano assunto il coordinamento italiano e avevano raccolto immigrati in acque non di competenza italiane" venivano trattati allo stesso modo, quali fattispecie di immigrazione clandestina; - con una sua direttiva del 18 marzo 2019 aveva statuito che "Nel caso in cui l'evento di soccorso si sia verificato in acque di responsabilità libiche e sia stato compiuto di iniziativa da una nave soccorritrice, senza il coordinamento del Comando di Roma, non sussistono i criteri dettati dalle convenzioni internazionali per l'attribuzione di un Place Of Safety in Italia"; - e, nei casi sopra considerati, il passaggio veniva "automaticamente" considerato "non inoffensivo", per il solo fatto che la nave avesse imbarcato dei migranti (cfr. pg. 23).

Il SALVINI poi asseriva, da un lato, che non vi erano indicazioni specifiche circa la presenza di eventuali terroristi a bordo di Open Arms; dall'altro, che il provvedimento del TAR non prevedeva l'obbligo di indicare il POS, ma consentiva solo l'ingresso del natante nelle acque nazionali per ricevere assistenza, aggiungendo che la proposta di adottare un nuovo decreto di divieto di ingresso era stata frutto di una sua iniziativa, come Ministro dell'Interno, a seguito di indicazioni condivise da PIANTEDOSI con l'Avvocatura dello Stato e precisando che le ragioni alla base del nuovo divieto risiedevano nella preoccupazione che la sentenza del TAR potesse creare un precedente per altri episodi successivi.

Indi, l'imputato, con riguardo ai minori presenti a bordo dell'OPEN ARMS, affermava che erano sbarcati appena nominati i tutori, rimarcando di non avere mai vietato lo sbarco di minori ("noi acconsentimmo assolutamente allo sbarco, io non ho mai vietato lo sbarco di un minore in nessun episodio dei 631 episodi di immigrazione, la competenza sullo stato di salute ...era di altri e quindi abbiamo concesso lo sbarco dei minori una volta nominati i tutori") e precisava che lo sbarco era avvenuto il giorno 17 agosto.

In proposito, il SALVINI non ricordava l'esistenza di un "provvedimento preciso", ma, contestatogli quanto al riguardo riferito dalla Ministra TRENTA, asseriva che se la predetta aveva detto che i minori erano sbarcati per un atto di sua iniziativa, non aveva "motivo di dubitare che sia stato così" (cfr. pg. 25).

Nella vicenda OPEN ARMS, l'imputato assumeva che il Ministero dell'Interno non aveva mai rilasciato il POS, né l'aveva negato espressamente, sostenendo peraltro il

A.

124

SALVINI che il suo Ministero si era comunque organizzato per il rilascio del POS e che come avvenuto in altri casi *“il POS sarebbe stato rilasciato in imminenza”* visto che *“erano in fase avanzate le discussioni a livello internazionale per la redistribuzione”*, quindi *“se non fosse intervenuta la Procura di Agrigento, comunque se non nelle ore nei giorni immediatamente successivi visto che la redistribuzione era arrivata quasi a compimento, lo sbarco ci sarebbe stato”*.

SALVINI assumeva, per un verso, di non ricordare di avere comunicato quella decisione a qualcuno, escludendo che ci fossero state delle riunioni con altri Ministri o di avere traccia di interlocuzioni di tale tipo, per altro verso, che lo sbarco verosimilmente sarebbe avvenuto tra il 21 ed il 22 agosto visto che a quella data *“fra Francia, Germania, Lussemburgo eravamo all’80% dell’accoglimento della nostra richiesta”* (cfr. pg. 27).

Peraltro, l'imputato affermava che, una volta che era divenuta prassi in tema dei migranti la politica *“della redistribuzione”*, i contatti per ottenere quest’ultima venivano avviati immediatamente *“noi cominciavamo subito, quando c’era un ingresso nelle acque italiane ...assolutamente subito io il collega MOAVERO la Presidenza del Consiglio ad adoperarci, in alcuni casi ci si riusciva in pochi giorni, in altri casi servivano più giorni ...in alcune situazioni successive a me... con il Ministro LAMORGESE ...sono passati addirittura 16 giorni...”* (28)

Era accaduto (per esempio, se mal non ricordava, nel caso dell’AQUARIUS) che la redistribuzione fosse avvenuta direttamente, senza cioè il preventivo sbarco dei migranti in Italia, ma ciò avveniva raramente, perché oramai vigeva la regola del *“ex ante”*.

Peraltro, l'imputato rimarcava come talora la redistribuzione non avvenisse, non essendo infrequente il caso in cui un Paese straniero *“si impegnava un certo tipo di ospitalità e poi non lo faceva”* (29).

Aggiungeva quindi il SALVINI che quella del *“prima la redistribuzione e poi lo sbarco”* era *“la linea condivisa dal Governo italiano e portata sui tavoli europei”*, spiegando che *“le opposizioni degli altri paesi non erano tanto <<sul prima e poi>>”* (non ricordando in proposito Paesi che contestassero tale linea), ma *“sull’obbligatorietà della redistribuzione”* essendoci (tuttora) dei Paesi che sostengono che *“la redistribuzione può essere solo su base volontaria e non su base obbligatoria”*.

Asseriva, altresì, l'imputato che, *“fatto salvo che lo sbarco c’è sempre stato”*, non era previsto un termine massimo preciso (*“una dead line”*) con riguardo al lasso di tempo che poteva trascorrere per la concessione del POS in attesa degli accordi sulla redistribuzione. Era però evidente che il tempo doveva essere *“umanamente...politicamente, mediaticamente contenuto, perché poi la pressione e anche i rischi di salute aumentano, però non c’erano tre giorni, cinque giorni, sette giorni”*, aggiungendo che *“fortunatamente”* anche in considerazione del drastico calo degli sbarchi (*“scendiamo mi sembra a 15.000 ...rispetto ai 100 e ai 200.000 di altre situazioni?”*) gli altri Paesi Europei erano più propensi.

Di seguito, il SALVINI rimarcava che, alla data del 16 agosto, con riguardo alla redistribuzione, *“non si era concluso alcun tipo di accordo”* e si stava ancora *“lavorando alla redistribuzione”*, escludendo per giunta che la sua gestione del caso OPEN ARMS, come Ministro dell’Interno, potesse essere stata influenzata dalla crisi di governo (cfr. p. 31).

L'imputato non ricordava se avesse all’epoca saputo che dei migranti mentre attendevano l’indicazione del POS si fossero gettati in acqua; dal collega PIANTEDOSI aveva informazioni di una situazione *“sotto controllo”*, precisando, al riguardo, che *“le verifiche sulla situazione di salute e sullo stato psico-fisico a bordo, non dipendevano e non dipendono tutt’oggi dal Ministero dell’Interno, ma dipendevano da USMAF e CIRM, quindi da Ministero della Salute e dal Ministro dei Trasporti, quindi oggi sì che io potrei intervenire direttamente, quello che riguardava le condizioni di salute non era una mia diretta competenza, e quello che posso invece assolutamente ricordare che in questo come in altri casi, non ci sono stati fortunatamente incidenti gravi di nessun tipo”*.

Aggiungeva, peraltro, il SALVINI che, evidentemente, non si era ritenuto che la situazione fosse grave al punto da richiedere l’intervento immediato, precisando che a decidere se *“la situazione fosse grave”* o meno, non era il Ministro dell’Interno, ma quello della Salute e dei Trasporti, ricordando che *“il caso della MAR IONIO, che è immediatamente successivo*

alla OPEN ARMS, ha visto uno sbarco deciso, da un altro Ministero, nonostante io non avessi ancora concesso il POS per motivi sanitari certificati da USMAF che era salito a bordo. Se la stessa USMAF salendo a bordo di OPEN ARMS non aveva ravvisato la stessa urgenza, che poi ravvisò 13 giorni dopo su MLAR IONIO, evidentemente la situazione non prevedeva la necessità di uno sbarco immediato. Altri potevano... se ci fosse stato un pericolo concreto ravvisato (da) altri lo sbarco era immediato, anche se io avessi detto scioccamente "no, no, no, no, no", avrebbero potuto sbarcare lo stesso."

In ogni caso, l'imputato, ribadiva che seguiva costantemente gli sviluppi del caso e che non c'erano situazioni d'emergenza ("Sì, sì noi seguivamo, io tramite il Capo di Gabinetto, ma c'erano rassicurazioni che non ci fossero situazioni emergenziali a bordo. Non è stato il primo caso, né è stato l'ultimo, quello di immigrati che si sono gettati").

Con riguardo alle ragioni per le quali ad OPEN ARMS non fosse stata data alcuna risposta alla richiesta di POS (nemmeno interlocutoria, che cioè rappresentasse la necessità di attendere per raccogliere i consensi per la redistribuzione dei migranti) il SALVINI rilevava che "OPEN ARMS aveva chiaro fin dall'inizio che non avrebbe avuto accoglienza in Italia stante la situazione, quindi lo sapeva eh. OPEN ARMS dall'inizio lo sapeva, eh!... cioè abbiamo fatto un divieto di ingresso nella acque territoriali... più che fare un divieto di ingresso.."

Con riguardo alla risposta data alla nota del Tribunale per i Minorenni di Palermo dell'8 agosto 2019, solo in data 15 agosto del 2019, l'imputato assumeva esse venne data solo "quando la competenza era nostra", spiegando che fino a quando l'OPEN ARMS aveva navigato in acque internazionali la competenza sui minori a bordo della nave non era dello Stato italiano (cfr. pg. 40).

Il SALVINI continuava esponendo che il Ministero dell'interno non era al corrente della presenza del sommergibile "Venuti" in occasione della prima operazione di soccorso effettuata da OPEN ARMS, né che fosse in corso "un'attività di monitoraggio" riguardante la nave in argomento.

D'altronde, secondo l'imputato v'erano altri elementi che "ci facevano pensare al problema dell'immigrazione clandestina", segnatamente il fatto, per il SALVINI bastevole, che nei confronti del Comandante fosse stata promossa "una richiesta di rinvio a giudizio per immigrazione clandestina" ("Beh ripeto la sola richiesta di rinvio a giudizio per reati legati all'immigrazione clandestina, mi sembra un'evidenza assolutamente sufficiente").

Peraltro, l'imputato spiegava che nel decreto interdittivo del 1° agosto 2019 si era parlato di natante in *distress* semplicemente perché si era riportato quanto asserito dalla OPEN ARMS (cfr. pg. 44: "L'IMRCC... raccoglie le segnalazioni del natante che interviene, prendendo per buona la segnalazione...").

Inoltre, il SALVINI affermava di non avere verificato se presso l'Hotspot di Lampedusa vi fosse la possibilità di alloggiare i naufraghi nelle more delle interlocuzioni per la redistribuzione, presumendo che l'avesse fatto il Capo di Gabinetto PIANTEDOSI, anche se le modalità operative erano quelle già illustrate che prevedevano "prima la redistribuzione e poi lo sbarco... prima dello sbarco ci voleva la garanzia di una equa redistribuzione" (cfr. pg. 45)

In proposito, l'imputato ricordava che non era stata presa in considerazione la possibilità di consentire lo sbarco a Lampedusa in attesa della redistribuzione, perché questa era la linea prescelta dal Governo Conte di condividere i migranti prima dello sbarco, ritenendo, nel frattempo, come POS l'imbarcazione, aggiungendo che ciò era pure "una forma di pressione per gli Stati esteri... per ottenere la redistribuzione dei migranti" (cfr. pg. 47)

Peraltro, il SALVINI ribadiva che la competenza per il rilascio del POS era del Ministero dell'Interno, dunque all'epoca sicuramente sua, spiegando che tecnicamente, giuridicamente e logisticamente si "appoggiava" all'allora Capo di Gabinetto, ma che le decisioni finali spettavano a lui ("la decisione finale era sempre la mia"). Comunque, anche ove non si fosse arrivati a ottenere la redistribuzione dei migranti tra i vari Stati, il POS sarebbe stato concesso comunque ("abbiamo sempre concesso i POS, anche in casi in cui altri Paesi Europei intervennero in misura assolutamente, estremamente limitata").

Peraltro, il SALVINI affermava che nel momento in cui il Comandante dell'OPEN ARMS, a proposito del primo evento SAR, aveva parlato di *distress* non v'erano motivi per dubitare che i migranti fossero stati soccorsi in mare perché versavano in situazione di difficoltà (cfr. pg. 51), aggiungendo che *"la nostra posizione ... non dipendeva dal distress..."*; che era ben al corrente che OPEN ARMS avesse chiesto un POS anche a Malta e che tale richiesta fosse stata disattesa (*"c'era un costante carteggio"*); e che quello che avevano contestato a OPEN ARMS è il fatto che non aveva fatto la domanda di POS al suo stato di bandiera.

L'imputato specificava che l'indicazione del POS è di competenza del Ministro dell'Interno, ma che in determinati casi (per esempio, nel caso di rischi sanitari come avvenuto per la nave MAR IONIO) è possibile che lo sbarco venga concesso indipendentemente dalla volontà del Ministro dell'Interno, aggiungendo che, nella vicenda OPEN ARMS, egli era costantemente rassicurato del fatto che non ci fossero situazioni emergenziali e ciò anche a dispetto del fatto che il natante potesse contenere un numero di persona decisamente più limitato di quelli che erano a bordo (*"io ero personalmente, continuamente rassicurato sul fatto che non ci fossero emergenze o evidenze emergenziali a bordo, il rapporto USMAF da questo punto di vista ci si confortava, ripeto poi è una delle domande che lei mi ha fatto, lo sbarco ci sarebbe stato? Sì. Lo sbarco da lì a breve ci sarebbe stato, non solo per la redistribuzione, però quello che ci tengo a significare che se qualcuno di esterno ravvisa condizioni di emergenza, lo sbarco c'è a prescindere da quello che decide il Ministro dell'Interno"*); *"Ripeto, sulle condizioni di salute, signor Presidente, le competenze erano altrui e le decisioni erano altrui, tanto che se l'USMAF nel sopralluogo del 17 avesse riavvisato situazioni emergenziali come ha fatto per la Mar Ionio, 13 giorni dopo, lo sbarco sarebbe avvenuto a prescindere dalle direttive, dai regolamenti, dai decreti e dalla posizione del Ministro. Che l'imbarcazione fosse POS temporaneo era riconosciuto dagli organi di pubblica sicurezza, quindi sia dalla Polizia di Stato che soprattutto dalla Guardia Costiera, perché l'Ammiraglio Liardo, parlando di imbarcazione che può essere considerata POS temporaneo, ovviamente parlava a nome della Guardia Costiera, sul perché Open Arms fosse rimasta in acqua tutti quei giorni, prima di entrare nelle acque territoriali italiane, io ho la mia idea e rimango di quella idea"*).

Rammentava che, a febbraio 2019, in qualità di Ministro dell'Interno, aveva istituito il tavolo tecnico di coordinamento del contrasto all'immigrazione illegale via mare, per *"coordinare il settore della Difesa, la Marina, i Carabinieri, la Finanza, le Capitanerie di Porto che non dipendevano dal Ministero dell'Interno col Ministero dell'Interno"* e *"ascoltare i suggerimenti, le esigenze, le proposte anche degli altri Ministeri"*. Specificava che gli Stati europei avevano preso atto del nuovo orientamento adottato dall'Italia (*a proposito della necessità che l'indicazione del POS fosse preceduta da un piano di redistribuzione dei migranti*), pur se alcuni paesi, ancora oggi, *"sono assolutamente e fermamente contrari, penso all'Ungheria, alla Polonia, alla redistribuzione obbligatoria, mentre i paesi sulla sponda del Mediterraneo, per ovvi moti, hanno altre sensibilità"* e che, per converso, altri Ministri di altri stati (*"più di un collega"*), considerata la consistente diminuzione degli sbarchi, avevano apprezzato la linea italiana (cfr. pg. 55)

"Dai tavoli tecnici dei diversi Ministeri" era stata vagliata la possibilità che la linea intrapresa dal Governo potesse violare la normativa internazionale a proposito del salvataggio, potendo sul punto il SALVINI affermare che *"dal nostro punto di vista è stato fatto tutto in base alle convenzioni internazionali da Amburgo vigenti sui salvataggi e sugli interventi in mare"*, anche in relazione alla perdurante validità della *"ipotesi spagnola"*, cioè della congrua assunzione di responsabilità da parte dello Stato di bandiera della nave.

Circa lo sbarco dei minori, l'imputato non ricordava chi avesse disposto lo sbarco dei minori (*"quello del 17"*), assumendo che, di regola, era il Capo di Gabinetto che gli rappresentava la necessità di farli sbarcare e lui ne dava l'autorizzazione, sicché poteva ragionevolmente *"immaginare"* che fosse *"andata così anche in questa occasione"*.

Chiestogli se nel momento in cui era stato concesso il ridosso alla OPEN ARMS a Lampedusa si fosse considerato che ciò potesse concentrare sull'Italia il compito di farsi centro di coordinamento per tutte le operazioni conseguenti, il SALVINI affermava che, poi, di fatto, era avvenuto proprio questo ribadendo che, anche senza l'intervento della Procura

di Agrigento, lo sbarco ci sarebbe stato (*"Così è avvenuto. Ripeto a prescindere dall'intervento del Procura di Agrigento, lo sbarco ci sarebbe stato. Assolutamente. Pur ritenendo noi in punta di diritto che...la competenza era di altri, è chiaro che quando ti entrano in porto, rifiutando la ONG di essere fianco accompagnata da mezzi della Guardia Costiera italiana, è chiaro che lo sbarco ci sarebbe stato"* : cfr. pg. 57).

L'imputato, infine, spiegava che la redistribuzione effettiva avveniva sempre dopo lo sbarco, mentre *"l'impegno formale o informale a volte telefonico a volte scritto noi lo chiedevamo prima dello sbarco"* (cfr. pg. 60) ed aggiungeva che non gli risultavano dei casi in cui il Ministero dell'Interno avesse consentito lo sbarco senza la concessione del POS, puntualizzando che *"al Ministero dell'Interno compete la concessione del POS , gli episodi di sbarchi senza POS, ad esempio quella della MAR IONIO (è) però disposta da altri"*.

§§§

All'udienza del 16 febbraio 2024, acquisito, sull'accordo delle parti, il verbale di assunzione di informazioni (*con le relative trascrizioni*) rese in data 2/10/2019 da PIANTEDOSI Matteo dinanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, si procedeva all'esame del medesimo PIANTEDOSI.

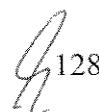
§§§

Si riporta qui di seguito una sintesi delle dichiarazioni rese dal teste **PIANTEDOSI Matteo** (cfr. pg. 6 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 16/2/2024).

Il testimone, all'epoca dei fatti di causa Capo di Gabinetto del Ministro dell'Interno, ha dichiarato che le comunicazioni relative ad operazioni di soccorso analoghe a quelle realizzate da OPEN ARMS pervenivano *"attraverso rapporti che avevano l'ufficio con il Comando delle Capitanerie di Porto, che avevano un po' il controllo di quello che avveniva nel Mediterraneo, e che passava attraverso le comunicazioni al nostro National Coordination Center, alla Direzione Centrale della Polizia delle Frontiere e dell'Immigrazione"*, precisando che *"solitamente c'è un flusso continuo di comunicazione, tuttora è così, per cui si viene avvisati che ci sono eventi in corso"* e che esisteva anche *"una chat comune, degli uffici in cui si viene avvisati sin dal nascere dell'evento di questo tipo di eventi"* (cfr. pag. 6, 7, 73, 74, 75, 76).

Soggiungeva, altresì, il PIANTEDOSI che la suddetta *"chat comune"* coinvolgeva *"Funzionari appartenenti alle varie Direzioni Centrali dell'Amministrazione, per quanto riguarda il Ministero dell'Interno, Dipartimento di P.S., Dipartimento di Libertà Civili e anche Ufficio di Gabinetto, non so se sia condivisa anche con gli Ufficiali delle Capitanerie di Porto che comunque concorrono, sono organici ad un'altra amministrazione, però sicuramente da noi, Direzione Centrale dell'Immigrazione, Dipartimento delle Libertà Civili Immigrazione, Ufficio di Gabinetto"* (cfr. pag. 7).

Con riguardo alle azioni di salvataggio poste in essere da OPEN ARMS, il teste riferiva che *"tutto"* aveva avuto inizio in forza di *"una segnalazione, c'era all'epoca una missione di matrice Europea, UNAVFOR Med che aveva anche sistemi di sorvolo, ci fu una segnalazione di tre barche, tre piccole barche così, che erano in navigazione, per i quali erano stati attivata la Guardia Costiera Libica, e dopo un po' [...] ci fu la segnalazione che la Open Arms, appunto si era diretta su una queste e poi aveva effettuato l'operazione di recupero della prima parte delle persone. Poi ci furono nei giorni successivi altri eventi a cui concorse la Open Arms e [...] uno sicuramente in acque SAR maltesi e l'altro, il secondo di mezzo, credo ancora fosse in acque SAR libiche"* (cfr. pag. 7).

 128

Con riferimento al primo evento SAR, il testimone assumeva di credere che il coordinamento fosse *“dei libici insomma, della Guardia Costiera Libica in qualche modo”* (cfr. pag. 7), ricordando che la qualificazione data da ITMRCC, nella comunicazione data al Ministero dell'Interno, era *“Fenomeno di immigrazione clandestina”* (*“cioè le Capitanerie di Porto nella comunicazione a noi, adesso non so se prima di questo ci fosse una qualificazione anche dei libici o delle altre Autorità anche internazionali che in qualche modo concorrevano, sicuramente a noi le comunicazioni arrivavano dall'ITMRCC e lo qualifica come tale”*, cfr. pag. 8)

In proposito, il PIANTEDOSI affermava che, anche sulla base dei comportamenti che stava assumendo OPEN ARMS, avevano attivato tutte le procedure *“di predisposizione del decreto interministeriale... (per) vietare l'ingresso in acque nazionali alla OPEN ARMS ...anche perché ...OPEN ARMS in quell'evento, ma anche in eventi precedenti, mirava subito a venire verso l'Italia, cioè...ritenevano che non fosse legittimo farsi coordinare dai libici, però trascuravano ...il fatto che ...richiedere assistenza o comunque la possibilità di sbarcare le persone in Tunisia o a Malta, quindi sempre c'era un preordinato orientamento a portarli in Italia, questo veniva da noi qualificato come...una preordinata volontà di portare migranti in Italia piuttosto che fare operazioni di salvataggio”* (cfr. pg. 8).

In tal senso, specificava, per un verso, che il provvedimento era stato delineato, mediante una vera e propria *“istruttoria”* *“dall'Ufficio di Gabinetto con le interlocuzioni che avvenivano col Dipartimento della Pubblica Sicurezza, la Direzione Centrale dell'Immigrazione e anche un po' gli elementi che venivano condivisi, ovviamente il tutto spesso in maniera anche informale telefonica con l'ITMRCC, vale a dire le Capitanerie di Porto [...]”* (cfr. pag. 9), per altro verso, che tra gli elementi analizzati che avevano portato a valutare come *“non inoffensivo”* il passaggio dell'OPEN ARMS, e quindi ad emettere il provvedimento inibitorio, un ruolo importante aveva avuto la linea di condotta tenuta dal natante (segnatamente, *“il fatto per esempio che appunto non aveva accettato il coordinamento della Guardia Costiera Libica, e c'era anche stato [...] credo che in quel periodo ci fosse stato anche un procedimento giudiziario in cui si era nella fase di richiesta di rinvio a giudizio credo, credo poi al di là dell'esito che credo abbia portato un'archiviazione, però c'era già come dire una situazione generale di valutazione, proprio di questa ONG di Open Arms [...] e anche il fatto proprio che [...] chiedeva direttamente il POS solo all'Italia, pur trovandosi, ripeto, a parte le acque SAR Libiche, l'ONG eccezionano che la Libia era un Paese che non avesse titolo a coordinare, insomma in quanto Paese non sicuro, però c'era la vicinanza della Tunisia, che tecnicamente era un Paese che poteva sicuramente mettere a disposizione un porto di sbarco, c'era Malta nel frattempo, quindi Malta adesso al di là del fatto che Malta noi l'Italia può avere anche degli accordi su come gestire in maniera coordinata, ma non può essere un soggetto a nostro., per come la vedevamo, un soggetto privato che potesse decidere quale era il caso della normativa applicabile, quindi chiedeva direttamente”*).

Quindi il teste affermava che, secondo la normativa internazionale *(che prevede “una divisione delle acque anche internazionali, appunto acque SAR che vanno anche oltre le acque nazionali dei singoli paesi e che attribuirebbero la competenza ai singoli paesi”)* il coordinamento degli eventi SAR doveva essere assunto dai *“Paesi [...] all'interno delle cui acque SAR ricade l'evento”* (cfr. pag. 9) e dopo avere ribadito che, per il primo evento di soccorso, era competente *“La Libia”*, affermava che tale Stato non aveva comunque diretto le operazioni di salvataggio, poiché *“la segnalazione riguardò originariamente tre natanti che si erano mossi, di cui i libici riuscirono in due casi a recuperare, quindi a predisporre il salvataggio, il recupero che dir si voglia,”*, mentre *“il terzo fu preso dalla Open Arms”* (cfr. pag. 9).

Circa le condizioni di galleggiabilità dei natanti di cui si era rilevata la presenza, PIANTEDOSI evidenziava che sovente vi erano delle *“difficoltà”* tra le segnalazioni promananti da EUNAVFOR Med e i rapporti delle ONG, ivi compresa OPEN ARMS; le organizzazioni operanti i salvataggi tendevano, infatti, a *“rappresentare sempre una situazione di cosiddetto distress, cioè di condizioni di difficoltà in cui versa il natante”* (cfr. pag. 11), aggiungendo che il fatto che nel decreto dell'1 agosto si fosse riportato, a proposito della situazione in cui versava l'imbarcazione soccorsa, il termine *“distress”*, dipendeva *“probabilmente”* dalla catena di comunicazioni, segnatamente dal fatto che la nave avesse, nella sua segnalazione, adoperato tale termine, poi riproposto dagli ufficiali della Capitaneria di Porto, ma senza valutarne la

corrispondenza ad una situazione specifica (*"non credo che ci fosse una valutazione di merito nel riprendere quel tipo di valutazione...credo che l'utilizzo di quel termine, in maniera erronea...fosse una mera riproposizione"*).

In merito al rifiuto espresso dal Comandante di OPEN ARMS di consegnare a Malta i 39 migranti soccorsi nell'ambito della terza operazione, nel premettere che, in quel periodo, le autorità italiane intrattenevano *"contatti molto intensi"* con le Autorità maltesi, nell'ottica di una *"proficua collaborazione"* e nella consapevolezza, da parte degli esponenti italiani, *"della minore capacità di Malta"* *"di provvedere ...a un fenomeno così grande"* (cfr. pag. 11), il testimone asseriva che *"...i maltesi ...mandarono anche una loro motovedetta per prendere questi 39 migranti, che ritenevano gli spettassero diciamo così, per la fornitura dell'assistenza, in quanto recuperati in acque SAR maltesi ..."*, aggiungendo che il mancato trasbordo aveva causato anche l'insofferenza dei migranti in oggetto (che *"chiesero conto al Comandante della nave, di come mai non avessero acconsentito alla discesa a Malta"*, cfr. pag. 11 e 12).

Secondo il PIANTEDOSI, il Comandante non avrebbe potuto opporsi al trasbordo dei migranti, tenuto conto del fatto che la richiesta proveniva direttamente dall'Autorità competente e che *"l'accettazione di un alleggerimento parziale sarebbe stato quantomeno corrispondente [...] a norme di prudenza, diciamo, per la sicurezza delle stesse persone che stavano a bordo"* (cfr. pag. 12).

Ricordava, quindi, il teste che *"Il TAR Lazio intervenne perché c'era stato un ricorso fatto dalla ONG"*, precisando che questo provvedimento *"era interpretabile... non come totale accoglimento e quindi come autorizzazione allo sbarco, ma ...nel senso che doveva essere consentito l'ingresso nelle acque nazionali per...verificare se c'erano esigenze a bordo ...di tutela di vulnerabili, di prestazioni di soccorso"* che, peraltro, loro avevano già effettuato anche quando la nave si trovava nelle acque internazionali, puntualizzando di aver dato disposizione *"di ottemperare a quello che era lo specifico dispositivo del provvedimento che nulla diceva dello sbarco"* (cfr. pag. 12, 13).

Pertanto, proseguiva il PIANTEDOSI, non si era ritenuto di concedere il POS essendosi ritenuto che *"il dispositivo del provvedimento del TAR imponesse o superasse il provvedimento di interdizione e di divieto da questo specifico punto di vista"* (cfr. pag. 13).

Con riferimento all'indicazione del POS, rammentava che si trattava di un provvedimento che, a quel tempo, rientrava nelle competenze del Ministro dell'Interno, rassegnando, a fini di chiarimento della complessa tematica, che *"sotto la denominazione POS in realtà si cela insomma con una questione mai chiarita del tutto dalla normativa internazionale e nazionale, perché in realtà l'autorizzazione allo sbarco può incrociare l'azione coordinata o comunque il prevalere delle funzioni specifiche di diverse autorità a seconda dell'evento di come si presenta. Negli anni è stata sempre una funzione, anzi la normativa, la radica essenzialmente all'autorità di soccorso marittimo che poi secondo l'applicazione anche dell'ordinamento internazionale, del nostro ordinamento sono le Capitanerie di Porto, insomma il comando delle Capitanerie di Porto. Negli anni ci sono state molte iniziative anche di una qualche condivisa regolamentazione, perché il fenomeno assoluto, soprattutto il fenomeno migratorio ha assunto dimensione e caratteristiche tale che si incrociano, e spesso si sovrappongono sia esigenza di soccorso, ma anche esigenza appunto di contrasto all'immigrazione irregolare, e quindi altre cose, quindi praticamente dico questo per dire cosa, più o meno in maniera che è stata anche scritta in passato, poi con propositi di rivederla, ma sostanzialmente l'autorizzazione allo sbarco, alla scelta del porto di sbarco, tutt'oggi compete al Ministero dell'Interno per una prassi consolidata e condivisa, perché c'è tutta una logistica da mettere in campo al momento dello sbarco, ma le esigenze di soccorso in quanto tale, le valutazioni di carattere medico, tutto ciò che riconducibile al più ampio concetto di soccorso, non competono al Ministero dell'Interno, può competere come l'hanno dimostrato molti casi, credo precedenti ma sicuramente successivi, anche di recente ad altre autorità"* (cfr. pag. 14).

In altri termini, ove (anche) nel caso OPEN ARMS fossero emerse problematiche legate alla salute, all'igiene e alla sicurezza dei passeggeri della nave, si sarebbe dato immediato corso allo sbarco, tramite Medevac: *"queste esigenze possono essere rappresentate o in quota parte per giustificare ed effettuare, si chiamano MedEvac, evacuazioni mediche, persone che [...] manifestano [...] condizioni mediche per cui non è compatibile la permanenza a bordo, e anche in questo caso*

ne furono fatti diversi prima ancora che poi insomma avverrà lo sbarco. Se è una situazione complessiva, collettiva diciamo, che mette in discussione l'incolumità, la sicurezza, le condizioni sanitarie complessive, non compete al Ministero dell'Interno quale può anche dire, per me dal punto di vista, diciamo, di quelle che sono le mie procedure, devi andare nel porto di X, oppure non ci deve andare proprio, però se ci sono poi le condizioni di processo [...] il soccorso supera tutto, il soccorso alle persone anche se ci fossero esigenze di contrasti all'immigrazione irregolare, mettiamo pure di prevenzione anti terrorismo, ovviamente di soccorso alle persone supera tutto, e quindi bisogna in qualche modo che l'autorità competente assuma la decisione di farlo fare, lo può comunicare a noi, non c'è nessun modo né noi abbiamo mai opposto resistenze quando questo si è verificato" (cfr. pag. 14).

Il teste, quindi, proseguiva affermando, per un verso, che gli enti ufficiali deputati all'attestazione di simili criticità erano l'Ufficio di Sanità Marittima", l'USMAF e il CIRM (cfr. pag. 14, 15), per altro verso, che nel caso di specie, non sussisteva un'attestazione USMAF o CIRM che imponesse lo sbarco (generale) per ragioni medico-sanitarie (cfr. pag. 15).

Peraltro, il caso dei migranti gettatisi in acqua non rappresentava "nulla che alterasse, in quel momento specifico il processo decisionale" (cfr. pag. 16) e (facendo riferimento alla circostanza per la quale l'imputato, in sede di esame, aveva asserito che, perlomeno nel periodo ricompreso tra il 14 e il 20 agosto 2019, sulla scorta delle comunicazioni pervenitegli, la situazione era tranquilla), il PIANTEDOSI sosteneva che "nessuno" aveva certificato tentativi di suicidio dei migranti a bordo di OPEN ARMS e che, in ogni caso, "non deve essere il Ministero dell'Interno a valutare queste cose, perché sono cose che mettono in campo l'esigenza di soccorso delle persone per sopravvenute condizioni [...] che non può proseguire più la situazione che si è creata, non spettano al Ministero dell'Interno" (cfr. pag. 36). Del resto, l'Ufficio di Gabinetto e il Ministro dell'Interno erano edotti del gran numero di migranti a bordo dell'OPEN ARMS (cfr. pag. 78), escludendo, per converso, fossero state veicolate notizie di situazioni di allarme per la salute generale o di pericolo (cfr. pag. 81, 82, 83).

Affermava, quindi, il PIANTEDOSI che i POS temporanei sono previsti "dalla normativa internazionale", in ossequio alla quale questi possono coincidere finanche con la stessa imbarcazione ove "il naufrago [...] la persona una volta recuperata in mare, viene portata, messa in sicurezza e gli viene assicurato il soddisfacimento dei primi bisogni", in base alla tipologia di natante, "in attesa che poi si determini lo sbarco" (cfr. pag. 16). Nel 2019, invero, si era tenuto un tavolo tecnico nel quale si era pure parlato "di come poter disciplinare, diciamo, il Place Of Safety temporaneo a bordo di navi per contemperarlo alle diverse esigenze che si rappresentavano... cioè l'esigenza di comunque tenere in sicurezza delle persone..." (cfr. pag. 17).

Con riguardo al tema della redistribuzione, il PIANTEDOSI rimarcava come nel corso della vicenda dell'OPEN ARMS fossero state avviate delle "interlocuzioni" al fine di "acquisire la disponibilità di alcuni paesi a poter accedere ad una redistribuzione delle persone una volta poi arrivate", in conformità ad una prassi che ebbe a consolidarsi nei mesi successivi "in ambito europeo" (cfr. pag. 17).

Il teste escludeva di avere mai detto al SALVINI "che c'erano criticità che imponevano lo sbarco" (cfr. pg. 17).

Affermava quindi il PIANTEDOSI che la Spagna, infine, aveva concesso il POS, rimarcando che l'azione di Governo mirava anche a "sollecitare una collaborazione dei Paesi Europei, che facesse in modo che l'Italia non fosse l'unico porto di destinazione dei flussi migratori che arrivavano con il corridoio del Mediterraneo Centrale [...] questa sollecitazione sembrava produrre dei frutti" e "si manifestò col fatto che la Spagna annunciò di dare la disponibilità ad accogliere le persone".

Si cercava di far valere il principio per il quale "il Paese di bandiera, soprattutto per eventi che avvengono in acque internazionali, secondo la composizione del diritto internazionale, doveva farsi in qualche modo carico del problema, e quindi in qualche modo assumere coordinamento, esigenze di soccorso e quant'altro, e quindi anche assistenza delle persone e quindi richiederne poi la destinazione presso il proprio Paese".



Tuttavia, in concreto, *“la nave Open Arms disse che non riteneva di non essere in condizioni di andare in Spagna, e quindi la Spagna cercò di mandare anche una nave, anzi fece partire una nave che era diretta qui in Italia per prendere le persone”*, suggerendo anche il teste che potessero essere pure altre le situazioni che inibivano al natante il ritorno in Spagna: *“poi dissero qualcosa che riguardava il fatto che avevano la certificazione nel Paese di bandiera, che riguardava un numero minore di persone a bordo, credo che insomma temessero di incorrere in qualche sanzione, perché avevano fatto operazioni prendendo a bordo persone in un numero maggiore rispetto a quello che avevano preso, comunque sta di fatto che ecceziono delle situazioni, delle condizioni per cui non ritennero di aderire a questa proposta del proprio Paese di bandiera”* (cfr. pag. 18, 19).

Il PIANTEDOSI rammentava che OPEN ARMS, dopo l'individuazione del POS da parte della Spagna, in alcune e-mail, aveva puntualizzato la necessità di ottenere di alcune rassicurazioni sulla mancata irrogazione di sanzioni da parte del governo spagnolo, ben più severe di quelle dell'ordinamento italiano (cfr. pag. 19).

Riferiva, quindi, che la Guardia Costiera aveva, a talune condizioni, il potere di autorizzare lo sbarco, a seguito di una certificazione USMAF (*“...fu in quel periodo dopo qualche giorno, successe a fine mese, più o meno ci fu la Mare Ionio, un'altra nave di una ONG, che si trovava nell'analoga situazione e ci informò, ad un certo punto, dopo tutta l'evoluzione, anche qui, della situazione, provvedimento interministeriale di divieto, tutti i negoziati e tutte le trattative, ad un certo punto l'USMAF ritenne che c'era una situazione non prorogabile della permanenza delle persone a bordo, [...] comunicò direttamente che aveva in qualche modo [...] effettuato il trasbordo o ordinato, disposto l'attracco nel porto”*) (cfr. pag. 19).

Per quel che attiene la questione dei migranti minori di età, il PIANTEDOSI - nel premettere che, dopo la ricezione della nota dell'8 agosto 2019 redatta dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale per i Minorenni, erano state inviate alla Procura medesima delle missive, stilate sotto il suo coordinamento, a firma dell'imputato (cfr. pag. 20)- affermava che *“tutto il tema dei minori, che fu oggetto di rapporti epistolari, non solo con le Autorità Giudiziarie Minorili, si svolse sul concetto che fintanto che si era stati in acque internazionali si riteneva che il nostro Paese non avesse degli obblighi [...] di tutela di eventuali minori presenti a bordo”*, aggiungendo che, del resto, la presenza di minori *“era legata a dichiarazioni fatte dal personale a bordo delle navi, ma”* senza accertamenti, tant'è che taluni dei soggetti prima indicati come minorenni, dopo lo sbarco, risultavano invece maggiorenni (cfr. pag. 20).

In ogni caso, le Autorità italiane condividevano l'assunto giuridico (tra l'altro, a dire del teste, ribadito dalla CEDU) secondo cui *“una nave in acque internazionali”* avesse *“innanzitutto la giurisdizione del paese di bandiera”*; per di più, soggiungeva, i *“presunti”* minori in OPEN ARMS non erano *in toto* privi di tutela, non erano abbandonati a se stessi, atteso che *“il Comandante della nave era un riferimento secondo le norme internazionali di espressione di giurisdizione”* e c'erano delle *“figure adulte”*, degli accompagnatori (cfr. pag. 21).

Il PIANTEDOSI confermava poi che, quando la LAMORGESE aveva assunto l'incarico di Ministra dell'Interno, *“succedendo”* al SALVINI - sebbene la linea del Governo Conte Due divergesse da quella precedente perché non si praticava più *“l'emanazione di provvedimenti interministeriali di divieto”* - c'erano stati comunque dei ritardi nella concessione del POS, che dipendevano dalle *“macchinose”* procedure da attivarsi, coinvolgenti la *“Commissione Europea”*, *“la DG Home”*, al fine di rendere effettiva la cooperazione tra gli Stati Europei nell'ottica di un'equa redistribuzione dei migranti soccorsi (cfr. pag. 21). Infatti, la politica di redistribuzione, avviata col Governo CONTE-UNO, era proseguita con il Governo successivo (cfr. pag. 22) *“a un certo punto prese progressivamente piede questo tipo di pratica, che comunque faceva sì che si aspettasse, che si componesse questa prospettiva di distribuzione prima di ordinare lo sbarco”* (cfr. pag. 23).

Il teste ha poi precisato che, in alcuni casi, il POS poteva essere rilasciato dalla Capitanerie di Porto *(come credeva di ricordare fosse avvenuto nel caso della MAR IONIO, della GEO BARENTS e della HUMANITY 1)*, precisando che in tali casi si parlava più esattamente di POS *“nel senso inteso come autorizzazione allo sbarco...”* *“cioè..lo sbarco deciso da autorità diverse dal*

Ministero dell'Interno" e che, nei casi in cui è la Capitaneria di Porto ad autorizzare lo sbarco, ciò viene comunicato al Ministero dell'Interno "in maniera anche successiva o contemporanea" (cfr. pag. 26).

Peraltro, il PIANTEDOSI affermava che, secondo prassi, gli accordi di redistribuzione dei migranti, miranti ad acquisire la volontaria disponibilità degli Stati Europei alla presa in carico di singoli gruppi di soggetti soccorsi, venivano suggellati anteriormente al rilascio dell'autorizzazione allo sbarco, spiegando che le interlocuzioni si protraevano per diverso tempo e, in generale, le procedure avviate a tal fine richiedevano tempi lunghi per il loro completamento e ciò implicava attesa e procrastinazione dello sbarco per un periodo *ab origine* indefinibile (cfr. pag. 27).

Il teste segnalava, quindi, che anche prima del caso OPEN ARMS si erano verificati sbarchi ritardati a causa dei tempi tecnici delle trattative di redistribuzione, che avevano interessato le navi "Diciotti" e "Gregoretti" (cfr. pag. 28).

Il PIANTEDOSI ricordava che la prima operazione di soccorso fosse stata coordinata dalle Autorità libiche, e così era stato comunicato dai Centri Coordinamento Soccorso Marittimo; non era in grado, tuttavia, di spiegare perché nel decreto interministeriale del 1° agosto questa circostanza non fosse stata indicata (cfr. pag. 29); aggiungeva che "la Libia ha adempiuto a tutte le normative internazionali riconoscendo la propria zona SAR, costituendo la propria Guardia Costiera", venendo finanziata anche da "organismi internazionali, tra cui anche l'Europa" e che come tale era legittimata a svolgere "attività di ricerca e soccorso in mare".

In tal senso, il teste teneva a distinguere l'opera della Guardia Costiera libica dal tema della situazione, ampiamente documentata, dei Centri di detenzione illegale presenti sul territorio libico, teatro di torture, violenze sessuali e riduzione in schiavitù, sostenendo che "quando la Libia interviene in mare e fa queste operazioni, salva delle persone prima di tutto [...] li porta in un Paese dove se si è nelle mani dello Stato, probabilmente si ha un destino, se si è nelle mani dei trafficanti se ne ha un altro" (cfr. pag. 44).

Il PIANTEDOSI ricordava di avere partecipato al "processo decisionale, valutativo" che avrebbe dovuto condurre all'emanazione del secondo decreto interministeriale di interdizione all'ingresso nelle acque territoriali ("Io ricordo ci fu un'interlocuzione con l'Avvocatura Generale, perché poi di fronte a questo caso particolare, perché ritenevamo che il provvedimento fosse rimasto in vigore e però ponemmo l'organo erariale, insomma legale erariale al nostro Avvocato, dicemmo che si fa? E si convenne che dato anche che il provvedimento è stato emanato., essendo stato emanato il primo agosto, e quindi faceva riferimento solo alla prima operazione di imbarco, di recupero che aveva fatto la Open Arms, ma poi c'erano stati altri tra cui anche questi episodi che assumevano una particolare valenza, i due recuperi successivi, che fosse opportuno anche in una sorta di conferma del divieto, reiterare l'atto mettendo in premessa intanto come fatti sopravvissuti gli ulteriori recuperi fatti dalla nave, e poi quindi anche come esplicitazione che rimaneva fermo il divieto, ecco tutto qui, era un provvedimento che voleva avere anche una connotazione di tipo confermativo rispetto a quello che noi ritenevamo ci fosse in quel momento" (cfr. pag. 30), ribadendo che l'ordinanza TAR, dal suo punto di vista, non aveva sospeso "nella sua generalità" il decreto interministeriale di interdizione, poiché assurgeva a "provvedimento di natura tipica", che prescriveva di consentire l'ingresso allo scopo di constatare se i migranti necessitassero di assistenza, nulla imponendo rispetto allo sbarco.

Sicché, per il PIANTEDOSI, una volta ottemperato quanto stabilito nel provvedimento del TAR, verificando l'eventuale stato di bisogno dei soggetti soccorsi e, dunque, soddisfatte le prescrizioni del suddetto provvedimento, il decreto, secondo il convincimento del Ministero dell'Interno, avrebbe riacquisito tutta la sua efficacia ("a quel punto si riespande la vigenza del provvedimento interministeriale" cfr. pag. 33).

Di converso, rammentava il teste che, poiché la Procura aveva disposto lo sbarco dei minori, nella successiva fase di giudizio, si dichiarava la cessazione della materia del contendere.

Il PIANTESOSI, peraltro, ricordava che, nella notte di Ferragosto (del 2019), aveva intrattenuto una interlocuzione con MARTELLO Nunzio, del Comando Centrale della Capitaneria di Porto, il quale, alla luce delle *“condizioni meteo marine che andavano peggiorando”*, riteneva di dover autorizzare il ridosso di OPEN ARMS a Lampedusa, senza autorizzazione a sbarcare.

Il teste riferiva di avere espresso al MARTELLO la sua opinione, nel senso di *“non farli andare verso Lampedusa”* e gli aveva indicato *“altre due possibilità”*, Taranto o Pozzallo, ritenendo preferibile che *“l'eventuale successivo sbarco”* avvenisse *“...in altri contesti e non a Lampedusa”* e ciò *“per le condizioni [...] di Lampedusa”* (cfr. pag. 35), atteso che si cercava di *“preservare dal probabile riempimento”* l'Hotspot di Lampedusa (cfr. pag. 57, 58).

In ogni caso, precisava, con riguardo alle due possibilità prospettate al MARTELLO, che non si discuteva di *“porti di destinazione”*, *“perché io in quel momento non potevo, ritenevo di non dovere né potere dare posti di destinazione”* (cfr. pag. 40) e, in merito alla decisione di MARTELLO di autorizzare il ridosso, *“decide l'autorità preposta che è l'Autorità Marittima, che è appunto la Capitaneria di Porto, lo decide lui”* (cfr. pg. 56). Specificava che MARTELLO, alla sua indicazione di Taranto o Pozzallo, gli aveva risposto che per le condizioni meteo marine era assolutamente preferibile che la nave ridossasse su Lampedusa e, a quel punto, aveva detto *“decidi tu”*.

Peraltro, il teste affermava che l'individuazione del POS era da ricondursi alla discrezionalità del *“Gabinetto del Ministro in accordo con le strutture del “Ministero, Dipartimento Libertà Civile e Direzione Centrale Immigrazione”*, rimarcando che *“la discrezionalità non era libero arbitrio, era legata quasi sempre la scelta dei luoghi, secondo le esigenze che poi si rappresentavano nell'immediatezza dello sbarco, tuttora avviene così, se uno dice vai in porto piuttosto che un altro, perché secondo le condizioni del momento, e degli Hot Spot o della nave stessa, si ritiene tecnicamente preferibile, logisticamente preferibile un luogo anziché un altro”* (cfr. pag. 36, 37).

In proposito, nel puntualizzare che *“il Ministro dava indicazioni”* nell'esercizio della *“funzione politica, perciò c'è distinzione tra fare il Ministro e il Capo di Gabinetto [...] il Ministro dà degli indirizzi politici, la struttura poi le applica”*, assumeva che, nello specifico, la linea interpretativa era che *“c'era il divieto interministeriale che non era stato superato e revocato”* (cfr. pag. 38), mentre, con riguardo al nuovo decreto interministeriale di cui si ventilava l'emanazione, precisava che *“La decisione era sempre istruita dall'ufficio, sottoposta al Ministro che ovviamente lo sottoscrive e quindi evidentemente per parte sua in quel momento la condivise”* (cfr. pag. 40).

In merito allo sbarco dei minori, il teste premetteva che *“c'era stata una interlocuzione del Ministro, ovviamente preparata dall'Ufficio con le Autorità Giudiziarie Minorili, poi in realtà c'era stata anche un carteggio con il Presidente del Consiglio dei Ministri, che aveva posto anch'egli la questione di autorizzare lo sbarco dei minori, credo sin dal momento in cui si erano trovati in acque internazionali”* e proseguiva nel senso che *“Alla fine questo carteggio, questa corrispondenza si risolse con il Ministro Salvini che scrisse, e quindi diedi poi mandato di farlo, di far sbarcare i minori non condividendo la posizione che aveva assunto il Presidente del Consiglio dei Ministri, per motivi eminentemente giuridici, ma richiamandosi alle norme che prevedono che il Presidente del Consiglio dei Ministri, se lo ritiene e quando lo ritiene, può revocare i provvedimenti dei Ministri e comunque indirizzarli insomma, può surrogare le decisioni dei Ministri, e quindi in quel caso il Ministro dell'Interno rispose che non era d'accordo ma ottemperava”* (cfr. pag. 40).

Peraltro, il PIANTEDOSI rimarcava che, dopo l'entrata nelle acque territoriali, pur vigendo il principio di non respingimento, lo sbarco dei minori non era stato immediatamente autorizzato perché *“l'evento si era radicato in acque internazionali, quindi radicano la giurisdizione e la competenza dello Stato di bandiera, prima cosa. Seconda cosa, si sosteneva anche che probabilmente [...] innanzitutto i minori non era accertati come tali, erano in una situazione di commistione, diciamo, su una nave che quindi avrebbe presupposto che l'escamotage di ritenerli pregiudizialmente minori, in maniera non accertata avrebbe fatto sì che uno, come dire, depotenziava tutta quella che era l'iniziativa di contrasto all'immigrazione irregolare, e questo in un contesto in cui comunque il minore, per quanto non accompagnato, nel senso senza genitori, comunque si trovava in un riferimento,*

sempre perché a bordo di una nave internazionale in cui c'è un Comandante della nave che esercita la giurisdizione dello Stato nazionale, si trovava in una condizione in cui qualcuno poteva provvedere alla sua tutela, secondo quello che è l'ordinamento internazionale" (cfr. pag. 53).

Per quel che concerneva, poi, l'avvio delle procedure di redistribuzione, il PIANTEDOSI ricordava, per un verso, che il Presidente del Consiglio dei Ministri, facendo riferimento ad iniziative che aveva assunto lui, aveva rappresentato che c'erano già delle interlocuzioni avanzate sullo sbarco delle persone; per altro verso, che il Ministero dell'Interno non si era attivato con analoghe interlocuzioni finalizzate alla redistribuzione, perché in quel momento OPEN ARMS sostava in acque internazionali e si considerava "prioritaria" l'"*esigenza di affermare il principio*" per cui era "*ancora vigente il divieto interministeriale di ingresso*" e sussisteva, in virtù della posizione di OPEN ARMS, "*la competenza e la giurisdizione dello Stato di Bandiera*": "*...segnalo che fino alla fine, se fosse arrivata in tempo la nave spagnola, questo caso si sarebbe risolto con l'affermazione di principio che l'evento avvenuto in acque internazionali era competenza e giurisdizione dello stato di bandiera esarebbe stato un grande successo...si sarebbero salvate le persone e si affermava il principio di diritto che il Governo riteneva doversi affermare che non era l'Italia [...] l'unico Paese che si doveva fare carico delle persone che arrivavano*" (cfr. pag. 41).

Riferiva, quindi, il PIANTEDOSI che le autorità italiane, alle richieste di POS formulate da OPEN ARMS, si erano limitate a comunicare "*il divieto di ingresso in acque nazionali*", ritenendolo "*assorbente rispetto a ogni valutazione*" (cfr. pag. 71), aggiungendo che la nota del Vice Capo di Gabinetto, Formicola, del 19 agosto 2019 - con la quale era stata esplicitata chiaramente la posizione sulla reale efficacia del provvedimento sospensivo adottato dal Presidente del TAR Lazio e quindi sull'attuale vigenza del divieto di sbarco- era stata "*ampiamente concordata*" ed esprimeva una linea valutativa della quale il Ministro SALVINI era a conoscenza (cfr. pag. 78, 79).

Infine, il teste affermava che il Comandante di OPEN ARMS sapeva che la sua imbarcazione poteva già definirsi come POS provvisorio, perché tenuto ad agire secondo la normativa internazionale che lo prevede, in ossequio alle "*Linee Guida IMO*" (cfr. pag. 71) e ribadiva, con riguardo all'idoneità della nave a costituire un POS provvisorio (*ad onta sia del numero di persone che si trovavano a bordo rispetto a quello che l'imbarcazione era abilitata a contenere, sia del numero di giorni (circa 20) trascorsi in quella situazione*) che, da parte degli organismi competenti, non era pervenuta alcuna segnalazione concernente il fatto che la situazione era ingestibile ("*...adesso non è che voglio tirarmi indietro... la valutazione che fa la componente tecnica è un precedente rispetto alla determinazione, ...né potremmo...mai impedire quella che dice no, devono sbarcare perché ormai le condizioni per vari motivi...*").

In proposito, il teste aggiungeva che a creare quelle condizioni di sovraffollamento sulla nave aveva concorso la stessa OPEN ARMS e che tale circostanza lasciava presupporre che tutto sommato "*le prioritarie condizioni di dignità e di sicurezza delle persone*" potessero essere assicurate, almeno fino a quando qualcuno non "*ci comunicava : guarda la situazione non è più procrastinabile*".

Il testimone concludeva di avere rassicurato il Ministro SALVINI sulla legittimità di tutte le sue scelte, spiegando che il suo ruolo era proprio "*quello di garantire la correttezza legale, dal mio punto di vista, ... di quella che era l'azione del Ministro*" (cfr. pag. 83).

§§§

All'udienza del 22 marzo 2024 non poteva procedersi, per la sua assenza dovuta ad impegni istituzionali, all'esame del teste della Difesa PISANI Vittorio.

La Difesa rinunciava a tutti i testi della propria lista non ancora esaminati. Le parti - *ad eccezione del difensore della Parte Civile (ARCI*

  135

SICILIA) che insisteva per l'esame del teste MOAVERO MILANESI Enzo-acconsentivano e il Tribunale revocava i relativi mezzi istruttori, con esclusione, per l'appunto, del suddetto teste MOAVERO.

All'udienza del 17 maggio 2024, acquisita la sentenza della Corte di cassazione nr. 2728/2023 del 12/10/2023 prodotta dalle parti civili difese dall'avv. Calderoni, e su richiesta della Difesa, un'intervista rilasciata dal teste MOAVERO, oltre che una nota trasmessa dall'allora Presidente del Consiglio dei Ministri, si procedeva all'esame del teste MOAVERO MILANESI Enzo.

Veniva, quindi, disposta l'acquisizione della documentazione prodotta dalle parti consistente, tra l'altro, nell'atto di intervento *ad adiuvandum* nel ricorso promosso, innanzi al TAR Lazio, da OPEN ARMS.

§§§

Si riportano le sintesi delle dichiarazioni rese da **MOAVERO MILANESI Enzo** (*cf. pg. 8 e segg. delle trascrizioni dell'udienza del 17/5/2024*)

Il teste, al tempo dei fatti Ministro degli Esteri, riferiva che, nella vicenda OPEN ARMS, erano stati gli Uffici della Presidenza del Consiglio (in particolare l'Ufficio del Consigliere Diplomatico del Presidente del Consiglio) a svolgere il ruolo principale di mediatore con gli Stati europei per giungere a una redistribuzione dei migranti, anche se lui stesso si era sempre tenuto al corrente dei vari sviluppi.

Il MOAVERO affermava che, a partire dal mese di agosto 2018, vi era stata, da parte dell'Unione Europea, *“un'attenzione maggiore alla cosiddetta redistribuzione dei migranti sbarcati sul nostro territorio, sottolineo sbarcati perché è una delle questioni di fondo, questa è molto discussa a livello europeo, se questa redistribuzione dovesse essere a monte o a valle dello sbarco”* all'uopo precisando che il al momento della redistribuzione era rilevante perché *“cambia naturalmente la situazione rispetto all'applicazione del cosiddetto Regolamento di Dublino del 2013”*.

In tal senso, il teste spiegava che *“a partire da quel momento c'è stata una maggiore disponibilità da parte degli Stati dell'Unione Europea, di alcuni Stati dell'Unione Europea, come pure una chiusura da parte di altri, e un ruolo di coordinamento da parte della Commissione Europea”*, aggiungendo che mentre *“in una serie di situazioni”* le interlocuzioni con gli altri Stati dell'Unione Europea erano stati fatti dal Ministero degli Esteri, *“nel caso specifico dell'Agosto 2019, di cui stiamo parlando, come dicevo poc'anzi, era stata soprattutto la Presidenza del Consiglio, ad effettuarle”*, limitandosi, per evitare *“sovrapposizioni”*, a seguire la questione *“in maniera anche da avere gli eventuali riscontri, le eventuali conferme, ma io non presi contatti diretti, per esempio, a livello personale, perché evitavamo anche di fare delle sovrapposizioni che potevano complicare il tipo di risultato”*.

Specificava, quindi, di avere appreso quali fossero i Paesi disponibili a partecipare alla redistribuzione dalla lettura della nota del Presidente del Consiglio del 15 agosto (che gli era stata comunicata dagli Uffici del Ministero degli Esteri, come notizia che era uscita nelle agenzie). Si trattava di Germania, Francia, Spagna, Portogallo, Romania e Lussemburgo.

Precisava, tuttavia, il teste che era poi rilevante capire se alla *“disponibilità di principio”*, vale a dire all'impegno di farsi carico di una parte dei migranti, facesse poi seguito *“l'effettiva conferma...con atti formali e poi a maggior ragione l'effettiva partenza di persone verso questi*

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Paesi”, aggiungendo che si trattava di situazioni molto diverse che però uscivano dalla competenza del Ministero degli Esteri quanto meno dalla sfera che noi seguivamo” (cfr. pg. 10)

Il teste rammentava, con riguardo alle “*prese di contatto bilaterali*”, che durante il periodo 14-20 agosto l'unica di rilievo che egli aveva avuto direttamente era stata quella col Ministro degli Esteri Spagnolo (Joseph BORREL); ciò in ragione del fatto che la questione sulla quale v'era “*contrapposizione*” nel dibattito pubblico era quella se lo Stato di Bandiera della nave dovesse essere considerato responsabile, sicché il contatto con il suo omologo spagnolo in quei giorni era stato frequente (“*per cui il Ministro degli Esteri spagnolo è stato in contatto con me frequente, durante i giorni dal 14 al 20 agosto, esprimendo naturalmente il suo punto di vista*”).

A suo parere, nell'estate del 2019, la Libia non poteva essere considerata un posto sicuro, in quanto non aveva aderito alle convenzioni internazionali che definiscono questa nozione.

Tornando al tema del momento della redistribuzione dei migranti, il teste ribadiva che era molto importante stabilire se essa dovesse avvenire prima o dopo lo sbarco, atteso che il Regolamento di Dublino, come riformato nel 2013, poneva “*a carico del Paese di primo arrivo nel territorio dell'Unione Europea, tutta una serie di oneri, di verifica dell'identità delle persone, verifica della loro qualifica in quanto richiedenti asilo, nelle more di queste verifiche e accoglienza ma anche custodia di queste persone*”, anche qualora il migrante si fosse poi allontanato dallo Stato di primo arrivo. Ciò, secondo il MOAVERO, comportava una resistenza da parte degli Stati dell'Unione Europea “*ad accettare persone a bordo di una nave che stanno per sbarcare prima dello sbarco*”, posto che “*farebbe scattare quanto detto del Regolamento di Dublino*”.

In proposito, il teste soggiungeva che “*la linea generale del Governo italiano era quella di ottenere il “superamento”, ovvero una modifica del Regolamento di Dublino che “nel caso dei flussi mediterranei finisce col diventare complesso da gestire come oneri conseguenti da parte dell'Italia”; mentre “la linea subordinata” era quella di ottenere questa redistribuzione prima dello sbarco e “quindi prima che il Regolamento di Dublino facesse scattare gli oneri sempre per l'Italia*”.

In ogni caso, il MOAVERO ricordava che “*l'accettazione di una redistribuzione da parte di altri Stati dell'Unione Europea è avvenuta sempre a valle dello sbarco e non a monte*” e rimarcava che avveniva comunque su base “*volontaria*”, non essendo mai divenuta obbligatoria.

Tornando ai contatti col Ministro degli Esteri spagnolo il teste assumeva che i contatti telefonici erano preordinati a trovare una via di soluzione alla vicenda che “*...aveva connotati drammatici?*” e rimarcava come “*la differenza*” delle posizioni tra i due Governi riguardasse essenzialmente il fatto che la Spagna escludeva di essere responsabile in quanto Stato di bandiera, anche se non escludeva in linea di principio la concessione del POS, e, per converso, riteneva l'Italia responsabile in quanto Stato più vicino (“*la differenza di opinioni di fondo era la seguente “dal punto di vista spagnolo...non c'era dubbio che non esistesse una responsabilità della Spagna in quanto Stato di bandiera della nave” questa era la loro lettura delle convenzioni internazionali, per quanto fosse di lettura dei miei collaboratori al Ministero degli Esteri, era una lettura possibile, le convenzioni non hanno una chiarezza univoca...il Ministro più volte mi diceva...la nave era ormeggiata a largo di Lampedusa...se la competenza ad autorizzare lo sbarco è del Ministro dell'Interno, come mai il Presidente del Consiglio non s'impone...In una prima fase le conversazioni telefoniche con il Ministro spagnolo, includevano l'eventualità della concessione da parte della Spagna di un porto... sicuro di sbarco ...diceva “voi siete Paese più vicino...perché devono venire da noi?”*”).

Il MOAVERO proseguiva, per un verso, affermando che la Spagna aveva finito per indicare il POS (“*comunque ... più tardi, ma collocherei questo più tardi intorno al 17, forse anche al 18 di agosto, fu indicato prima il Porto di Algeciras e poi il porto delle Baleari più vicino, ma nel frattempo naturalmente la situazione e la concessione di un porto sicuro più lontano, doveva essere anche valutata in base alla situazione a bordo della nave, al tempo che nel frattempo era passato*”); per altro verso, rimarcando come nel corso delle “*conversazioni col Ministro degli Esteri spagnolo...c'era anche, non costantemente, ma in alcune occasioni la menzione di prese di iniziativa istituzionali, comprendevo in sede di*

Unione Europea, nei confronti dell'Italia, considerata da lui, quantomeno forse dalla Spagna, dal Governo spagnolo come responsabile di questa situazione."

Peraltro, assumendo il teste che "nella fase finale immediatamente precedentemente il provvedimento di sequestro della Procura della Repubblica di Agrigento" la Spagna aveva stabilito di inviare una nave militare per recuperare i migranti ("non ho mai compreso onestamente se si trattasse di decisione presa o di decisione in itinere, di inviare una nave militare per, a questo punto recuperare i migranti nella nave Open Arms a largo di Lampedusa, visto che la nave stessa, Open Arms, non poteva fare il viaggio fino alle Baleari?").

Circa il meccanismo della redistribuzione, il MOAVERO spiegava che esisteva un accordo di principio ad accogliere un certo numero di migranti che si trovavano a bordo di navi, rassegnando che "c'era un secondo punto di fluidità oltre all'aspetto prima o dopo lo sbarco, il secondo punto di fluidità era disponibilità ad accogliere persone, migranti a bordo della nave, a prescindere da loro avere o non avere titolarità alla protezione internazionale, dunque al cosiddetto diritto d'asilo o disponibilità ad accogliere persone a cui veniva riconosciuto il diritto d'asilo. Questo era un secondo elemento fluido, la sommatoria e la logica di queste fluidità, è purtroppo legata alla riluttanza ad accogliere persone, mi scuso per semplificare Presidente, ma forse aiuta a capire il contesto: stante la normativa vigente del Regolamento cosiddetto Dublino, alla fine è la geografia che detta l'esito dei flussi migratori a seconda da dove arrivano. [...] Da qui la riluttanza a un meccanismo di redistribuzione obbligatoria, quindi non volontaria, da qui il rifiuto di alcuni Stati dell'Unione Europea a qualunque tipo di redistribuzione, eventualmente disposti a pagare un contributo finanziario, è un po' l'oggetto degli ultimi recenti accordi che sono stati fatti per le migrazioni, e quando si arrivava alla redistribuzione i due elementi fluidi, prima o dopo lo sbarco, aventi diritto asilo, il che però significava che lo si doveva verificare, e quindi quando avveniva temporalmente questa distribuzione? Dopo verifica o già prima? Non è mai stato totalmente chiaro, e altro elemento di fluidità, è l'ultimo a cui facevo riferimento. Ecco questo disegna un contesto che purtroppo, e dico purtroppo pensando soprattutto alle persone coinvolte, non è mai stato totalmente chiaro e totalmente chiarito [...]. Mi permetto di precisare, Presidente, che quest'idea di fluidità che io stesso ho introdotto come termine, naturalmente può essere interpretato come un'accezione negativa, nel senso di dire tutto era, vago tutto era a caso per caso, e in effetti in parte questo era esattamente così, però aveva anche dal punto di vista negoziale e diplomatico una sua accezione positiva, perché puntava ad ottenere, piccolo passo per piccolo passo un consenso, mentre se uno partiva in partenza dicendo sei disposto a prenderti magari un numero elevato di persone, si trovava più facilmente di fronte a una non volontarietà, quindi a un diniego, lasciando la cosa un po' più fluida si arrivava. Alla fine esisteva quantomeno una disponibilità, ed è in questo senso che io interpreto la lista dei sei paesi menzionata nel caso specifico dalla lettera aperta del Presidente del Consiglio, certamente esisteva una lista di Paesi disponibili ad accogliere nei casi in cui più direttamente come Ministro e Ministero degli Esteri ci siamo occupati della questione, raramente precisava il numero delle persone, quando questo avveniva era per indicare da parte per esempio di Paesi non di grande dimensione, una disponibilità ad un piccolo numero di persone, e allora ci tenevano a puntualizzare, sennò rimaneva più generico, altre volte, ero lo Stato stesso che annunciava: "Abbiamo concordato di prenderci X persone migranti" se poi queste persone andassero realmente, fisicamente in questi Paesi, non era nella nostra presa di conoscenza diretta, quindi io so quello che, come tutti, ho potuto apprendere dai media").

Il teste riferiva, poi, che era al corrente della situazione di OPEN ARMS per le notizie che circolavano sui media, senza avere contatti diretti con il bordo o con la ONG ("io sapevo quello che emergeva pubblicamente, non ero fra i Ministri concertanti, il Ministero degli Esteri non è coinvolto nel decreto sicurezza, né del decreto sicurezza bis e di conseguenza non avevo nessun tipo di conoscenza funzionale"; "Presidente ero a conoscenza in quanto doverosamente leggevo le rassegna stampa, ascoltavo ciò che riportavano i media, non venivo messo a conoscenza in maniera funzionale della situazione a bordo della nave, né della natura delle persone. Naturalmente, quando apprendo dai media che il Tribunale dei Minori di Palermo adotta un provvedimento di sbarco immediato dei minori non accompagnati, se ricordo bene il provvedimento, apprendo che ci sono minori non accompagnati, ma non c'era un'informativa diretta, preliminare o ante ciò che si poteva apprendere direttamente dai media al Ministro degli Esteri di questo tipo di situazione").

Il MOAVERO assumeva, quindi, che la Tunisia normalmente veniva indicata come alternativa al porto di Malta, ma *“all’epoca la Tunisia non faceva parte di nessuna lista di Stati da ritenersi sicuri”*, sebbene *“la questione se la Tunisia fosse o non fosse da considerarsi un porto sicuro, non si è mai posta, nessuno me l’ha mai posta, e comunque esattamente come per la Libia era ricollegabile all’adesione e alla messa in pratica effettiva delle convenzioni internazionali che definiscono il porto sicuro”*.

Infine, il teste affermava che v'erano state diverse prese di posizione sulla situazione migratoria da parte delle Nazioni Unite, che esprimevano *“preoccupazione su quanto accadeva in generale nel Mediterraneo, più in particolare nelle navi in navigazione verso le nostre coste, e naturalmente nei vari casi specifici che si sono verificati. A queste preoccupazioni cercavamo di dare risposte che spiegassero, sulla base di informazioni che chiedevamo poi anche di volta in volta ai Ministeri più direttamente competenti”*.

§§§

All’udienza del 14 giugno 2024 - *acquisita la documentazione prodotta dalle parti e tra essa la sentenza di non luogo a procedere nr. 126/2024 resa dal GIP del Tribunale di Trapani* - il Pubblico Ministero chiedeva che, tenuto conto delle dichiarazioni rese all’udienza precedente dal teste MOAVERO, venisse sentito quale teste di riferimento, oltre che ai sensi dell’art. 507 c.p.p., l’allora Ministro degli affari esteri del Governo spagnolo, Joseph BORREL, per riferire, tra l’altro, in ordine alla posizione assunta dalla Spagna nei confronti della OPEN ARMS ed in caso analoghi.

Inoltre, sempre ai sensi dell’art. 507 c.p.p., il Pubblico Ministero chiedeva, in via principale, che si procedesse all’esame di BALESTRA Floriana, GALLO Pietro e MONTANINO Lucio, ex appartenenti alla Polizia di Stato esaminati nel procedimento penale definito con la summenzionata sentenza di non luogo a procedere, nr. 126/2024 dal Gip del Tribunale di Trapani; in via subordinata, che venissero acquisite, sia le dichiarazioni rese dai predetti dinanzi al suddetto Giudice, sia le trascrizioni delle conversazioni intercettate riguardanti i tre ex poliziotti.

Concesso alla Difesa dell’imputato il termine richiesto per interloquire, all’udienza del 12 luglio 2024, la stessa Difesa rassegnava la propria opposizione alle richieste formulate dal Pubblico Ministero e il Tribunale, ritenuto manifestamente superfluo procedere all’esame del teste BORREL e non assolutamente necessario procedere agli approfondimenti istruttori richiesti dal Pubblico Ministero ai sensi dell’art. 507 c.p.p., disattendeva le relative richieste.

All’udienza del 14 settembre 2024, esaurita l’istruzione dibattimentale ed indicati dal Collegio gli atti utilizzabili per la decisione, il Pubblico Ministero illustrava le proprie conclusioni.



Alla successiva udienza del 20 settembre 2024 concludevano (depositando le relative comparse conclusionali e le note spese) i difensori di tutte le parti civili, fatta eccezione per il COMUNE di Palermo che non presentava le sue conclusioni (*di tal che la sua costituzione quale parte civile si intendeva revocata ex art. 82/2 c.p.p.*).

All'udienza del 18 ottobre 2024 illustravano le loro conclusioni i difensori dell'imputato, che depositavano memoria difensiva.

Rinviato il processo per le repliche, all'udienza del 20 dicembre il Pubblico Ministero rassegnava le proprie ribadendo le richieste già formulate. Replicava a sua volta la Difesa dell'imputato che insisteva per l'assoluzione del suo assistito.

Indi, il Tribunale si ritirava in camera di consiglio per decidere come da dispositivo in atti.

140

MOTIVI DELLA DECISIONE

Reputa il Collegio che le risultanze probatorie non consentano di affermare con certezza la penale responsabilità di SALVINI Matteo in ordine ai reati ascrittigli.

Al riguardo, in via preliminare, si rende doveroso, per un verso, procedere, ad una, sia pur sintetica, ricostruzione dei fatti oggetto del presente procedimento, per altro verso, evidenziare le disposizioni normative nazionali ed internazionali vigenti all'epoca dei fatti e concernenti il soccorso delle vite in mare.

*

1) FATTI OGGETTO DEL PROCESSO

Sulla base delle prove raccolte nel corso del procedimento, i fatti (dal Collegio ritenuti maggiormente rilevanti ai fini della decisione) possono ricostruirsi nel modo che segue.

In data 1° agosto 2019, sulla base di informazioni ricevute via e-mail dall'organizzazione non governativa "Watch The Med Alarm Phone"¹, la nave denominata OPEN ARMS, battente bandiera spagnola, al servizio della ONG (Organizzazione non governativa) "Pro-activa Open Arms", interveniva in soccorso di 55 persone (*39 uomini, 14 donne e 2 bambini*) che si trovavano a bordo di un natante in legno, in apparente situazione di pericolo, ovvero, in altri termini, in "*distress*".

L'operazione di salvataggio veniva effettuata, in mare aperto, all'interno della zona di ricerca e di salvataggio ("SAR") ricadente (*secondo le convenzioni internazionali ed in particolare ai sensi della "Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo" di Amburgo, di cui*

¹ Alle ore 16:30, "ALARM PHONE" segnalava di avere ricevuto, su linea di emergenza, una chiamata da una barca in difficoltà, con circa cinquanta persone a bordo tra cui donne e due bambini, dando contezza della posizione della imbarcazione e delle condizioni di "distress": "la barca imbarca acqua", "il motore è lento" e le persone "stanno chiedendo urgentemente aiuto".

infra) sotto la responsabilità della Libia e si concretava nella presa a bordo della OPEN ARMS di tutte le persone che si trovavano sul natante in legno.

Di tale intervento, la capo missione dell'OPEN ARMS, Anabel MONTES dava immediata comunicazione via e-mail alle Autorità governative libiche, informando dell'avvio delle operazioni di salvataggio anche i Centri Nazionali di Coordinamento di Soccorso Marittimo di Italia ("ITMRCC") e Malta ("RCC Malta")².

Nel contempo, OPEN ARMS allertava l'Autorità spagnola di Coordinamento del Soccorso Marittimo ("MRCC Madrid", o "Controlador Madrid"), precisando (oltre al numero dei migranti coinvolti nell'evento³) le ragioni che palesavano la condizione di *distress* e di imminente pericolo per i passeggeri (*foro nello scafo con imbarco di acqua, impossibilità di governo dei motori e rischio di capovolgimento del natante*).

MRCC Madrid riscontrava subito (ore 19:27) la nota di OPEN ARMS, sollecitando la nave ONG a mettersi prontamente in contatto con l'Autorità di salvataggio di Tunisi, fornendole pure i recapiti, e-mail e telefonico, dell'omologo ufficio apicale tunisino.

Lo stesso 1° agosto, con decreto emesso ai sensi dell'art. 11 comma 1-ter D.Lgs n. 286/98, come modificato dal D.L. n. 53/2019 (convertito nella L. 77/2019), il Ministro dell'Interno (Matteo SALVINI), di concerto con i Ministri della Difesa (Elisabetta TRENTA) e delle Infrastrutture e dei Trasporti (Danilo TONINELLI), disponeva, nei confronti della OPEN ARMS, il "*divieto di ingresso, transito e sosta nel mare territoriale nazionale*".

Nel decreto interministeriale veniva, tra l'altro, rimarcato che ove la nave, dopo aver realizzato il salvataggio in autonomia e al di fuori della zona SAR italiana, avesse indirizzato la rotta "*in maniera arbitraria*" verso l'Italia, avrebbe potuto desumersi "*l'intenzione di porre in essere un'attività volta al preordinato e sistematico trasferimento illegale di migranti in Italia*", anche perché determinante "*rischi di ingresso sul territorio nazionale di soggetti coinvolti in attività terroristiche*", con ciò integrandosi una situazione di "*passaggio non inoffensivo*" (in altri termini pregiudizievole) ai sensi dell'art. 19 co. 2 lett. g) della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (c.d. Convenzione "UNCLOS", Montego Bay, 1982, su cui si tornerà in seguito).

² Tutta la corrispondenza commentata -fondamentale ai fini della ricostruzione delle vicende in esame- è agli atti del dibattimento (in faldone 3) in lingua originale e traduzione in italiano.

³ Trattati in salvo tramite le scialuppe di salvataggio OPEN ARMS denominate "Echo1" ed "Echo3".

Nelle prime ore del **2 agosto 2019**, OPEN ARMS effettuava, sempre su segnalazione di “ALARM PHONE”, in zona SAR maltese, un ulteriore intervento di salvataggio di 69 persone (*41 uomini, 2 bambini e 16 donne di cui 2 in stato di gravidanza*) che si trovavano a bordo di un gommone in *distress*.

Di questo evento, OPEN ARMS, tramite la responsabile della missione MONTES, informava immediatamente (ore 00:40, e poi alle 2:12) “RCC Malta”, chiedendo la concessione di un “Place of Safety” o “POS”, precisando di avere eseguito il soccorso nelle acque di responsabilità SAR Malta.

L’Autorità maltese respingeva, sin da subito (ore 4:22), qualsivoglia responsabilità e declinava la richiesta di POS, rappresentando che la barca sulla quale viaggiavano i migranti era stata intercettata, da OPEN ARMS, al di fuori della zona SAR maltese e che l’azione di salvataggio era stata portata a termine senza alcun coordinamento da parte dei loro uffici.

Seguiva uno scambio di e-mail tra OPEN ARMS e RCC Malta (ore 8:15, 11:12, 12:02), che poi sarebbe proseguito anche nei giorni a venire, in cui la ONG respingeva le contestazioni di Malta sulla collocazione dell’area di recupero dei migranti e ribadiva la richiesta di POS e il Centro di Coordinamento maltese denegava la propria responsabilità, in forza della (asserita) esecuzione del salvataggio in acque internazionali, e sollecitava la ONG a concordare il proseguo delle operazioni con lo Stato di bandiera (Spagna).

Frattanto, di tale assoluta indisponibilità di Malta, Anabel MONTES metteva a parte (alle ore 12:02) Oscar CAMPS, legale rappresentante della ONG, inoltrandogli la corrispondenza intrattenuta con RCC Malta.

Del completamento della seconda attività di soccorso veniva tempestivamente (ore 12:08) informato anche MRCC Spagna, cui la ONG spiegava che il gommone era alla deriva da molte ore e accoglieva persone fragili, fra cui due donne in avanzato stato di gravidanza con forti dolori.

Anche in questo caso, MRCC Madrid rispondeva tempestivamente (ore 13:28) al sollecito, invitando OPEN ARMS a contattare RCC Malta, riportando, per agevolare la procedura, i riferimenti dell’Autorità territorialmente competente (che, però, come visto, aveva già dato risposta negativa).

Alle ore 22:50 del 2 agosto, la capo missione MONTES inviava, per conto di OPEN ARMS, a “ITMRCC” una (prima) richiesta di POS per le 123 persone soccorse, sul presupposto che Lampedusa “è il porto sicuro più

A.

h

vicino al luogo di salvataggio (“*is the nearest safe port of the rescue position*”), non senza aver specificato di avere inoltrato analoga richiesta (di POS) alle autorità maltesi e di avere tenuto costantemente informato il proprio Stato di bandiera.

Nei giorni immediatamente successivi, OPEN ARMS, informata del vigente divieto di transito in acque italiane⁴, si manteneva in acque internazionali, a sud ovest di Lampedusa, in zona SAR Maltese. Anabel MONTES, al contempo, reiterava più volte la richiesta di POS, segnalando, fra l'altro, il progressivo deterioramento delle condizioni igienico-sanitarie a bordo, la presenza di minori non accompagnati e di soggetti vulnerabili.

Con e-mail del 4 agosto 2019, ore 11:03, OPEN ARMS forniva a “RCC Malta” chiarimenti in ordine agli spostamenti che avevano preceduto, e seguito, il secondo evento SAR, rassegnando le esatte coordinate del punto di salvataggio, in zona di competenza maltese, reiterando la domanda di POS. Malta rifiutava nuovamente l'indicazione del POS (4 agosto, ore 13:35), esortando la nave a coordinarsi con il proprio Stato di bandiera.

Con e-mail del 7 agosto, ore 8:15, OPEN ARMS chiedeva, ai Centri di Coordinamento Soccorso Marittimo italiano, maltese e spagnolo, di individuare -urgentemente- una soluzione per la tutela della incolumità dei naufraghi tratti in salvo, veicolando, di fatto, una nuova richiesta di POS, evidenziando la presenza di minori, anche non accompagnati, e la situazione di grave disagio psico-fisico nella quale versavano i migranti, che rendeva assai difficile la protrazione della loro permanenza a bordo⁵.

Tutte le richieste di POS venivano tempestivamente inoltrate da IMRCC alle competenti autorità italiane, tra le quali l'Ufficio di Gabinetto del Ministero dell'Interno.

Intanto, la OPEN ARMS si manteneva nelle acque internazionali a 24 miglia di distanza dall'isola di Lampedusa, considerata dal capitano CREUS il “porto sicuro più vicino”.

⁴ Cfr. testimonianze di CREUS Mark Creig, Comandante della nave OPEN ARMS (ud. 8.4.2022, p. 89) e di GATTI Riccardo, al tempo dei fatti Presidente di OPEN ARMS Italia (ud. 1.12.2023, p. 14).

⁵ Sono in atti altre due e-mail, datate 8/8/2019, ore 15:17 e 15:46, indirizzate a ITRMCC, con le quali OPEN ARMS, reiterando la richiesta di POS, avrebbe comunicato la presenza a bordo di persone intenzionate a richiedere asilo. Tuttavia, le comunicazioni del gestore di posta elettronica, parimenti acquisite al fascicolo, documentano il mancato recapito, a ITRMCC, di queste e-mail perché il “*messaggio è troppo grande*”.



In data **8 agosto 2019**, il Presidente del Tribunale per i Minorenni di Palermo e il Procuratore della Repubblica presso lo stesso Tribunale inviavano una missiva indirizzata ai Ministri dell'interno, della Difesa e delle Infrastrutture, firmatari del decreto impositivo del divieto di transito della nave OPEN ARMS nel mare territoriale nazionale, con la quale - *nel rappresentare che il giorno prima il legale rappresentante della fondazione OPEN ARMS aveva depositato un ricorso segnalando che la nave aveva prestato soccorso in mare a 28 minorenni in condizioni di emergenza e di pericolo di vita, dei quali chiedeva lo sbarco in Italia*- chiedevano quali provvedimenti i Ministri intendessero adottare in osservanza della normativa internazionale e nazionale che imponeva il divieto di respingimento alla frontiera o di espulsione dei minori stranieri non accompagnati e che riconosceva loro il diritto ad essere accolti in strutture idonee, nonché di beneficiare della nomina di un tutore e di ottenere il permesso di soggiorno.

Il **9 agosto 2019**, OPEN ARMS contattava via e-mail RCC Malta (ore 19:23), segnalando di avere ricevuto un messaggio radio "Navtex" indicante un battello di legno in *distress* cui si apprestava a dare soccorso in conformità alle convenzioni internazionali.

Assunto il coordinamento delle operazioni, RCC Malta rispondeva (alle ore 22:55) invitando OPEN ARMS a fornire i giubbotti di salvataggio ed a presidiare l'area, in zona SAR Malta, sino all'arrivo della propria motovedetta, autorizzando la predetta OPEN ARMS ad accogliere i migranti a bordo qualora la situazione fosse rapidamente degenerata (ore 23:18).

Nella notte e nelle prime ore del mattino del 10 agosto, si registrava una sequela di interlocuzioni tra OPEN ARMS e RCC Malta, tutte - immediatamente - trasmesse all'Autorità spagnola di coordinamento del soccorso marittimo (*e non, invece, a ITMRCC*).

Nell'informare di avere tratto a bordo i migranti, OPEN ARMS confermava a Malta le coordinate geografiche per l'effettuazione del trasbordo dei migranti, che sarebbe dovuto avvenire alle ore 7:00 del mattino successivo, inviando a RCC Malta la documentazione relativa all'ultimo salvataggio effettuato (ore 1:38).

Malta, ribadendo che la propria motovedetta era in transito verso il concordato punto di incontro, si dichiarava disponibile ad acconsentire allo sbarco sul proprio territorio dei soli naufraghi (39 uomini), soccorsi nell'ultimo (terzo) salvataggio.



OPEN ARMS inoltrava, allora, a RCC Malta e MRCC Madrid, una missiva (delle ore 5:37) con la quale rappresentava l'impraticabilità della soluzione dello sbarco "parziale", atteso che avrebbe potuto determinare disordini tra i diversi gruppi di migranti soccorsi nel corso dei tre eventi SAR, ed il conseguente pericolo per la sicurezza della navigazione, tornando a invocare la collaborazione delle Autorità contattate per la tutela delle persone trasferite a bordo.

Malta, tuttavia, rifiutava di accogliere, sulla propria motovedetta (*fra l'altro descritta come non abbastanza capiente*) i migranti salvati nelle pregresse operazioni di soccorso (ore 5:48).

A quel punto (ore 6:51), OPEN ARMS comunicava a RCC Malta (*continuando allo stesso tempo ad informare dell'evolversi degli eventi l'autorità spagnola*) che il Capitano della nave, in base ai poteri conferitigli dall'art. 184 della legge sulla navigazione marittima, e al fine di evitare una rivolta a bordo, aveva stabilito di negare il trasbordo delle 39 persone salvate nella notte. L'imbarcazione soccorritrice si dichiarava pronta ad attendere (all'interno delle acque SAR maltesi) l'arrivo di una nave più grande, in grado di accogliere tutti i migranti.

RCC Malta contestava reiteratamente (e-mail delle ore 6:55 e 8:03) il comportamento di OPEN ARMS, ritenuto suscettibile di ostacolare una operazione di soccorso, chiarendo che, ove il Capitano avesse insistito nel negare la consegna dei 39 uomini, la motovedetta avrebbe cambiato rotta e per tutte le successive operazioni la ONG si sarebbe dovuta rivolgere esclusivamente al proprio Stato di bandiera.

La medesima Autorità informava -immediatamente- di quanto stava accadendo MRCC Madrid, con una nota in cui formalmente rappresentava che il rifiuto di OPEN ARMS di attenersi alle direttive impartite esonerava Malta di qualsiasi obbligo sul caso.

Il **12 agosto 2019** il capitano della OPEN ARMS inviava all'ambasciata spagnola a Malta una richiesta di provvedimenti urgenti ("*solicitud de asilo menores*") a favore dei 31 minori non accompagnati presenti sulla nave, rappresentando la grave situazione di pericolo nella quale essi versavano.

Il **13 agosto 2019** (alle ore 6:18) in previsione del peggioramento delle condizioni meteo-marine la capo missione MONTES avanzava richiesta di ridosso all'isola di Malta, precisando che l'istanza aveva lo



scopo di fronteggiare il maltempo entrando nel Golfo di Gabes, senza pretesa di POS.

Tale istanza, portata a conoscenza anche dell'Autorità marittima spagnola, veniva respinta (alle ore 8:03) dalle autorità maltesi che, oltre a stigmatizzare ancora una volta il contegno assunto da OPEN ARMS⁶, segnalavano come, in base ai venti previsti, per la nave, sarebbe stato conveniente trovare un più vicino punto di riparo a Lampedusa o in Tunisia.

Nelle prime ore del mattino (5:23) del **14 agosto 2019**, il Capitano CREUS formalizzava, all'Ambasciata spagnola in Malta, nuova richiesta di asilo per i minori a bordo.

Durante la giornata, con diverse mail, la capo missione MONTES avanzava domanda di POS a RCC Malta, e poi a ITMRCC, evidenziando le critiche condizioni psicologiche nelle quali versavano i migranti.

Malta rassegnava l'ennesima risposta negativa, reiterando la propria posizione critica in ordine alla conduzione delle operazioni da parte di OPEN ARMS, sollecitando, ancora, il Comando della nave a rivolgersi allo Stato di bandiera⁷.

Peraltro, in accoglimento dell'istanza proposta dai legali della OPEN ARMS nell'ambito del ricorso proposto avverso il citato decreto interministeriale del 1° agosto 2019, il Presidente della Sezione Prima ter del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio sospendeva l'efficacia del divieto di ingresso transito e sosta nel mare territoriale nazionale.

In pari data, a fronte del suddetto provvedimento del TAR, l'Ufficio di Gabinetto del Ministro dell'Interno predisponendo un nuovo decreto interdittivo per la OPEN ARMS che veniva sottoscritto dal Ministro SALVINI e che, a causa del rifiuto della responsabile del Dicastero della Difesa (TRENTA) di controfirmarlo, non veniva emanato.

Sempre il 14 agosto, alle 23:18, OPEN ARMS –*trasmettendo il provvedimento del TAR Lazio che sospendeva il divieto di ingresso* - comunicava a ITMRCC che si stava dirigendo verso Lampedusa, per trovare riparo dal maltempo e salvaguardare la vita e la salute delle persone a bordo.

⁶ Dalla traduzione della e-mail citata: *"lei ha scelto di continuare a bighellonare senza intraprendere altre azioni immediate per evitare tutto questo"*.

⁷ Dalla traduzione della e-mail delle ore 21:17: *"nei giorni scorsi abbiamo ripetutamente informato che Malta non fornirà un posto per lo sbarco...Nonostante gli avvertimenti avete deciso di bighellonare in MT SRR senza tener conto del fatto che siete stati informati che Malta non sbarcherà i vostri migranti.... Se aveste proceduto verso il vostro porto d'origine sareste già sbarcati. Chieda gentilmente al suo Stato di bandiera di assegnarle un luogo di sbarco"*.

Il **15 agosto 2019**, alle ore 00,19, la OPEN ARMS chiedeva a IMRCC la concessione di un ridosso nei pressi dell'isola di Lampedusa per porsi al riparo delle condizioni meteo-marine avverse.

La richiesta veniva, per un verso, accolta dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto che (con mail delle ore 0:41) consentiva alla nave di ridossarsi nelle immediate vicinanze dell'isola fino a che le condizioni del mare non fossero migliorate (*di guisa che, una volta autorizzata dall'ITMRCC, nelle prime ore del 15 agosto, OPEN ARMS faceva ingresso nella acque territoriali italiane*) ; per altro verso, comunicata (con missiva delle 02:28, a firma dell'Ammiraglio MARTELLO) al Gabinetto del Ministro dell'Interno (*e ad altre Autorità*), con la conferma che effettivamente le condizioni meteo-marine non consentivano una sicura navigazione verso altri porti (*al punto che un'unità navale della Guardia Costiera aveva dovuto rinunciare a trasbordare un team medico sulla nave a causa di "avverse condimeteo"*) e con la precisazione che, pertanto, salvo diverso avviso del NCC, il predetto Comando Generale non avrebbe posto "*diniego al ridosso della predetta unità, in attesa del miglioramento delle condizioni metereologiche*" fermo restando il divieto dell'ingresso in porto.

Quella mattina, peraltro, intorno alle 10:30, personale della Capitaneria di Porto e della Guardia di Finanza saliva a bordo della OPEN ARMS ed effettuava un sopralluogo unitamente a personale del CISOM (Corpo Italiano di Soccorso dell'Ordine di Malta) che dava atto, nel verbale conseguentemente redatto, delle precarie condizioni igienico-sanitarie e della presenza di diverse patologie a carico di diversi migranti (parassitosi e segni di infezione sulla cute)⁸.

Nella stessa giornata (alle 10:08) Anabel MONTES, per conto della ONG, chiedeva a ITMRCC di "*conoscere la destinazione finale della nave Open Arms ovvero di poter ricevere indicazioni su POS a Lampedusa*". Di tale richiesta, che IRMRCC confermava di aver veicolato alle "*competenti Autorità Italiane*" (cioè al Gabinetto del Ministero dell'Interno), era messa a parte l'Autorità spagnola del soccorso marittimo.

⁸ Cfr. testimonianza di Katia Valeria DI NATALE (ud. 13.5.2022, p. 12): "*Quello che abbiamo potuto valutare noi erano soltanto delle lesioni di natura cutanea quindi dei segni di parassitosi e dei segni di infezioni della cute il resto non abbiamo potuto valutarlo ...c'erano dei segni di scabbia per quanto la diagnosi poi è laboratoristica*".



Sempre il 15 agosto, il Ministro SALVINI, rispondendo ad una missiva inviatagli, il giorno precedente, dal Presidente del Consiglio dei Ministri, Giuseppe CONTE (*con la quale il medesimo Presidente lo aveva invitato ad adottare, con urgenza, i necessari provvedimenti per assicurare assistenza e tutela ai minori presenti sull'imbarcazione*), respingeva ogni responsabilità al riguardo, evidenziando che i minori a bordo della nave spagnola dovevano ritenersi soggetti alla giurisdizione dello Stato di bandiera, anche con riferimento alla tutela dei loro diritti umani e che non vi erano evidenze per escludere che viaggiassero accompagnati da adulti che ne avevano la responsabilità, comunque ricadente sul Comandante della nave. Infine, nel far presente, di aver già dato mandato all'Avvocatura Generale dello Stato di impugnare il provvedimento del TAR Lazio del 14 agosto, il Ministro concludeva che: *"in attesa degli esiti e qualora Tu non ritenga di condividere le mie suesposte argomentazioni potrai valutare di assumere le iniziative che Ti competono"*.

In pari data, il Ministro SALVINI rispondeva anche alla richiesta, avanzata l'8 agosto dal Presidente del Tribunale per i Minorenni di Palermo e dal Procuratore della Repubblica presso lo stesso Tribunale, di informazioni circa i provvedimenti che il Governo intendesse adottare con riferimento ai minori non accompagnati trasportati a bordo della OPEN ARMS, ribadendo la sussistenza della giurisdizione spagnola, in forza degli articoli 92, 94 e 98 della Convenzione UNCLOS, e, nel contempo, sostenendo la propria incompetenza ad assumere provvedimenti in ordine alla protezione dei suddetti minori⁹.

Alle ore 18:10 del 15 agosto, l'USMAF (Ufficio di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera) Sicilia rilasciava, in favore della nave OPEN ARMS, il certificato di libera pratica sanitaria.

Il **16 agosto 2019**, OPEN ARMS (alle ore 9:22) formulava una richiesta urgente di *"sbarco umanitario nel porto di Lampedusa"*, allegando i report medici e psicologici attestanti le gravi condizioni psico-fisiche di salute in cui versavano tutti i migranti. La domanda e i documenti, inoltrati a ITMRCC, venivano inviati per conoscenza anche a MRCC Madrid.

IMRCC Roma, nel trasmettere la richiesta di POS all'Ufficio di Gabinetto del Ministro dell'Interno, chiedeva di comunicare con urgenza le

⁹ La nota di accompagnamento, a firma di Matteo SALVINI, reca la data del 15 agosto, mentre la missiva, contenente le suesposte argomentazioni a supporto della "linea" del Viminale, è datata 14 agosto 2019.



determinazioni delle Autorità competenti “circa l’assegnazione di POS per la nave OPEN ARMS”, nonché “le eventuali disposizioni circa lo sbarco dei 31 minori ancora presenti a bordo della nave”.

Nel pomeriggio (ore 14:59), i legali della Fondazione Pro-Activa OPEN ARMS notificavano al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e a IRMCC un “atto stragiudiziale di comunicazione e diffida”, in cui intimavano di dare attuazione al decreto n. 5479/2019 del Presidente del TAR Lazio, autorizzando l’ingresso di OPEN ARMS nel porto di Lampedusa.

Anche l’atto di diffida veniva tempestivamente inoltrato da IMRCC all’Ufficio del Gabinetto del Ministero dell’Interno, rappresentando che per l’IMRCC non vi erano “impedimenti di sorta” all’ingresso della nave in porto.

Sempre il 16 agosto, il Vice Capo Vicario del Dipartimento per le Libertà Civili e per l’Immigrazione, Daniela PARISI, trasmetteva una nota all’Autorità Garante per l’Infanzia e per l’adolescenza (*inviata per conoscenza anche al Gabinetto del Ministro dell’Interno e al Comandante Generale della Guardia Costiera*) in cui rappresentava che, per quanto di competenza, si era tempestivamente provveduto ad organizzare le necessarie misure di accoglienza previste dalle normative vigenti, che sarebbero state attivate al momento di autorizzazione dello sbarco.

Quello stesso giorno, il Presidente del Tribunale per i minorenni di Palermo dichiarava aperte le tutele dei minori non accompagnati presenti a bordo della OPEN ARMS e nominava i relativi tutori.

E ancora nella stessa giornata, il Presidente del Consiglio dei Ministri rispondeva alla accennata missiva del Ministro SALVINI ribadendo la necessità di autorizzare lo sbarco immediato dei minori presenti a bordo della OPEN ARMS, tra l’altro paventando che l’eventuale rifiuto potesse configurare un’ipotesi di illegittimo respingimento.

Peraltro, il Presidente aggiungeva di avere ricevuto conferma dalla Commissione europea della disponibilità di una pluralità di Stati (Francia, Germania, Lussemburgo, Portogallo, Romania e Spagna) a condividere gli oneri dell’ospitalità dei migranti della OPEN ARMS, indipendentemente dalla loro età, ed invitava, di conseguenza, il Ministro dell’Interno ad attivare le procedure, già attuate in casi simili, finalizzate a rendere operativa la redistribuzione.



150

Il **17 agosto 2019**, si registrava la risposta del Ministro SALVINI il quale, nel premettere di non condividere l'interpretazione della normativa del Presidente CONTE, assicurava che *"suo malgrado"* avrebbe dato disposizioni affinché non venissero frapposti ostacoli all'esecuzione di tale (*"Tua esclusiva"*) determinazione, così esprimendosi: *"In ogni caso, avendo già rimesso in precedenza a Te, in ragione delle funzioni di impulso, indirizzo e coordinamento che l'ordinamento attribuisce al Presidente del Consiglio, la valutazione dell'adozione di provvedimenti anche in difformità dal mio orientamento, prendo atto che disponi che vengano sbarcati i presunti minori attualmente a bordo della nave Open Arms. Darò pertanto, mio malgrado, per quanto di mia competenza e come ennesimo esempio di leale collaborazione, disposizioni affinché non vengano frapposti ostacoli all'esecuzione di tale Tua esclusiva determinazione, non senza ribadirti che continuerò a perseguire in tutte le competenti sedi giurisdizionali l'affermazione delle ragioni di diritto che ho avuto modo di espor Ti"*.

Sempre il 17 agosto, l'ammiraglio PETTORINO Giovanni del Comando Generale della Guardia Costiera, rispondendo a una richiesta di informazioni della Autorità Garante per l'Infanzia e l'Adolescenza, rimarcava che le richieste di POS pervenute dalla OPEN ARMS erano state tutte tempestivamente inoltrate da IRMCC alle competenti Autorità nazionali, allo stato, senza riscontro, e specificava che i mezzi ed il personale della Guardia Costiera presenti su Lampedusa erano pronti (*previa autorizzazione allo sbarco da parte della competente Autorità di Pubblica Sicurezza*) a procedere al trasferimento dei minori non accompagnati sull'isola, non ravvisando per quanto di competenza alcun impedimento a tale operazione.

In pari data – verosimilmente prima delle ore 15:22 (*ora in cui viene inviata da OPEN ARMS e-mail contenente la richiesta, all'Ufficio Circondariale Marittimo di Lampedusa della Capitaneria di Porto, della formale conferma dello sbarco dei minori*) e in ogni caso certamente non dopo le ore 16:58 (*orario in cui il diario di navigazione, al foglio 197, registrava la fine dell'evacuazione*) - i 27 minori venivano sbarcati.

Alle ore 20:00 del 17 agosto, veniva eseguita, su delega della Procura della Repubblica di Agrigento, dalla polizia giudiziaria e da personale medico dell'USMAF, un'ispezione della nave, nel corso della quale venivano constatate e registrate in apposito album fotografico (agli atti) le precarie condizioni igieniche e di sovraffollamento in cui versavano i migranti a bordo della OPEN ARMS.



151

Il **18 agosto 2019**, la Guardia Costiera di Lampedusa comunicava che, alle ore 13:03, cinque migranti si erano gettati in mare ed erano stati recuperati da personale della OPEN ARMS.

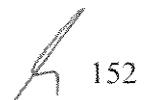
Nel corso della mattina, perveniva, da parte del Governo spagnolo, conferma dell'indicazione di un POS presso la località spagnola di Algeciras.

Tale ordine era ritenuto inattuabile dal Comandante della nave, vista la lontananza della sede di sbarco. La traversata sarebbe stata troppo rischiosa per la sicurezza dell'equipaggio e dei migranti a bordo, ormai da troppi giorni costretti in mare. CREUS reiterava, pertanto, in una e-mail (delle ore 13:55) diretta a varie Autorità italiane (tra cui ITMRCC, NCC Italia e Gabinetto del Ministero degli Interni), e spagnole (MRCC Madrid), una nuova richiesta di sbarco dei 107 migranti rimasti a bordo nel porto europeo più vicino o, in alternativa, ne sollecitava il tempestivo trasferimento all'interno di una nave idonea a raggiungere il porto di Algeciras.

A fronte della indisponibilità manifestata dal Capitano a proseguire la navigazione, MRCC Madrid (ore 19:04) rassegnava il POS presso il porto spagnolo più vicino alla posizione della barca (Palma di Maiorca) e sondava quali fossero le necessità di OPEN ARMS per realizzare il viaggio in modo sicuro.

D'altronde, ITMRCC proponeva di scortare la OPEN ARMS fino al porto spagnolo designato con un proprio dispositivo navale, sul quale si offriva pure di trasbordare parte dei migranti, e invitava la nave ONG a fornire un elenco delle dotazioni necessarie (acqua, cibo e carburante) per effettuare il trasferimento (ore 21:38).

OPEN ARMS non rispondeva ai ripetuti solleciti di ITMRCC (ore 21:49, ore 23:50) in cui si rappresentava che *“questo MRCC è ancora in attesa di conoscere le vostre esigenze circa il viaggio verso il PO spagnolo”* e replicava invece (alle ore 21:33) alla corrispondente autorità marittima spagnola, affermando che, dopo 18 giorni dal primo salvataggio, non era possibile raggiungere nessun porto spagnolo, neppure quello più vicino, imponendosi, invece, l'immediato attracco a Lampedusa, le cui coste erano distanti appena 800 metri (*comunque reiterando l'ipotesi di un transfert realizzato, in autonomia, e con propri mezzi, dalla Autorità Marittima spagnola*).

 152

Sotto altro profilo, il Capitano CREUS, firmatario della missiva, rimarcava di trovarsi in acque italiane, e non già in alto mare, il che, a suo dire, assoggettava la nave esclusivamente alle direttive italiane e rendeva privi di cogenza eventuali ordini impartiti dal CNCS/MRCC Madrid.

Il **19 agosto 2019**, tenuto conto della considerevole distanza intercorrente tra Lampedusa ed il porto di Algeciras, anche ITMRCC richiedeva alla Spagna la concessione di un POS più vicino (invero, come visto, già concesso).

Tuttavia, anche il POS nelle isole Baleari non veniva “accettato” da OPEN ARMS, in ragione del fatto che le attuali condizioni dei migranti e dell’equipaggio avrebbero reso impossibile il trasferimento della nave in Spagna.

CREUS chiedeva che, ove la soluzione proposta dalla Spagna fosse da considerare come l’unica possibile, le autorità italiane o quelle spagnole si facessero carico del trasbordo della totalità dei migranti, sollevandolo al più presto da ogni responsabilità, come stabilito dalla risoluzione MSC 167 (78), normativa di riferimento in materia di soccorso in mare, ampiamente commentata dal Comandante nella lunga e-mail delle 10:48 diretta alle Autorità del soccorso marittimo di Italia e Spagna.

In pari data, a IMRCC veniva trasmessa una nota con oggetto “*richiesta di assegnazione di pos (place of safety) per la nave OPEN ARMS*” a firma del Vice Capo di Gabinetto del Ministro dell’Interno, Paolo FORMICOLA, con cui veniva dato formale riscontro negativo alle richieste di POS inoltrate dalla OPEN ARMS allo Stato Italiano, a far data dal 2 agosto 2019.

Invero, nel richiamare il decreto interministeriale con cui il precedente 1° agosto era stato disposto per la nave il divieto di ingresso, transito e sosta nelle acque territoriali nazionali, nella suddetta nota, si rimarcava come, secondo la prospettiva del Ministero, detto provvedimento fosse ancora “*esecutivo*”, nonostante la pubblicazione del decreto del presidente del TAR Lazio del 14 agosto.

Ciò in quanto, tale provvedimento del giudice amministrativo non aveva comportato l’annullamento dell’atto impugnato, ma solo indicato misure cautelari d’urgenza finalizzate a consentire l’ingresso del natante nelle acque territoriali per garantire assistenza alle persone soccorse maggiormente bisognevoli, non imponendo alle Autorità italiane alcun



obbligo in ordine all'assegnazione di un porto di sbarco nel territorio nazionale.

Inoltre, veniva, per un verso, sottolineato come le Autorità italiane avessero già adempiuto ai doveri di assistenza caldeggiati dal decreto presidenziale, concorrendo nell'effettuazione delle evacuazioni mediche di volta in volta necessarie (il 3, 11 e 14 agosto), anche prima dell'ingresso della nave in acque italiane, e curando lo sbarco dei 27 minori non accompagnati presenti a bordo (9 dei quali successivamente dichiaratisi maggiorenni); per altro verso, osservando come la complessiva condotta tenuta da OPEN ARMS (concretatasi pure nell'eludere il coordinamento di Malta e del proprio Stato di bandiera) denotasse, al di là delle finalità asseritamente perseguite, la precisa intenzione di porre in essere un'attività volta al preordinato e sistematico trasferimento illegale di migranti in Italia.

In pari data, ITMRCC, nel tentativo di sbloccare la situazione attraverso una "MEDEVAC" per tutti i naufraghi (*canale, quello dell'immediata "evacuazione medica", posto a tutela di situazioni individuali di salute che rendono incompatibile, per il naufrago, la permanenza a bordo, più volte adoperato nella vicenda OPEN ARMS¹⁰ e, in Italia, amministrato congiuntamente da articolazioni dei Ministeri della Salute e delle Infrastrutture e Trasporti*) chiedeva, o meglio, tornava a domandare (come fatto anche in "mail delle ore 20.37 del giorno 16.8.2019"), la trasmissione di un report medico per ciascun migrante a bordo della nave (ore 15:35).

Il **20 agosto 2019**, di prima mattina (ore 6:08), il capitano CREUS aggiornava MRCC Madrid, con una mail ad oggetto "*necessità di risposta immediata alle mail della OPEN ARMS*" (*che seguiva ad un precedente contatto telefonico con quel Centro di coordinamento*), sul continuo

¹⁰ Per la cronistoria delle MEDEVAC nel caso OPEN ARMS, si vedano, in particolare, diario di navigazione (fogli 183, 191, 192, 193, 195, 196, 199) e annotazione di p.g. a firma MINARDI del 29.9.2020, con allegati (produzione del P.M., in faldone 3); di seguito, l'elenco delle operazioni:

- 3.8.2019, evacuazione medica di 3 migranti, in collaborazione Guardia Costiera Italiana - Autorità maltesi;
- 11.8.2019, evacuazione medica di 1 migrante, in collaborazione Guardia Costiera Italiana - Autorità maltesi;
- 12.8.2019, evacuazione medica di 8 migranti, Autorità maltesi;
- 13.8.2019, evacuazione medica di 4 migranti, in collaborazione Guardia Costiera Italiana - Autorità maltesi;
- 15.8.2019, evacuazione medica di 9 migranti, Guardia Costiera Italiana;
- 16.8.2019, evacuazione medica di 4 migranti, Guardia Costiera Italiana;
- 19.8.2019, evacuazione medica di 9 migranti, Guardia Costiera Italiana;
- 20.8.2019, evacuazione medica di 2 migranti, Guardia Costiera Italiana.

peggioramento delle condizioni a bordo, segnalando che la situazione era divenuta “*insostenibile*”.

Poco dopo (ore 8:07), la capo missione MONTES esponeva a ITMRCC i rischi per la sicurezza a bordo e per l'incolumità dei passeggeri, psicologicamente distrutti, uno dei quali si era appena gettato in mare, senza giubbotto di salvataggio, per raggiungere a nuoto l'isola di Lampedusa. L'equipaggio, in buona sostanza, si definiva non più in grado di gestire la situazione.

Alle ore 14:49, MRCC Madrid confermava a OPEN ARMS l'imminente partenza della nave della Marina Militare spagnola “Audaz”, che avrebbe assistito il Comandante (*come da lui stesso prospettato nelle precedenti comunicazioni*) nelle operazioni di trasferimento dei migranti presso il POS in Palma di Maiorca¹¹. L'Autorità spagnola ricordava al Comandante il dovere di mantenere l'ordine e la sicurezza a bordo nella sua qualità di autorità pubblica, adottando, se del caso, le misure di polizia ritenute necessarie.

Quello stesso giorno, il Procuratore della repubblica presso il Tribunale di Agrigento effettuava un'ispezione a bordo della OPEN ARMS, unitamente a due medici all'uopo nominati quali consulenti tecnici.

All'esito della suddetta ispezione e alla luce della situazione emergenziale riscontrata, la Procura della Repubblica di Agrigento, nell'ambito del procedimento n. 3770/2019 RGNR iscritto (in data 16 agosto 2019) a carico di ignoti e solo per il delitto di cui all'art. 328 c.p., disponeva il sequestro preventivo in via d'urgenza della nave, determinando, di conseguenza, lo sbarco di tutti i migranti, che avveniva a partire dalle ore 19:24 circa.

Il decreto di sequestro disposto in via d'urgenza veniva convalidato dal GIP del Tribunale di Agrigento che, nel contempo, rigettava la richiesta di sequestro preventivo per il venir meno (*stante l'avvenuto sbarco dei migranti*) del *periculum in mora*, nonché in considerazione dell'appartenenza del natante a terzo soggetto estraneo sia al delitto di cui all'art. 328 c.p. che al delitto di sequestro di persona, che il predetto GIP riteneva configurabile, sottolineando come il Pubblico Ministero, contestando il solo reato di rifiuto di atti d'ufficio, avesse colto *solo una parte* della vicenda umana e giuridica, non considerando che l'omissione del

¹¹ La circostanza veniva annotata nel diario di navigazione, al foglio n. 200: “riceviamo mail da CNCS Madrid informando che invieranno la nave di Stato Audaz per prendere le persone salvate che abbiamo a bordo”.

 155

POS nella specie aveva comportato, almeno dal 14 agosto 2019, l'illecita e consapevole privazione della libertà personale dei migranti soccorsi, costretti a bordo per un apprezzabile lasso di tempo, contro la loro volontà con conseguente integrazione del concorrente, perché posto a tutela di un differente bene giuridico, reato di sequestro di persona.

Nel suddetto provvedimento di convalida veniva, peraltro, evidenziato come secondo le convenzioni internazionali e quella di Amburgo in specie, l'individuazione del POS fosse di pertinenza dello Stato italiano.

Ciò, perché Stato di "primo contatto", trattandosi del primo Stato venuto in contatto con le persone in pericolo, i cui obblighi internazionali erano stati resi operativi dal momento dell'ingresso della OPEN ARMS nelle acque territoriali italiane, reso possibile ("*lecito*") dal provvedimento del Presidente del TAR Lazio del 14/8/19 con il quale era stata sospesa l'efficacia del provvedimento interministeriale dell'1 agosto 2019 vietante l'ingresso nel territorio italiano della predetta nave OPEN ARMS .

*

In data 15 novembre 2019, a seguito dell'effettuazione di opportuni atti di indagine, la Procura di Agrigento disponeva la trasformazione del procedimento al mod. 21, iscrivendo al registro degli indagati il Sen. Matteo SALVINI per i reati di cui agli artt. 328 e 605 c.p., entrambi commessi in Lampedusa e Linosa, il primo in epoca compresa tra il 14 ed il 20 agosto 2019, il secondo in epoca compresa tra il 15 ed il 20 agosto.

In pari data, il Procuratore di Agrigento disponeva la trasmissione degli atti alla Procura della Repubblica di Palermo che, a sua volta, con provvedimento del 27 novembre 2019, trasmetteva gli atti al Collegio per i reati ministeriali del Tribunale di Palermo chiedendo di procedere ad indagini nei confronti del sen. Matteo SALVINI, già Ministro dell'interno e del Prefetto Matteo PIANTEDOSI, Capo di Gabinetto del Ministero dell'Interno, ipotizzando l'astratta configurabilità, nelle condotte evidenziate a loro carico, dei reati di plurimo sequestro di persona aggravato e di rifiuto di atti di ufficio.

Ciò in ragione del fatto che il Ministro dell'interno in carica all'epoca dei fatti, nella veste di pubblico ufficiale, avesse abusato delle funzioni amministrative attribuitegli nell'iter procedurale per la determinazione del *place of safety*, omettendo di indicarlo e vietando in tal



modo lo sbarco dei migranti pervenuti in prossimità delle coste italiane a bordo della nave OPEN ARMS che li aveva soccorsi in mare, così determinando illegittimamente la loro permanenza a bordo della nave per alcuni giorni in stato di costrizione personale per un tempo giuridicamente rilevante.

Effettuate le attività di indagine ritenute necessarie, acquisito il parere del Procuratore della Repubblica di Palermo, il Collegio per i reati ministeriali, con provvedimenti del 30 gennaio 2020, disponeva per un verso, con apposito decreto, l'archiviazione del procedimento iscritto a carico del Prefetto Matteo PIANTEDOSI, per altro verso, la trasmissione degli atti e della relazione al Procuratore della Repubblica di Palermo per curarne l'immediata rimessione al Presidente del Senato per l'avvio della procedura prevista dall'art. 9 della L. Cost. n. 1/1989 e, dunque, per il rilascio dell'autorizzazione a procedere nei confronti del Sen. Matteo SALVINI, per i reati di sequestro di persona e di rifiuto di atti di ufficio, meglio specificati in epigrafe.

Con nota del 31 gennaio 2020 il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Palermo trasmetteva alla Presidente del Senato della Repubblica, ai sensi di quanto stabilito dagli artt. 8 e 9 della Legge Costituzionale 16 gennaio 1989 n. 1, gli atti del procedimento (nr. 18138/2019 RGNR) nei confronti del Sen. Matteo SALVINI, unitamente alla relazione motivata adottata dal c.d. Tribunale dei Ministri.

Nella seduta del 30 luglio 2020, il Senato della Repubblica deliberava di concedere l'autorizzazione a procedere in giudizio -ai sensi dell'art. 96 della Costituzione- richiesta dal Collegio per i reati ministeriali presso il Tribunale di Palermo, nei confronti del senatore Matteo SALVINI, nella sua qualità di Ministro dell'interno *pro tempore*.

Con nota del 4 agosto 2020 la Presidente del Senato rimetteva gli atti del procedimento riguardante il sen. SALVINI alla Procura della Repubblica di Palermo che in data 19 ottobre 2020 formulava richiesta di rinvio a giudizio del predetto imputato per i reati di cui agli artt. 605 e 328 c.p..

Detta richiesta, come già cennato, veniva accolta dal GUP del Tribunale di Palermo che, con decreto del 17 aprile 2021, disponeva il rinvio a giudizio di Matteo SALVINI di fronte a questo Tribunale per rispondere dei reati riportati in epigrafe.

 157

II) LA NORMATIVA IN MATERIA DI SOCCORSO IN MARE

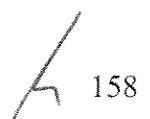
I fatti oggetto del presente processo possono, a giudizio del Collegio, senz'altro essere inquadrati nella normativa, anche internazionale e comunitaria, che disciplina il trattamento del soccorso di vite in mare e gli obblighi conseguentemente derivanti per gli Stati, per le Autorità e per i soggetti coinvolti in tali vicende.

La materia del soccorso in mare, nell'ordinamento italiano, trova la sua disciplina in fonti di diverso rango, con riferimento alle quali va effettuato il bilanciamento tra i valori costituzionali coinvolti, vale a dire, tra gli obblighi imposti allo Stato in ordine al rispetto dei diritti umani fondamentali e la potestà dello Stato di tutelare la propria sovranità, l'ordine pubblico e la sanità pubblica, anche mediante il controllo delle frontiere.

In tale contesto, rilievo primario hanno indubbiamente i principi della Carta Costituzionale e, tra essi, non solo quelli di ordine generale che riguardano i diritti inviolabili della persona umana, ma anche quello per il quale l'ordinamento interno deve conformarsi alle *"norme del diritto internazionale generalmente riconosciute"* (art. 10 Cost) ed altresì quello per il quale l'Italia *"consente, in condizione di parità con gli altri Stati, alle limitazioni della sovranità necessarie ad un ordinamento che assicuri la pace e la giustizia fra le nazioni"* (art.11 Cost.).

Sulla base di tale cornice normativa, di rango supremo, lo Stato italiano si è espressamente vincolato al rispetto dei principi di diritto internazionale universalmente riconosciuti tra i quali, per quel che attiene la sicurezza in mare, quello che impone ad ogni Stato l'obbligo di salvare la vita che si trovi in pericolo in mare, obbligo che prevale, poiché affermato da un principio generale universalmente riconosciuto, su ogni altra norma nazionale e su eventuali accordi fra Stati (*anche ove fossero finalizzati al contrasto dell'immigrazione irregolare*).

Detto principio trova peraltro esplicita codificazione in diversi trattati e convenzioni internazionali ratificati dallo Stato italiano che, in base al

 158

principio "*pacta sunt servanda*", assumono nella gerarchia delle fonti un rango primario anche ai sensi dell'art. 117 Cost.

In proposito, poiché sicuramente pertinenti ai fatti in oggetto, meritano di essere evidenziate le seguenti convenzioni:

I) la Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare, svoltasi a Londra nel **1974**, c.d. **Convenzione SOLAS** (Safety of Life at Sea), ratificata dall'Italia con la legge nr. 313 del 23/5/1980, che tra l'altro stabilisce *l'obbligo per 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"* (cfr. capitolo V, regolamento 33);

II) la Convenzione sulla ricerca ed il salvataggio marittimo del 27 aprile **1979**, c.d. **Convenzione SAR** (Search and Rescue) siglata da numerose nazioni ad Amburgo, entrata in vigore il 22 giugno 1985 e ratificata dall'Italia con L. nr. 147 del 3 aprile 1989¹².

Detta convenzione - *che tra l'altro prevede che "Le Parti si assicurano che venga fornita assistenza ad ogni persona in pericolo in mare. Esse fanno ciò senza tenere conto della nazionalità e dello statuto di detta persona, né delle circostanze nelle quali è stata trovata"* (cfr. punto 2.1.10) e che successivamente ebbe ad essere revisionata due volte, nel 1998 e nel 2004 - ebbe a sostanzarsi in un accordo internazionale elaborato dall'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale), volto a tutelare la sicurezza della navigazione, col quale veniva definito il "servizio di ricerca e salvataggio", venivano descritte le modalità di individuazione delle "aree di competenza" entro cui disporre il suddetto servizio di ricerca e di salvataggio, veniva sollecitata "la cooperazione" tra le diverse autorità nazionali e "la preparazione di piani operativi in vista delle varie tipologie d'emergenza".

¹² alla legge n.147 del 1989 è stata data attuazione col regolamento emanato con DPR 662/1994. In particolare, la funzione di ricerca e soccorso è stata affidata al Corpo delle Capitanerie di Porto che col suo braccio operativo, la Guardia Costiera, opera il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo ed è l'organo competente per l'esercizio delle funzioni di ricerca e salvataggio in mare, di disciplina, monitoraggio e controllo del traffico navale, di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo.

M -

A 159

III) la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare , c.d. **Convenzione UNCLOS** (United Nations Convention on the Law of the Sea) sottoscritta nel **1982** a Montego Bay , ratificata in Italia con legge 2 dicembre 1994 n. 689 che tra l'altro, all'art. 98 stabilisce che *“Ogni Stato deve 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 condizioni di pericolo;*

b) *proceda quanto più velocemente possibile al soccorso delle persone in pericolo , se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa;*

c) *presti soccorso, in caso di abbordo, all'altra nave, al suo equipaggio e ai suoi passeggeri e, quando è possibile, comunichi all'altra nave il nome della propria e il porto presso cui essa è immatricolata, e qual è il porto più vicino presso cui farà scalo”.*

Le suddette convenzioni fissano dei principi fondanti in punto di tutela della vita in mare, imponendo precisi doveri agli Stati aderenti.

Così, tra l'altro, il summenzionato art. 98 della Convenzione UNCLOS del 1982, al comma secondo, stabilisce che *“ogni Stato costiero promuove la costituzione e il funzionamento permanente di un servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso per tutelare la sicurezza marittima e aerea e, quando le circostanze lo richiedono, collabora a questo fine con gli Stati adiacenti tramite accordi regionali”.*

La ricerca di un'ampia collaborazione tra gli Stati in vista del perseguimento di una opera di soccorso in mare la più efficace possibile è un anelito ricorrente anche nelle citate Convenzioni SOLAS e SAR.

Anzi con riguardo a quest'ultima Convenzione può senz'altro condividersi l'affermazione che si fonda proprio *“sul principio della collaborazione internazionale”.*

In tal senso, giova, per completezza, evidenziare come nel preambolo della Convenzione SAR del 1979 fosse stato rimarcato *(in conformità con quanto già stabilito dalla convenzione n. 40 del 1960 per la salvaguardia della vita umana in mare che aveva riconosciuto “l'opportunità di coordinare le attività” delle organizzazioni inter governative per la*

sicurezza in mare) “l’intento di intensificare e promuovere le attività di salvataggio” mediante la “creazione di un piano di ricerca e di salvataggio in mare” rispondente “alle necessità del traffico marittimo in materia di salvataggio delle persone in pericolo in mare”, nonché l’auspicio di favorire “*la cooperazione tra le organizzazioni di ricerca e di salvataggio del mondo intero e tra tutti coloro che partecipavano ad operazioni di ricerca e salvataggio in mare*”.

All’uopo, gli Stati firmatari si impegnavano ad adottare ogni provvedimento legislativo o comunque appropriato per dare attuazione alla Convenzione ed al suo Allegato (quest’ultimo indicato come parte integrante della Convenzione).

Nell’Allegato, dopo avere spiegato al capitolo 1 (e ciò deve essere sottolineato quale elemento rilevante nella valutazione dei fatti in esame), che “*l’uso del presente indicativo stava ad indicare che si trattava di una disposizione la cui applicazione uniforme da parte di tutte le parti contraenti era necessaria per la salvaguardia della vita umana in mare*” e di contro “*il condizionale veniva adoperato quando si trattava di disposizione la cui applicazione uniforme da parte di tutte le parti contraenti era **raccomandata** per la salvaguardia della vita umana in mare*”, venivano elencate le disposizioni relative all’insediamento ed al coordinamento dei servizi di ricerca e di salvataggio.

Tra esse, al paragrafo 2.1.4. veniva sancito che le zone di ricerca e di salvataggio venissero stabilite mediante accordo tra le parti interessate (*e che il Segretario Generale dell’IMO venisse informato della conclusione di tale accordo*); al par. 2.1.5., veniva stabilito che se le Parti non avessero raggiunto un accordo sulle dimensioni esatte di una zona di ricerca e di salvataggio, avrebbero fatto tutto il possibile per raggiungere un accordo sull’adozione di disposizioni adeguate che permettessero di assicurare un equivalente coordinamento generale dei servizi di ricerca e di salvataggio in detta zona.

Al paragrafo 2.1.7., veniva sottolineato che la delimitazione delle regioni di ricerca e di salvataggio (c.d. zone SAR) non era legata a quella delle frontiere esistenti tra gli Stati e non pregiudicava in alcun modo dette frontiere.

Di seguito, dopo avere enunciato (par. 2.1.8.) che le Parti “*dovrebbero organizzare i loro servizi di ricerca e di salvataggio in modo da poter far fronte rapidamente agli appelli di soccorso*”, al par. 2.1.9. veniva affermato che se le Parti venivano “*informate che una persona è in*

M.

h 161

pericolo in mare, in una zona in cui una Parte assicura il coordinamento generale delle operazioni di ricerca e di salvataggio, le autorità responsabili di detta Parte adottano immediatamente le misure necessarie per fornire tutta l'assistenza possibile".

Peraltro, al par. 2.1.10, veniva stabilito che le Parti si assicurassero che venisse comunque fornita assistenza ad ogni persona in pericolo in mare, senza tener conto *"della nazionalità o dello statuto di detta persona, né delle circostanze nelle quali era stata trovata"*.

Dopo avere fornito (al par 2.2.) le indicazioni concernenti le modalità con le quali ciascuna Parte dovesse organizzarsi per il coordinamento dei mezzi di ricerca e di salvataggio, al Capitolo 3 dell'Allegato, venivano date specifiche indicazioni sulla *"cooperazione tra Stati"*.

In particolare, veniva stabilito che le Parti *"dovrebbero"*, *"ogni volta che ciò sia necessario"*, *"coordinare le loro operazioni di ricerca e di salvataggio con quelle degli Stati vicini"*.

In tal senso, veniva chiarito che, salvo accordi diversi, dovrebbe essere permesso alle unità navali di entrare nel mare territoriale di altri Stati, *"con l'unico scopo di cercare la posizione delle navi sinistrate e di recuperare i superstiti"* e con la precisazione che in tali casi, per quanto possibile, le operazioni di ricerca e di salvataggio dovessero essere coordinati dal centro di coordinamento di salvataggio della Parte che aveva autorizzato l'entrata (o da ogni altra autorità designata da detta Parte).

Nella medesima direzione veniva stabilito che (salvo diverso accordo) le autorità di una Parte che desiderava che le sue unità di salvataggio entrassero nel mare territoriale di un'altra Parte (sempre ai fini su indicati di cercare la posizione delle navi sinistrate e di raccogliere i superstiti) dovessero inviare (*"inviano"*) una richiesta con tutte le informazioni sulla progettata missione, al centro di coordinamento di salvataggio dell'altra Parte (o ad ogni altra autorità designata da detta Parte).

Tale richiesta doveva essere immediatamente riscontrata dalla Parte interessata che doveva appena possibile, ove necessario, indicare le condizioni per effettuare detta missione.

Peraltro (al cap. 3.1.5.) le Parti venivano sollecitate ad accordarsi (*"dovrebbero concludere...accordi"*) con gli Stati vicini non solo sulle condizioni d'accesso reciproco delle unità di salvataggio nel loro mare territoriale, ma altresì per mettere in comune i mezzi, per elaborare procedure comuni, per addestramenti e esercitazioni comuni *"per il controllo regolare delle vie di comunicazione tra gli Stati per collegamenti tra il*

personale dei centri di coordinamento di salvataggio e per lo scambio di informazioni relative alla ricerca ed al salvataggio” (cap. 3.1.8.).

Nell'allegato, al cap 5.3.4., veniva poi evidenziato come, nel caso di una fase di emergenza riguardante una nave della quale fosse sconosciuta la posizione, il Centro di coordinamento di salvataggio una volta informato dell'esistenza del pericolo per l'imbarcazione, ignorando se altri centri avessero preso adeguate misure, s'impegnava a far scattare le misure necessarie ed a mettersi in contatto con i centri vicini per designare un centro che possa assumersi la responsabilità delle operazioni.

Inoltre, nel capitolo 5.4., concernente il coordinamento delle operazioni nel caso in cui almeno “due parti” fossero “interessate”, veniva stabilito che *“quando il comando delle operazioni che riguardano tutta la zona di ricerca e di salvataggio spetta a più di una parte, ciascuna parte adotta le adeguate misure in conformità ai piani o istruzioni operative (previsti) qualora il centro di coordinamento di salvataggio di detta zona glielo richieda”*.

*

Alla stregua delle citate convenzioni ed in particolare di quella di Amburgo del 1979, non pare opinabile l'importanza avuta - *in tema di ricerca e di salvataggio (SAR - search and rescue)* - dall'istituzione di “zone SAR”, che in definitiva si sostanziano in aree marittime nelle quali lo Stato che ne è responsabile assume la funzione di coordinamento delle operazioni di soccorso.

Si tratta, in sostanza, di zone di controllo affidate agli Stati, senza un diretto collegamento con i confini nazionali e senza che dette zone possano pregiudicare le frontiere esistenti o costituire un ampliamento dei relativi confini, funzionali allo svolgimento di determinati servizi, quali appunto quelli di ricerca e di salvataggio di cui gli Stati si assumono la responsabilità ai fini del soccorso, senza determinare un ampliamento della loro giurisdizione né una limitazione alla sovranità degli altri Stati, trattandosi piuttosto di <<zone di responsabilità>>.

Secondo detta Convenzione SAR (cfr. par 2.1.4.) ogni area di ricerca e di salvataggio doveva essere stabilita mediante accordo tra gli Stati interessati con la previsione che della conclusione di tale accordo venisse informata l'IMO (reste, il suo Segretario generale) e che “qualora tale intesa non venga raggiunta” (cap. 2.1.5 .Convenzione SAR) le parti dovevano impegnarsi a fare il possibile per raggiungere un accordo

sull'adozione di disposizioni adeguate che permettessero di assicurare un equivalente coordinamento generale dei servizi di ricerca e di salvataggio in detta zona.

*

In data 10 gennaio 2001 erano entrati in vigore importanti emendamenti apportati con la Risoluzione MSC 70(69) del 18 maggio 1998 alla Convenzione di Amburgo del 27/4/79 sulla ricerca e sul salvataggio marittimo.

Invero, con essi era stata tra l'altro rimarcata l'esigenza della cooperazione tra gli Stati, invitati a coordinare, ogni qualvolta fosse stato necessario, le operazioni di ricerca e di salvataggio con quelle degli Stati vicini ed a concludere accordi con altri Stati per rafforzare la cooperazione ed il coordinamento in materia di ricerca e di salvataggio.

Così, al Cap 2.1.1. dell'Allegato (come modificato) veniva rimarcato che *"le Parti partecipano nella misura in cui possono farlo a titolo individuale o in cooperazione con altri Stati e se del caso con l'Organizzazione (IMO) allo sviluppo dei servizi di ricerca e di salvataggio per garantire che sia fornita assistenza a qualsiasi persona in pericolo in mare . quando sono informate che una persona è o sembra essere in pericolo in mare, le autorità responsabili di una Parte prendono con urgenza misure per accertarsi che l'assistenza richiesta è fornita"*.

Al cap 2.1.3 le Parti venivano sollecitate a stabilire un numero sufficiente di aree di ricerca e di salvataggio in ciascuna zona marittima , con la precisazione che dette aree dovevano essere contigue e per quanto possibile ben delimitate (e non sconfinare reciprocamente).

*

Di seguito, in ragione dei considerevoli problemi legati al difficile coordinamento tra gli Stati confinanti nella gestione delle operazioni di soccorso (*soprattutto con riferimento alla fase dello sbarco e dell'accoglienza dei soggetti soccorsi*), l'IMO, attraverso il Comitato per la Sicurezza Marittima (MSC), apportava, nel 2004, significativi emendamenti, sia alla Convenzione SAR, che a quella SOLAS, *segnatamente, al paragrafo*

1-1 del regolamento SOLAS V/33 con la risoluzione MSC 153(78), e al paragrafo 3.1.9. dell'allegato alla Convenzione SAR con la risoluzione MSC 155(78).

Tali emendamenti, realizzati tramite l'IMO (cioè secondo una delle procedure previste dalle Convenzioni) in vigore dal 2006 e vincolanti anche per Italia, avevano come obiettivo principale quello di indurre i governi a coordinarsi e a cooperare per garantire che i comandanti delle navi, che avessero fornito assistenza imbarcando persone in difficoltà in mare, fossero liberati dai loro obblighi tempestivamente e con meno pregiudizi possibile, tra l'altro, con l'obiettivo di ridurre al minimo la deviazione rispetto alla rotta programmata dalla nave soccorritrice.

In sostanza, nel nuovo par. 3.1.9 dell'Allegato alla Convenzione SAR, veniva previsto che all'obbligo del comandante della nave di prestare soccorso si accompagnasse un correlativo impegno per gli Stati di cooperare in tali situazioni, sì da consentire al comandante della nave soccorritrice di essere sollevato dai relativi oneri quanto prima e alle persone soccorse di essere prontamente trasferite in un luogo sicuro (*place of safety ;c.d. POS*).

Nel medesimo testo normativo, si stabiliva la primaria responsabilità dello Stato all'interno della cui zona SAR si era verificato il salvataggio, tenendo comunque in considerazione le particolari circostanze del caso e le linee guida ("*guidelines*") sviluppate dall'IMO.

*

In tale direzione, espressamente, nella premessa alle *linee guida sul trattamento delle persone salvate in mare* tracciate dal Comitato per la Sicurezza Marittima con la Risoluzione MSC 167-78 (*adottata il 20 maggio 2004 per "chiarire le procedure esistenti per garantire che le persone salvate in mare "ricevano" un luogo sicuro , indipendentemente dalla loro nazionalità , status o dalle circostanze in cui fossero state trovate"*) , viene rimarcato come <<**l'intento**>> delle Convenzioni SOLAS e SAR (*alla luce delle cennate modifiche apportate al paragrafo 1-1 del regolamento SOLAS V/33 e al paragrafo 3.1.9. dell'allegato alla Convenzione SAR*) sia proprio quello di **"garantire che in ogni caso venga fornito un luogo sicuro entro un tempo ragionevole"**.

Ciò con la precisazione (*pure riportata nella premessa alle suddette linee guida*) che **la responsabilità di fornire un luogo sicuro o di garantire che un luogo sicuro venga fornito ricade sul Governo contraente/Parte**

 165

responsabile della regione SAR in cui i sopravvissuti fossero stati recuperati.

Per raggiungere l'intento su evidenziato, venivano adottate dal summenzionato COMITATO le linee guida riportate nell'Allegato annesso alla Risoluzione MSC 167.78, linee guida che qui di seguito – *tenuto conto della loro rilevanza nell'ambito del presente processo-* si appalesa opportuno rassegnare, quanto meno nei punti salienti, in modo dettagliato.

Del resto, tali linee guida, meritano un attento esame anche per il rilievo loro attribuito, sia *da tutte le parti processuali, nelle rispettive prospettazioni*, sia dal Tribunale per i reati ministeriali, che ha positivamente vagliato, in fase pregiudiziale, le accuse mosse all'odierno imputato.

*

Dette linee guida, secondo quanto precisato nell'ALLEGATO (**al punto 1**), hanno lo “scopo” di <<*fornire orientamenti ai Governi e ai capitani delle navi riguardo agli obblighi umanitari e agli obblighi previsti dal diritto internazionale relativi al trattamento delle persone salvate in mare.*>>, in altri termini lo scopo di <<*aiutare i Governi e i capitani a comprendere meglio i loro obblighi previsti dal diritto internazionale e fornire utili indicazioni per adempiere a tali obblighi*>>.

Il tutto con la precisazione (contenuta **al punto 1.2.**)¹³ che all'obbligo spettante al comandante della nave di prestare soccorso e assistenza alle persone che si trovassero in pericolo in mare, “dovrebbe” corrispondere – *come sopra già evidenziato-* l'obbligo per gli Stati (aderenti all'IMO) di intervenire per prendersi carico delle persone soccorse, così da sollevare il comandante dagli oneri susseguenti.

Sempre nell'ALLEGATO venivano, peraltro; rimarcati gli **obiettivi perseguiti dall'IMO**.

¹³ 1.2 L'obbligo del capitano di prestare assistenza dovrebbe integrare il corrispondente obbligo dei **Governi membri dell'IMO di coordinare e cooperare** per sollevare il capitano dalla responsabilità di fornire cure successive ai sopravvissuti e consegnare le persone recuperate in mare a un luogo sicuro.

Invero veniva evidenziato (al punto 2) come l'Assemblea dell'IMO durante la sua ventiduesima sessione, avesse adottato una risoluzione (la A.920/22) sulla revisione delle misure di sicurezza e delle procedure per il trattamento delle persone salvate in mare, ciò per "garantire" il raggiungimento dei seguenti obiettivi :

- che "i sopravvissuti agli incidenti in mare ricevano assistenza indipendentemente dalla loro nazionalità o status o dalle circostanze in cui si trovano";
- *che "le navi che hanno recuperato persone in pericolo in mare possano consegnare i sopravvissuti a un luogo sicuro"*;
- che "i sopravvissuti, indipendentemente dalla loro nazionalità o status, **inclusi migranti senza documenti, richiedenti asilo e rifugiati, e clandestini**, siano trattati, *mentre si trovano a bordo, nel modo prescritto dagli strumenti pertinenti dell'IMO e in conformità con gli accordi internazionali rilevanti e le tradizioni umanitarie marittime di lunga data*".

Inoltre al **punto 2,3** dell'ALLEGATO - *sottolineato* : a) *che durante la sua settantottesima sessione, il Comitato per la Sicurezza Marittima (MSC) ha adottato pertinenti emendamenti al capitolo V della Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare (SOLAS) e ai capitoli 2, 3 e 4 dell'Allegato alla Convenzione Internazionale sulla Ricerca e il Salvataggio Marittimo (Convenzione SAR); b) che questi emendamenti entreranno in vigore il 1° luglio 2006 e c) che nella stessa sessione, il MSC ha adottato le presenti linee guida ed ancora che come i suddetti emendamenti prevedevano lo sviluppo delle linee guida-* veniva ribadito *che lo scopo di questi emendamenti e delle linee guida attuali era quello <<di garantire che le persone in pericolo ricevano assistenza, riducendo al minimo i disagi per le navi che prestano soccorso e preservando l'integrità dei servizi SAR>>*.

In tal senso (al punto 2.4) veniva specificato, per un verso, che il paragrafo 1-1 del regolamento V/33 della SOLAS e il paragrafo 3.1.9 dell'Allegato alla Convenzione SAR, come emendati, imponevano *<<ai Governi l'obbligo di coordinare e cooperare per garantire che i capitani delle navi che prestano assistenza, imbarcando persone in pericolo in mare, siano sollevati dalle loro responsabilità con il minimo scostamento rispetto alla rotta prevista della nave>>*; per altro verso (al punto 2.5.) che *l'intento* del nuovo paragrafo 1-1 del regolamento V/33 della SOLAS e del paragrafo 3.1.9 dell'Allegato alla Convenzione Internazionale sulla Ricerca e il Salvataggio Marittimo del 1979, come emendati, *era quello <<di*

4.

h 167

garantire che in ogni caso venga fornito un luogo sicuro entro un tempo ragionevole.>>

Ciò, fermo restando che <<**la responsabilità** di fornire un luogo sicuro, o di garantire che un luogo sicuro venga fornito, **ricade sul Governo responsabile della regione SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati.**>> .

Peraltro, (cfr. punto 2.6) veniva dato atto che <<(tuttavia), ogni caso può coinvolgere circostanze diverse>> e che gli emendamenti <<offrono al Governo responsabile la flessibilità di affrontare ogni situazione caso per caso, garantendo nel contempo che i capitani delle navi che prestano assistenza siano sollevati dalle loro responsabilità entro un tempo ragionevole e con il minimo impatto possibile sulla nave>>.

Nell'ALLEGATO veniva poi evidenziato **(al punto 3.1)** che, quando le navi prestavano assistenza a persone in pericolo in mare, si rendeva necessaria una coordinazione tra tutte le parti interessate per garantire che - *pur tenendo in debita considerazione le preoccupazioni relative al controllo delle frontiere, alla sovranità e alla sicurezza-* venissero rispettate quali priorità : a) il “**salvataggio**” (per cui tutte le persone in pericolo in mare dovevano essere assistite senza indugio); b) la **preservazione dell'integrità e dell'efficacia dei servizi SAR** (riconoscendosi che l'assistenza tempestiva fornita dalle navi in mare era un elemento essenziale dei servizi SAR globali); c) l'**esenzione dei capitani dagli obblighi, dopo aver prestato assistenza alle persone.**

La qual cosa postulava che <<*gli Stati di bandiera e gli Stati costieri dovrebbero avere disposizioni efficaci per fornire assistenza tempestiva ai capitani delle navi, sollevandoli dalle persone recuperate dalle navi in mare.*>>

Al **punto 4** dell'ALLEGATO – *nel dare atto della realizzazione di un manuale (il Manuale Internazionale di Ricerca e Soccorso Aeronautico e Marittimo (IAMSAR), finalizzato ad assistere i Governi nel soddisfare le loro esigenze SAR e gli obblighi che avevano accettato in base alle Convenzioni SOLAS, SAR e sull'Aviazione Civile Internazionale-* veniva rimarcato che <<**i Governi sono incoraggiati a sviluppare e migliorare i loro servizi SAR, a cooperare con gli Stati vicini e a considerare i servizi SAR come parte di un sistema globale.**>>

Di seguito, al punto 5 dell'ALLEGATO, premesso come i servizi SAR in tutto il mondo dipendessero dalle navi in mare per assistere le persone in pericolo e di come fosse impossibile organizzare servizi SAR

M.

A 168

senza i capitani delle navi, si rimarcava come i medesimi per garantire la sicurezza della vita in mare, preservare l'integrità dei servizi SAR globali di cui facevano parte ed adempiere agli obblighi umanitari e legali, avessero ben determinati doveri, tra i quali : a) quello di rispettare gli obblighi previsti dal diritto internazionale per assistere le persone in pericolo in mare (*prestando tale assistenza senza tener conto della nazionalità o dello status delle persone in pericolo, né delle circostanze in cui sono state trovate*); b) quello di fare tutto il possibile, entro le capacità e i limiti della nave, per trattare umanamente i sopravvissuti e soddisfare le loro esigenze immediate; c) e quello di svolgere i compiti SAR in conformità con le disposizioni del Volume III del Manuale IAMSAR.

Peraltro, **al punto 5.4., tra i compiti dei capitani delle navi, veniva evidenziato** - *nel caso in cui il Centro di Coordinamento dei Soccorsi (RCC) responsabile dell'area in cui i sopravvissuti erano stati recuperati non potesse essere contattato-* quello di ***tentare di contattare un altro RCC¹⁴*** o, se ciò non fosse <<possibile, qualsiasi altra autorità governativa che possa fornire assistenza, riconoscendo comunque che la responsabilità resta all'RCC dell'area in cui i sopravvissuti sono stati recuperati>>.

Al **punto 6** dell'ALLEGATO venivano, tra l'altro, evidenziate le responsabilità dei Governi e dei Centri di coordinamento dei soccorsi (RCC).

In proposito - *dopo avere sottolineato come i Governi dovrebbero garantire : a) che i rispettivi centri di coordinamento dei soccorsi (RCC) e le altre autorità nazionali competenti abbiano sufficienti linee guida e autorità per adempiere ai loro doveri in conformità con gli obblighi previsti dai trattati e le linee guida attuali contenute in questa risoluzione" ; b) e che i loro RCC e le unità di soccorso operino in conformità con gli standard e le procedure del Manuale IAMSAR e che tutte le navi che operano sotto la loro bandiera abbiano a bordo il Volume III del Manuale IAMSAR-*, veniva tra l'altro affermato che <<una nave non dovrebbe essere soggetta a ritardi indebiti, oneri finanziari o altre difficoltà correlate dopo aver prestato assistenza a persone in mare e che <<pertanto, gli **Stati costieri** dovrebbero sollevare la nave il prima possibile>>.

¹⁴ Punto 5.4. : <<...A tal proposito, i capitani delle navi dovrebbero ...nel caso in cui il Centro di Coordinamento dei Soccorsi (RCC) responsabile dell'area in cui i sopravvissuti sono stati recuperati non possa essere contattato, tentare di contattare un altro RCC o se ciò non è possibile , qualsiasi altra autorità governativa che possa fornire assistenza, riconoscendo comunque che la responsabilità resta all'RCC dell'area in cui i sopravvissuti sono stati recuperati;>>

A tal fine agli Stati era demandata la predisposizione di piani operativi idonei a disciplinare nel dettaglio le modalità con le quali dar corso al coordinamento dei soccorsi per affrontare tutti i possibili tipi di situazioni SAR.

Invero, secondo l'allegato (**punto 6.5**) **ogni RCC dovrebbe avere piani operativi efficaci** e disposizioni (inter-agenzia o accordi internazionali se appropriato) per rispondere a tutti i tipi di situazioni SAR, con la precisazione che <<tali piani e disposizioni dovrebbero coprire incidenti che si verificano all'interno della sua regione SAR associata e **dovrebbero anche coprire incidenti al di fuori della propria regione SAR**, se necessario, fino a quando l'RCC responsabile della regione in cui si presta assistenza (**vedi punto 6.7**) o **un altro RCC meglio situato** per gestire il caso **assuma la responsabilità.**>>

In particolare tali piani – secondo l'Allegato- dovrebbero riguardare il modo in cui il centro di coordinamento del soccorso (vale a dire l'RCC, in Italia l'IMRCC) dovrebbe coordinare : a) le operazioni di recupero; b) lo sbarco dei sopravvissuti da una nave; c) la consegna dei sopravvissuti a un luogo sicuro; d) nonché come affrontare rapidamente i problemi iniziali di controllo delle frontiere o di immigrazione per ridurre al minimo i ritardi che potrebbero avere un impatto negativo sulla nave che presta assistenza, comprese le disposizioni temporanee per ospitare i sopravvissuti mentre tali questioni vengono risolte.

In coerenza col dichiarato intento di garantire che le persone in pericolo in mare vengano soccorse e venga loro fornito un luogo sicuro entro un tempo ragionevole, nell'allegato veniva sostanzialmente introdotto il c.d. principio del centro di coordinamento di "primo contatto".

Invero, al **punto 6.7** veniva rimarcato che <<**Quando appropriato, il primo RCC contattato dovrebbe iniziare immediatamente gli sforzi per trasferire il caso all'RCC responsabile per la regione in cui viene prestata assistenza.**

Quando l'RCC responsabile per la regione SAR in cui è necessaria l'assistenza viene informato della situazione, quell'RCC dovrebbe immediatamente assumersi la responsabilità di coordinare gli sforzi di salvataggio, poiché le responsabilità correlate, comprese le disposizioni per un luogo sicuro per i sopravvissuti, ricadono principalmente sul Governo responsabile di quella regione.

Tuttavia, il primo RCC è responsabile della coordinazione del caso fino a quando l'RCC responsabile o un'altra autorità competente non assume la responsabilità.>>

M.

h 170

E sempre in vista dell'esigenza di fornire ai sopravvissuti un luogo sicuro in tempi ragionevoli al **punto 6.8** dell'allegato veniva sottolineato che <<**I Governi e l'RCC responsabile dovrebbero fare ogni sforzo per ridurre al minimo il tempo in cui i sopravvissuti rimangono a bordo della nave** che presta assistenza.>>, mentre al **punto 6,9** veniva rimarcato per un verso che <<le autorità statali competenti dovrebbero; fare ogni sforzo per accelerare le disposizioni per sbarcare i sopravvissuti dalla nave>> per altro verso che però (tuttavia) << il capitano deve comprendere che, in alcuni casi, il coordinamento necessario potrebbe comportare ritardi inevitabili>>.

Di seguito, al punto **6.12** dell'Allegato veniva specificato che per "luogo sicuro" (o di sicurezza) quale quello indicato al paragrafo 1.3.2. nell'allegato alla convenzione SAR del 1979 ¹⁵ doveva intendersi quello <<dove le operazioni di salvataggio si considerano terminate, dove la sicurezza della vita dei sopravvissuti non è più minacciata e dove **i loro bisogni umani** di base (come cibo, riparo¹⁶ e cure mediche) possono essere soddisfatti. Inoltre, è un luogo dal quale possono essere organizzati i trasporti per la destinazione successiva o finale dei sopravvissuti>>.

Anche sulla base del summenzionato punto 6.12 emergeva che il coordinamento delle operazioni di salvataggio comprendeva l'indicazione di un posto sicuro (place of safety , POS) , atteso che è solo con lo sbarco delle persone soccorse presso tale luogo che le operazioni di salvataggio potevano dirsi concluse.

In proposito (**al punto 6.13**) veniva precisato che <<*Una nave che presta soccorso non dovrebbe essere considerata un luogo di sicurezza basandosi solo sul fatto che i sopravvissuti non sono più in pericolo immediato una volta a bordo.*>> invero, <<*la nave che presta soccorso potrebbe non disporre di strutture e attrezzature adeguate per sostenere persone aggiuntive a bordo senza compromettere la propria sicurezza o per prendersi cura adeguatamente dei sopravvissuti.*>>.

In ogni caso, secondo quanto riportato nell'allegato <<*anche se la nave è in grado di ospitare in sicurezza i sopravvissuti e può servire come luogo di sicurezza temporaneo, essa dovrebbe essere sollevata da questa responsabilità appena possibile, una volta che possono essere organizzate alternative.*>>

¹⁵ Nel paragrafo su richiamato di luogo sicuro si parla a proposito del concetto di salvataggio. Segnatamente viene riportato quanto segue : <<"salvataggio". Operazione destinata a ripescare le persone in pericolo ed a prodigare loro, le prime cure mediche o altre di cui potrebbero avere bisogno ed a trasportarle in un luogo sicuro>>.

¹⁶ Il vocabolo adoperato nel testo inglese è Shelter : riparo rifugio, meno comunemente alloggio

M.

H 171

Peraltro nell'allegato (al punto 6.14) veniva evidenziato che <<Un luogo di sicurezza può essere sulla terraferma, oppure a bordo di un'unità di soccorso o di un'altra nave o struttura idonea in mare, che può servire come luogo di sicurezza fino a quando i sopravvissuti non vengono sbarcati alla destinazione successiva>>.

Inoltre, al **punto 6.15** veniva rimarcato che le Convenzioni, come emendate, indicavano <<che la consegna a un luogo di sicurezza deve tener conto delle **circostanze particolari del caso**. Queste circostanze possono includere fattori come la situazione a bordo della nave che presta soccorso, le condizioni in loco, le esigenze mediche e la disponibilità di trasporto o di altre unità di soccorso.>> invero <<Ogni caso è unico, e la scelta di un luogo di sicurezza potrebbe dover considerare una varietà di fattori importanti>>.

In ogni caso (cfr. **punti 6.16 e 6.17**) era demandato ai Governi il compito di cooperare tra loro per fornire luoghi di sicurezza idonei per i sopravvissuti tenendo conto della necessità di evitare lo sbarco in territori in cui i naufraghi abbiano un fondato timore di persecuzione e per tale motivo avessero preannunciato di voler chiedere asilo .

Infine, secondo l'allegato (**p.6.18**) se pure la nave che presta soccorso può essere in grado di trasportare i sopravvissuti a un luogo di sicurezza, ove ciò rappresentasse un onere per la nave, l'RCC dovrebbe tentare di organizzare l'uso di altre alternative ragionevoli a questo scopo.

*

Ciò premesso, va evidenziato come in Italia il piano operativo raccomandato dalle rassegnate "guidelines", che, ad avviso del Collegio, consegnano all'interprete *pochi* elementi di certezza e *molte* aree grigie, è stato adottato con la direttiva SOP (Procedure Operative Standard) 009/15 (riguardante le istruzioni e "le procedure operative standard" da seguire per affrontare il tema in argomento) edita nel 2015 dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera all'esito di un tavolo tecnico di coordinamento del contrasto all'immigrazione illegale via mare tenutosi il 28 luglio 2015 presso il Ministero dell'Interno- Dipartimento della Pubblica Sicurezza - Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia di Frontiera.

Detta direttiva prevedeva che, ove l'attività di soccorso in mare fosse stata effettuata materialmente da unità navali della Guardia Costiera Italiana, la richiesta di assegnazione del POS dovesse essere presentata da IMRCC

 172

Roma al Centro Nazionale di Coordinamento (NCC)¹⁷ che poi avrebbe provveduto all'inoltro della stessa al Dipartimento per le Libertà Civili e per l'Immigrazione del Ministero dell'Interno, ufficio competente all'indicazione del POS ove operare lo sbarco.

La medesima direttiva SOP 009/15 stabiliva che il predetto Dipartimento per le Libertà Civili e per l'Immigrazione, nell'assegnazione del POS, oltre alle problematiche di ordine tecnico-nautiche rappresentate dal Comando richiedente ed ad eventuali indicazioni rappresentate da MRCC Roma, tenesse *“in considerazione le citate previsioni delle pertinenti convenzioni internazionali, avendo cura di limitare per quanto possibile la permanenza a bordo delle persone soccorse e di far subire alle navi soccorritrici la minima deviazione possibile dal viaggio programmato”*.

In seguito – *in occasione di un tavolo tecnico di coordinamento del contrasto all'immigrazione illegale via mare*” tenutosi in data 12.2.2019 – a fronte del mutato andamento dei flussi migratori e della presenza di ben tre “hotspots” in Sicilia (dei quattro presenti su tutto il territorio nazionale) e del nuovo indirizzo politico-legislativo del Paese, le autorità direttamente coinvolte nella gestione dei flussi migratori hanno ritenuto di apportare delle significative modifiche alla citata direttiva.

In particolare, si è considerato che fosse venuta meno la necessità della competenza del Dipartimento per le Libertà Civili e per l'Immigrazione nella determinazione del POS ai fini della prima accoglienza dei migranti presso le località di sbarco.

Tale soluzione – *che ai più è parsa coerente con l'obiettivo del Governo allora in carica di consentire il rilascio del POS, se di competenza italiana, soltanto dopo che si fossero attivate le interlocuzioni con la Commissione Europea per la redistribuzione dei migranti fra i vari Stati dell'Unione*¹⁸ - prevede, altresì, che all'esito della predetta interlocuzione, rimessa all'iniziativa politica del Governo, con la partecipazione, pertanto, del Ministro dell'Interno come organo deputato all'ordine ed alla sicurezza, fosse proprio quest'ultimo ad emettere l'atto conclusivo delle procedure di accoglienza, coordinando la gestione degli sbarchi con la collaterale

¹⁷ Si tratta di un organo di coordinamento interforze - istituito con decreto del Capo della polizia del 20/1/2012, in cui collaborano rappresentanti della Direzione Centrale dell'Immigrazione della Polizia di Stato, operatori della Marina Militare, del Corpo delle Capitanerie di Porto, della Guardia di Finanza e dell'Arma dei Carabinieri- deputato a svolgere funzioni di raccordo e di informazione di tutte le operazioni di monitoraggio e soccorso in mare.

¹⁸ Cfr. in proposito quanto dichiarato dal teste LIGUORI Tiziana all'udienza del 2/12/2022.

negoziiazione, a livello europeo, di concrete misure idonee a garantire l'effettiva condivisione della dislocazione dei migranti.

Nel suddetto contesto si è dunque stabilito che:

- le richieste di POS avanzate dai Comandi ed Enti interessati continuassero ad essere indirizzate da IMRCC al NCC (Centro Nazionale di Coordinamento per l'Immigrazione) il quale *“inoltrerà la richiesta di POS alle competenti articolazioni del Ministero dell'Interno, al fine di consentire l'avvio dell'istruttoria interna e la condivisione europea per la indicazione della località di sbarco e la dislocazione dei migranti”*;

- nelle more delle interlocuzioni con gli organismi comunitari per le procedure finalizzate alla distribuzione fra i Paesi dell'UE dei migranti, *“sarà considerata la possibilità di ritenere quale POS temporaneo l'assetto navale intervenuto nell'evento di soccorso, valutata preliminarmente la capacità dell'unità medesima, assicurando in ogni caso il necessario assolvimento dell'obbligo di assicurare il soddisfacimento dei bisogni primari (alimentazione, cure mediche, rifugio ecc.) ai migranti”*.

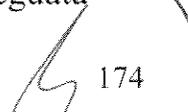
Tale procedura, seppur non recepita in un atto legislativo o regolamentare, è stata di fatto applicata dalle competenti strutture governative coinvolte, addirittura prima del menzionato tavolo tecnico del 12.2.2019, e ritenuta cogente indipendentemente dalla sua formalizzazione.

In tale nuovo contesto, pertanto, si è pacificamente individuato il Ministro dell'Interno (e il suo Ufficio di Gabinetto) quale soggetto competente al rilascio del POS.

Del resto, l'odierno imputato, Ministro dell'Interno all'epoca dei fatti in esame, non ha negato, quanto piuttosto ha rivendicato, anche nel corso del suo esame dibattimentale, la propria esclusiva responsabilità decisionale, a livello apicale, nel procedimento amministrativo di valutazione di eventuali richieste di POS provenienti da navi soccorritrici italiane e straniere.

Nella procedura così delineata, si distingueva il caso in cui nell'evento di soccorso fossero coinvolte unità navali della Guardia Costiera e mercantili, con il coordinamento di MRCC Roma, dall'intervento di soccorso effettuato in acque internazionali - *al di fuori dell'area SAR nazionale* - da navi battenti bandiera straniera, senza il coordinamento dell'Autorità SAR italiana.

Nel primo caso veniva stabilito che MRCC Roma inoltrasse a NCC la richiesta di POS ; nel secondo veniva stabilito che, qualora si presentassero aspetti connessi con l'immigrazione illegale e la nave si dirigesse verso le acque territoriali italiane, MRCC avrebbe il compito di fornire al NCC i dettagliati elementi necessari a consentire l'adeguata

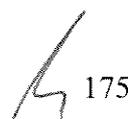


valutazione del caso da parte delle competenti articolazioni del Ministero dell'Interno per l'eventuale adozione dei provvedimenti di competenza previsti dalla vigente normativa nazionale ed internazionale.

In tale prospettiva, merita ricordare quanto stabilito dal decreto-legge n. 53 del 14/6/2019 (c.d. decreto sicurezza) convertito nella legge n. 77/2019.

Il suddetto testo normativo, nel dichiarato intento di contrastare prassi elusive della normativa internazionale e delle disposizioni in materia di ordine e sicurezza pubblica, ha introdotto la disposizione di cui al comma 1-ter dell'art. 11 del D Lgs n. 286/1998 (in vigore al tempo dei fatti, e poi abrogata con D.L. 21 ottobre 2020, n. 130, convertito con modificazioni dalla L. 18 dicembre 2020, n. 173) con la quale veniva stabilito che *“Il Ministro dell'Interno. Autorità nazionale di pubblica sicurezza ai sensi dell'art. 1 della legge 1 aprile 1981 n. 121, nell'esercizio delle funzioni di coordinamento di cui al comma 1 bis e nel rispetto degli obblighi internazionali dell'Italia, può limitare o vietare l'ingresso, il transito o la sosta di navi nel mare territoriale, salvo che si tratti di naviglio militare o di navi in servizio governativo non commerciale, per motivi di ordine o di sicurezza pubblica ovvero quando si concretizzano le condizioni di cui all'art. 19, paragrafo 2, lettera a) limitatamente alle violazioni delle leggi di immigrazione vigenti, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, resa esecutiva dalla legge 2 dicembre 1994, n. 689”*. Il provvedimento è adottato di concerto con il Ministro della Difesa e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti secondo le rispettive competenze, informandone il Presidente del Consiglio dei Ministri.”

A tale disciplina fa capo il Decreto interministeriale del 1° agosto 2019, più volte menzionato nella ricostruzione dei fatti e dell'istruttoria dibattimentale, con i quali i Ministri SALVINI, TONINELLI e TRENTA hanno interdetto a OPEN ARMS l'ingresso, transito e sosta nelle acque italiane, poi sospeso, *quoad effectum*, dal T.A.R. Lazio, anche per ragioni di contrasto con le norme pattizie internazionali, e segnatamente gli articoli 18 e 19 della Convenzione UNCLOS, che definiscono i principi generali cui gli Stati si attengono per qualificare come *“inoffensivo”* o *“non inoffensivo”* (cioè pregiudizievole) il *“passaggio”* di navi straniere nel proprio mare.



175

III) L'OBBLIGO DELL'ITALIA DI CONCEDERE IL POS NEL CASO OPEN ARMS

Giova, in primo luogo, rimarcare come entrambi i delitti contestati all'odierno imputato registrino, quale nucleo fondamentale dell'elemento oggettivo, l'*omissione senza giustificato motivo*¹⁹ ed il *rifiuto indebito*²⁰ dell'*indicazione di un POS alla OPEN ARMS*, sicché occorre verificare se detta condotta omissiva fosse antiggiuridica ed, in particolare, se sussistesse a carico dello Stato italiano (*prima ancora che a carico dell'odierno imputato*) l'obbligo di compiere l'atto omesso/rifiutato.

*

Ciò posto, il Collegio reputa non opportuno dilungarsi sulla questione, di ordine preliminare all'esame sull'illeceità della condotta ed ampiamente esaminata dal Collegio per i reati ministeriali presso questo Tribunale, del possibile inquadramento del rilascio, o rifiuto, del POS nella categoria dell'"atto politico", e come tale sottratto al controllo giurisdizionale.

Come già bene osservato dal "Tribunale dei ministri", la funzione amministrativa in oggetto, dapprima assegnata al Dipartimento per le Libertà Civili e per l'Immigrazione presso il Ministero dell'Interno e, poi, allo stesso Ministro dell'Interno, incide, in modo diretto e immediato, su posizioni giuridiche individuali e deve essere esercitata nel rispetto di vincoli di legge, stabiliti in sede internazionale e nazionale.

Sebbene promani (almeno a partire dal 2019) da un organo apicale preposto all'indirizzo e alla direzione della cosa pubblica, la scelta di concedere, o denegare, il POS, nel contesto di operazioni di soccorso di vite in mare, non è un atto "*libero nel fine*", ovvero espressivo di scelte supreme dettate da criteri pubblici, bensì il provvedimento che conclude un procedimento amministrativo, che prevede una complessa istruttoria con il coinvolgimento di numerosi uffici, ai massimi livelli.

¹⁹ Così nel capo 1) ;

²⁰ Così nel capo 2) ;

In questa prospettiva, ed è questo il senso anche dell'autorizzazione a procedere formalizzata dal Senato della Repubblica ai sensi dell'art. 9 Legge Cost. n. 1/1989, l'Autorità giurisdizionale può essere sicuramente chiamata a valutare, e se del caso a sanzionare, le eventuali violazioni di legge che si dovessero verificare nel procedimento di assegnazione di un *place of safety*, al fine di garantire piena tutela ai (rilevanti) diritti dei singoli in concreto coinvolti, la cui compromissione non potrebbe essere "giustificata" in base ad asserite motivazioni politiche o politico-elettorali.

*

Tanto premesso, secondo l'ipotesi accusatoria, nel caso di specie, lo Stato italiano, che, come detto, agiva nella persona del Ministro dell'Interno *pro tempore*, aveva l'obbligo di concedere il POS alla nave OPEN ARMS²¹.

In primo luogo, perché l'Italia, detto in estrema sintesi, avrebbe rivestito la qualifica (*come, fra l'altro, sostenuto dal Collegio palermitano per i reati ministeriali*) di "Stato di primo contatto"²², dapprima in concorso con altre Nazioni (e segnatamente Libia e Malta) e, poi (a partire dal 14/8/2019), in via esclusiva, per via dell'ingresso (*che, in realtà, come visto, si verificò nelle prime ore del 15/8/2019*)- *resosi necessario per la gravità e l'urgenza conseguenti al peggioramento delle condizioni meteo-marine - della nave OPEN ARMS nelle acque italiane.*

In secondo luogo, perché l'urgenza determinata dal peggioramento delle condizioni meteo-marine nella notte del 15 agosto avrebbe determinato (*sempre secondo l'assunto accusatorio*) un "quarto evento SAR", che coinvolgeva la stessa nave OPEN ARMS e tutti i suoi passeggeri, della cui competenza era stato certamente investito, quale unico soggetto responsabile, ITMRCC, che infatti si era adoperato, in concreto, per garantire le minime condizioni di sicurezza della nave.

Secondo il Pubblico Ministero, dagli atti del procedimento, emergerebbe pacificamente, per un verso, che i primi due eventi di salvataggio fossero stati effettuati da OPEN ARMS su segnalazione di "ALARM PHONE", il primo in acque libiche (*recte, in zona SAR libica*) e il secondo in acque internazionali, al confine tra la zona SAR libica e la zona

²¹ L'argomento è affrontato, fra l'altro, alle pp. 192 ss. della memoria conclusionale del Pubblico Ministero.

²² Così anche la Difesa di parte civile PRO-ACTIVA OPEN ARMS.

SAR maltese; per altro verso, che detti interventi di salvataggio fossero stati comunicati da OPEN ARMS in via diretta alle autorità libiche ed a quelle maltesi, ma anche alla Spagna (*in quanto autorità di bandiera della OPEN ARMS*) ed al Centro di Coordinamento italiano (ITMRCC).

Ciò in conformità agli obblighi imposti ai comandanti delle navi dal diritto internazionale e della navigazione, che prescrive di procedere al soccorso in caso di avvistamento dei naufraghi e di informare dell'evento il proprio Stato di bandiera e gli Stati rivieraschi, affinché - *vuoi perché competenti per l'area SAR ove si fosse verificato il soccorso, vuoi perché situati in una posizione favorevole* - potessero prestare un'efficace e tempestiva collaborazione alle operazioni di salvataggio.

Sicché, già in virtù di questo primo segmento della vicenda, secondo l'ipotesi accusatoria, sarebbe possibile individuare delle responsabilità in capo allo stato italiano (*seppure, come si preciserà infra, non tali da far retroagire il tempus commissi delicti all'epoca del primo salvataggio operato dalla nave ONG*), avendo rivestito, ancorché inizialmente insieme ad altri Stati, la posizione di "Stato" o "Autorità" di primo contatto".

In proposito, secondo il Pubblico Ministero, doveva escludersi che lo Stato di primo contatto, evocato dalla RISOLUZIONE MSC 167-78 del 2004, potesse identificarsi con quello di bandiera della nave che aveva provveduto al salvataggio (vale a dire, nell'ipotesi di specie, con la Spagna).

Ciò, sia perché la stessa lettera del testo normativo di riferimento (il punto 6.7 dell'allegato della Risoluzione MSC 167-78) faceva esplicito riferimento al "primo RCC contattato", in qualche misura prevedendo che il contatto fosse stato realizzato con un centro di coordinamento per le attività di ricerca e soccorso costituito, in ottemperanza alle linee guida, presso ogni Stato aderente alle convenzioni; sia, soprattutto, in forza dell'argomento logico costituito dal fatto che una diversa interpretazione sarebbe incoerente con lo scopo perseguito dalle linee guida, cioè a dire, con l'intento di consentire alle persone soccorse di raggiungere quanto prima un posto sicuro, esigendo dalla nave soccorritrice il minimo sacrificio possibile.

Invero, alla luce di tale criterio ermeneutico, identificare lo Stato di "primo contatto" con quello della nave soccorritrice comporterebbe, *nella maggioranza dei casi*, l'elusione del cennato scopo perseguito dalle citate norme internazionali, trattandosi *spesso* di navi battenti bandiere di Stati assai lontani geograficamente dal luogo del salvataggio e, dunque,

 178

nell'impossibilità di offrire un posto sicuro sul proprio territorio con la prescritta tempestività.

Il coinvolgimento dello Stato di bandiera, pure richiesto alle navi soccorritrici, era piuttosto da ricondursi, secondo l'esegesi del P.M., all'esigenza di consentire al predetto Stato, nell'ambito della sua giurisdizione sul natante, di assicurarsi dell'ottemperanza da parte del comandante della nave, sia dell'obbligo di salvare i naufraghi (*nel rispetto degli obblighi sullo stesso gravanti a norma dell'art. 98 Convenzione UNCLOS del 1992*), sia dell'osservanza delle condizioni di sicurezza per l'esercizio di tale attività, potendo *tuttalpiù* svolgere, ancorché solo in via residuale, pure un ruolo di facilitazione delle operazioni di soccorso, nel senso di contattare l'RCC competente per la zona SAR *maggiormente vicina all'evento (quello cioè obbligato, in prima battuta ad indicare il place of safety, il POS, per lo sbarco)*.

Pertanto, lo Stato di primo contatto doveva, per il Pubblico Ministero, necessariamente individuarsi in quello (*diverso dallo Stato di bandiera*) il cui Centro di Coordinamento (RCC) fosse stato per primo contattato dai naufraghi o dalla nave soccorritrice.

Ciò con la precisazione che l'individuazione operata dalla nave soccorritrice mediante tale contatto non doveva prestarsi a strumentalizzazioni (*per indirizzare la responsabilità dei soccorsi verso alcuni Paesi piuttosto che verso altri*) e doveva essere coerente con i criteri individuati dalle convenzioni internazionali.

In definitiva, nell'ottica del principio di collaborazione che, secondo l'ipotesi accusatoria permeava tutto il diritto internazionale in materia ed in vista dello scopo di fornire alle persone soccorse un *place of safety* nel più breve tempo possibile, occorre che la nave soccorritrice chiamasse in causa, in primo luogo, lo Stato competente della zona SAR ove si fosse verificato il salvataggio (*in quanto Stato obbligato in via principale ad assumere il coordinamento delle operazioni*), in secondo luogo (occorreva) che venissero informati (quindi chiamati in causa) gli altri stati rivieraschi che, per la loro posizione geografica di prossimità al luogo dell'evento, potessero intervenire a gestire il caso, così (*ex par 6,7 linee guida MSC 167-78*) accettandone la responsabilità, ad onta del fatto che detto evento si fosse verificato al di fuori della propria area SAR.

Il tutto fermo restando che sullo Stato di primo contatto come sopra individuato non ricadrebbe necessariamente l'obbligo di portare a termine le operazioni di soccorso con l'indicazione del POS, quanto piuttosto l'obbligo di fare il possibile per trasferire il caso all'RCC responsabile della regione in cui l'assistenza fosse stata prestata, il quale RCC "dovrebbe" immediatamente assumersi la responsabilità di coordinare gli sforzi di salvataggio, atteso che le responsabilità correlate (*comprese le disposizioni relative ad un luogo sicuro per i sopravvissuti*) "ricadono principalmente sul governo responsabile di quella regione" (*cfr. punto 6.7 della Risoluzione MSC 167-78*).

Peraltro, secondo il costrutto accusatorio, la responsabilità dello Stato di primo contatto permarrrebbe fino a quando l'RCC o altra autorità competente non se ne assumesse la responsabilità.

Ciò, permetterebbe di evitare che, nell'ipotesi di rifiuto dell'autorità che sarebbe ordinariamente competente (*quella dello Stato titolare della zona SAR*), una situazione di salvataggio in mare, operata senza alcun previo coordinamento di un'autorità statale che ne assumesse la responsabilità, rimanesse di fatto priva di alcuna giurisdizione e tutela.

Sotto questo profilo, dovrebbe pertanto ritenersi che, al verificarsi della previa condizione del "contatto" al RCC, lo Stato che si trovasse in una delle posizioni di "garanzia" tratteggiate dalla normativa internazionale non possa sottrarsi all'assunzione del coordinamento delle relative operazioni, salva la sussistenza di una concorrente e più qualificata responsabilità di altro Stato che, in tal caso, dovrà essere prontamente investito della vicenda.

Pertanto, secondo l'assunto accusatorio, nella vicenda in esame, erano due gli Stati che potevano individuarsi come di primo contatto; vale a dire, l'Italia e Malta, in quanto entrambi contestualmente contattati ed informati delle prime due operazioni di salvataggio, almeno fin dal 2 agosto 2019.

Per converso, non poteva considerarsi "di primo contatto" lo stato libico, in quanto sebbene immediatamente informato, non ritenuto idoneo a fornire un "place of safety", soprattutto in considerazione delle disumane condizioni di detenzione cui sono assoggettati i migranti in territorio libico.

Peraltro, sin dal primo contatto, il responsabile della missione, per conto del comandante dell'OPEN ARMS, aveva chiesto sia allo stato maltese che a quello italiano (*con mail del 2/8/19 indirizzate distintamente a RCC Malta e a IMRCC*) l'indicazione di un POS.



E, mentre l'autorità maltese aveva sin da subito rigettato la richiesta di POS, in ragione soprattutto della localizzazione dei soccorsi - *asseritamente avvenuti al di fuori della propria area SAR (in proposito occorrendo, per inciso, considerare che Malta non ha ratificato gli emendamenti apportati alle convenzioni SOLAS e SAR del 2004)*; lo stato italiano si era distinto per la mancanza di una risposta esplicita a tale richiesta.

Invero, l'RCC italiano (vale a dire, IMRCC) si era limitato, durante lo svolgersi dell'intera vicenda, a trasmettere le varie richieste di POS alle altre autorità competenti, ivi compreso il Gabinetto del Ministro dell'Interno, senza mai segnalare alla OPEN ARMS la propria estraneità agli eventi.

Ciò almeno sino al 19 agosto 2019 allorquando, con la nota emessa dall'Ufficio di gabinetto del Ministro dell'Interno a firma del Vice Capo di gabinetto, prefetto Paolo Formicola, era stata resa manifesta la volontà di non concedere il POS.

D'altronde, secondo il P.M. nessuna ragione poteva consentire allo Stato italiano di negare, o anche solo a ritardare, l'indicazione del *place of safety*.²³

Invero, il decreto interdittivo del 1° agosto (come, fra l'altro, osservato dal TAR Lazio) doveva considerarsi, alla luce delle regole convenzionali e consuetudinarie del "diritto del mare", e segnatamente degli articoli 18 e 19 della Convenzione UNCLOS, palesemente illegittimo.

Inoltre, il provvedimento era fondato su una normativa di dubbia costituzionalità, oggetto di rilievi critici da parte del Presidente della Repubblica in sede di promulgazione della legge e poi abrogata a distanza di un anno dalla pubblicazione, nonché, in fatto, su una mera congettura, strumentale e non sorretta da alcun serio elemento dimostrativo, ossia la possibile presenza, a bordo della OPEN ARMS, di trafficanti di esseri umani o di criminali pericolosi per l'Italia.

Ad avviso dei rappresentanti della Procura della Repubblica di Palermo, il POS andava, pertanto, riconosciuto senza ritardo, quantomeno a partire dal 14/15 agosto, quando OPEN ARMS faceva ingresso nelle acque territoriali italiane, anche perché non esistevano impedimenti oggettivi alla collocazione dei migranti presso l'*hot-spot* di Lampedusa che (*a dire del*

²³ Si vedano pp. 153 ss. della memoria conclusionale del Pubblico Ministero.

Questore di Agrigento, Rosa Maria IRACI) al tempo dei fatti era pienamente operativo ed in grado di assorbire lo sbarco.

Sebbene, infine, la prassi degli accordi di “redistribuzione” dei migranti tra gli Stati UE fosse ormai consolidata al tempo dei fatti in esame, propugnata da tutta la compagine di Governo in carica e promossa a livello sovranazionale dal Presidente Giuseppe CONTE, per attenuare le (ritenute) *storture* del Regolamento di Dublino, secondo il Pubblico Ministero doveva escludersi che tale procedura, improntata sul concetto di volontaria collaborazione da parte degli Stati comunitari, poiché estranea alla normativa sul salvataggio in mare, potesse “condizionare” o “bloccare” lo sbarco dei migranti soccorsi in un *place of safety*.

Senza considerare che, nel caso di specie, l’obiettivo di condivisione dell’accoglienza dei migranti era pure stato centrato, almeno sin dal 16 agosto 2019, allorché il Presidente CONTE, in una missiva inviata al Ministro SALVINI, aveva rappresentato a quest’ultimo la disponibilità rassegnata da numerosi Paesi europei, invitandolo, dunque, ad assumere i provvedimenti di sua competenza.

Nella propria requisitoria, il P.M. ha fatto ampio richiamo delle argomentazioni del Tribunale di Palermo, Collegio per i reati ministeriali, che, come noto, ha riconosciuto l’obbligo per lo Stato italiano, e di conseguenza per l’odierno imputato, di indicare un POS alla OPEN ARMS.

Si appalesa, pertanto, opportuno rammentare sinteticamente la posizione espressa dal suddetto Collegio nella relazione del 30/1/2020, trasmessa al Senato della Repubblica.

In particolare, secondo il Tribunale dei Ministri, già la prima richiesta di POS, inoltrata dalla OPEN ARMS a seguito del secondo evento SAR, avrebbe legittimato l’Italia a rispondere positivamente ed ad assumere, in ossequio alle norme internazionali, il coordinamento degli eventi, in quanto Stato “*better able to assist*” (*meglio in grado di intervenire, in forza del suo posizionamento geografico*).

Del resto, l’idoneità all’intervento risultava confermata dalla diretta partecipazione dello Stato italiano, mediante la propria Guardia Costiera, alle diverse operazioni di evacuazione medica richieste, prima, sin dal 3 agosto 2019, direttamente dalla nave soccorritrice e, successivamente, dallo

stato maltese che, nel frattempo, aveva assunto il coordinamento del terzo evento SAR.

Però, *(sempre alla stregua di quanto rimarcato dal Tribunale dei Ministri nella cennata relazione)* doveva escludersi che, durante il primo segmento della vicenda, protrattosi sino al “14.8.2019”, si delineasse un obbligo esclusivo per lo Stato italiano di indicare un POS.

Invero, in virtù delle medesime norme, analogo concomitante obbligo doveva ritenersi gravante sulle autorità maltesi, tanto più che sulle stesse si profilava anche il più stringente criterio di collegamento della titolarità della zona in cui era avvenuto il secondo soccorso *(circostanza strenuamente contestata da Malta e specularmente sostenuta dal comandante della OPEN ARMS che, proprio per tale motivo, aveva indirizzato esclusivamente a Malta le successive richieste di sbarco e di ridosso)*.

Sicché, per il Tribunale dei Ministri, tenuto conto del prevalente criterio di coinvolgimento di Malta, poteva giustificarsi un atteggiamento “attendista” dell’Italia, finalizzato a consentire l’assunzione della responsabilità dell’evento da parte di Malta.

Del resto, i successivi sviluppi della vicenda sembravano confermare la validità di tale scelta, atteso che, a seguito del terzo evento SAR (datato 9 agosto 2019), la responsabilità del caso *(ancorchè solo con riguardo a quest’ultimo evento)* ed il coordinamento delle operazioni di salvataggio erano stati effettivamente assunti dalle Autorità maltesi.

In proposito, si ricordava come il 9 agosto Malta *(recte NavtexMalta)* avesse informato tutte le navi in viaggio nelle acque SAR maltesi della presenza di un battello in *distress* e la nave OPEN ARMS fosse intervenuta procedendo al soccorso dei migranti in procinto di naufragare sotto il coordinamento delle autorità maltesi.

Tuttavia, lo Stato maltese aveva accettato di assumere la responsabilità solo con riguardo ai 39 naufraghi soccorsi in occasione dell’ultimo evento, nella zona SAR di propria competenza.

La qual cosa (per il Tribunale dei Ministri) poteva formalmente giustificarsi (o comunque spiegarsi) con la mancata ratifica, da parte di Malta, degli emendamenti apportati alla Convenzione SAR nel 2004, non valendo dunque nei suoi confronti la disposizione di cui al par. 6.7 per la quale uno Stato “*se necessario dovrebbe coprire anche incidenti al di fuori delle propria regione SAR fino a quando l’RCC responsabile della regione*

in cui viene fornita l'assistenza o un altro RCC in una posizione migliore intervenga a gestire il caso accettandone la responsabilità”.

Peraltro, il Comandante dell'OPEN ARMS aveva respinto la richiesta di Malta di “consegnare” solo i 39 migranti dell'ultimo evento, sicché, in definitiva, tutti i migranti soccorsi nei tre eventi erano rimasti (*al netto dei Medevac nel frattempo effettuati*) a bordo dell'OPEN ARMS.

E, al di là della legittimità, o meno, dell'operato del Comandante (*che aveva comunque giustificato la propria decisione con l'esigenza di scongiurare il pericolo di una pericolosa rivolta a bordo della nave²⁴*), ben poteva osservarsi come, anche a non volere tener conto dell'ultimo evento ed a considerare che il comandante avesse, in ipotesi, aderito alla proposta di far sbarcare solo i 39 naufraghi soccorsi in area SAR maltese, la questione dell'individuazione di un POS sarebbe rimasta comunque intatta per gli altri naufraghi, rispetto ai quali il rifiuto di Malta era stato sin da subito categorico, residuando, per il Tribunale dei Ministri, seppur per un numero minore di naufraghi, la responsabilità dello Stato italiano.

Peraltro – dopo avere sottolineato come, nonostante il fermo rifiuto delle autorità maltesi di acconsentire allo sbarco di tutti i migranti soccorsi e financo di consentire alla OPEN ARMS un punto di ridosso per ripararsi dalle condizioni meteo in via di peggioramento, il comandante dell'OPEN ARMS avesse deciso rimanere nelle acque SAR Maltesi nella speranza di un mutamento della decisione ; e come, per converso, Malta avesse reiteratamente ribadito fino al 14/8/2019 il rifiuto di accogliere i migranti e di concedere il POS²⁵ – il Tribunale per i Ministri affermava che *“proprio a seguito ed a causa del discutibile inqualificabile (quanto meno per ragioni umanitarie) e definitivo rifiuto di Malta di accogliere tutti i migranti a bordo della OPEN ARMS e della conseguente oramai inequivoca impossibilità di OPEN ARMS di poter contare sull'indicazione di un POS presso le coste*

²⁴ In proposito il comandante CREUS ha riferito, per un verso, di avere *“tentato di convincere il comandante della nave maltese di accogliere tutti i migranti” dunque anche quelli salvati nei giorni precedenti “in quanto una decisione diversa avrebbe potuto causare una rivolta a bordo cagionata dal malcontento degli altri salvati in precedenza.. che non avrebbero compreso il motivo per cui gente salvata dopo sarebbe stata accolta a terra prima.”*; per altro verso, che poiché nonostante le sue insistenze Malta si era rifiutata recisamente di offrire aiuto a tutti i migranti che si trovavano a bordo della OPEN ARMS , si era *“rifiutato di far sbarcare solo i 39 migranti , per evitare insurrezioni”.*

²⁵ In data 13.8.2019 OPEN ARMS aveva inviato una richiesta urgente di indicazione di un riparo dal mal tempo , alla luce delle avverse condizioni meteo previste per le ore successive che avrebbero esposto le persone a bordo , tutte ricoverate sul ponte della nave, a seri pericoli (si pensi che a bordo v'era anche un bambino di nove mesi) . RCC Malta aveva risposto con un ennesimo rifiuto , limitandosi ad indicare la sussistenza di “migliori opzioni disponibili più vicine, ossia Lampedusa e la Tunisia.

maltesi” l’obbligo di indicare un POS (a partire dal 14/8/2019) si era venuto definitivamente a concentrare in capo alle autorità italiane.

Tale convincimento era, tra l’altro, alimentato dal fatto che quello stesso giorno (14/8/19) il Presidente del TAR Lazio aveva sospeso l’efficacia del decreto interdittivo interministeriale dell’1/8/2019 (*sicché era venuto meno l’ostacolo giuridico all’ingresso dell’OPEN ARMS in acque territoriali italiane*), nonché dal fatto che l’ingresso nelle acque territoriali italiane si era reso necessario a causa del repentino peggioramento delle condizioni meteo-marine che non consentivano alla nave di trovare altrove un idoneo riparo e che avevano finalmente indotto la Guardia Costiera ad autorizzare la nave OPEN ARMS ad ormeggiarsi a ridosso dell’isola di Lampedusa.

Tale evenienza, ovverosia la situazione di “pericolo” in cui aveva versato la stessa imbarcazione dell’ONG, a causa del considerevole peggioramento delle condizioni del mare, aveva comportato l’insorgere di un’ulteriore ragione di responsabilità dello Stato italiano con riguardo all’obbligo di indicare il POS.

Invero, sebbene in alcun momento IMRCC avesse mai formalmente assunto il coordinamento delle operazioni di salvataggio, era stato lo stesso atteggiamento tenuto dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, una volta che OPEN ARMS aveva fatto ingresso nelle acque territoriali e si era ancorata a ridosso delle coste di Lampedusa, a dimostrare come la situazione venutasi a creare fosse connotata da una tale urgenza da poter, di per sé, configurare un ulteriore, sopravvenuto “evento SAR”, che non consentiva allo Stato italiano di sottrarsi alle proprie responsabilità.

Difatti, il suddetto ITMRCC, nel trasmettere a NCC l’ennesima richiesta di sbarco avanzata dalla OPEN ARMS e nel sottolineare che “*per quanto attiene questo IRMCC non vi sono impedimenti di sorta, si prega di far conoscere con ogni ulteriore cortese urgenza gli intendimenti di codesto NCC in merito alla questione in parola*”, aveva implicitamente, ma in modo sicuramente eloquente, dato atto della gravità della situazione.

Dunque, nella valutazione effettuata dal Collegio per i reati ministeriali, a fronte di questa progressione di avvenimenti (*che però, va precisato, si chiuse nelle prime ore del 15 agosto, allorché la Guardia Costiera autorizzò il “ridosso” e OPEN ARMS fece ingresso in acque italiane, e non già il 14, come si è prospettato*) non era più revocabile in

dubbio la competenza dello Stato italiano a concludere l'operazione di *search and rescue*.

Il Ministro SALVINI, a quel punto, avrebbe dovuto concedere, pressoché subito, il POS (in Lampedusa), tenuto conto delle inqualificabili condizioni psico-fisiche in cui versavano i migranti, ormai costretti da troppo tempo a bordo della OPEN ARMS.

*

Così riassunta l'ipotesi sostenuta dalla pubblica accusa e condivisa dalle parti civili (ed anticipato che *le tesi della Difesa dell'imputato verranno tratteggiate, nei punti salienti, nel corso dell'esposizione motivazionale*), ritiene il Collegio che con riguardo a nessuno dei tre eventi SAR (*dell'1, 2 e 9 agosto 2019*) fosse sorto, in capo allo Stato italiano, l'obbligo di coordinare le operazioni di *search and rescue* e di concedere il POS.

In tal senso, vanno, innanzitutto, rassegnate alcune *considerazioni* preliminari del Tribunale, frutto dell'esame del quadro probatorio disponibile e della disciplina giuridica di riferimento, su cui si svilupperanno i successivi ragionamenti sull'obbligo di POS nella vicenda OPEN ARMS.

*

1) *L'inconsistenza dei sospetti di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina adombrati con riferimento ai salvataggi effettuati da OPEN ARMS nel mese di agosto del 2019.*

Nel corso del dibattimento, si è ampiamente trattato l'aspetto della legittimità delle tre operazioni di salvataggio di naufraghi-migranti condotte da OPEN ARMS.

L'imputato e la sua Difesa hanno financo adombrato sospetti, peraltro già convogliati nel decreto interdittivo del 1° agosto, di una *possibile* attività di favoreggiamento della immigrazione clandestina da parte della ONG, se non proprio di collusione con gli ambienti criminali dei trafficanti libici di esseri umani²⁶.

²⁶ V. memoria finale di SALVINI Matteo, pp. 11, 12 con riferimento alla documentazione relativa alla relazione di servizio degli operanti della Marina Militare a bordo del sommergibile "Venuti": "si tratta di dati fondamentali in quanto descrivono obiettive circostanze rappresentative di un comportamento evidentemente anomalo della ONG Open Arms"; p. 22: "E' perciò evidente che

Senonché, in base all'istruttoria svolta, non soltanto non è emerso alcun elemento dotato di minima suggestività di un collegamento tra PRO-ACTIVA OPEN ARMS e le organizzazioni dedite al favoreggiamento del flusso migratorio clandestino via mare, ma soprattutto risulta che la ONG abbia agito all'interno del perimetro normativo delle convenzioni internazionali, avendo il Comandante salvato donne, uomini e bambini che si trovavano in alto mare, a bordo di imbarcazioni precarie e in imminente pericolo di vita, così adempiendo agli obblighi impostigli dalle Convenzioni UNCLOS e SOLAS.

In tal senso, riguardo al primo salvataggio (1° agosto), sollecitato da ALARM PHONE, e su cui si sono concentrate le consulenze tecniche delle parti (MAGAZZU' e MEGNA, per il P.M. e PALMESE e FINELLI, per la Difesa) e le deposizioni degli ufficiali (OLIVA e PELLEGRINO) del sommergibile "Venuti" della Marina Militare, l'intervento di OPEN ARMS ha riguardato una barca sovraffollata e instabile (*di 12 metri, che accoglieva 55 persone, cioè il quadruplo del numero del carico accettabile*) che non rispettava le minime condizioni di sicurezza per la navigazione in alto mare, ed era perciò, ad avviso del Collegio, in *distress*, in quanto a rischio di ribaltamento, anche a causa del moto ondoso²⁷.

Se rispetto alla doverosità del salvataggio del 2 agosto non si registrano censure della Difesa dell'imputato (*che si duole, piuttosto, del "contegno" tenuto dalla nave successivamente all'accoglimento a bordo dei sopravvissuti, qualificato come un anomalo "bighellonare" a sud delle acque territoriali italiane, allorché, invece, si sarebbero dovute raggiungere le coste spagnole*), sono prive di pregio le contestazioni sul terzo intervento, che riguardano le contraddizioni emergenti dal giornale di navigazione sul fatto che il barchino in legno imbarcasse o meno acqua.

Il Comandante CREUS ha confermato, in dibattimento, che l'imbarcazione soccorsa presentava un foro in carena (*e non in sentina, come*

l'incontro tra Open Arms e il barcone con i migranti a bordo del 1° agosto 2019 non è stato frutto di casualità. Ne deriva altresì che in caso di "consegna concordata" (proprio come nel caso di specie) l'imbarcazione con a bordo i migranti non può dirsi in *distress* in quanto idonea a navigare, quantomeno, fino al punto accordato per il trasbordo"; p. 45: "Per mezzo del sistema di tracciamento AIS, dunque, IMRCC e NCC hanno avuto modo di rilevare una serie di condotte anomale poste in essere da Open Arms – che, come detto, hanno poi concorso a costituire il fondamento su cui si è basata l'adozione del divieto di ingresso, transito e sosta in esame – tutte indicative della preordinata intenzione di trasferire migranti irregolari in Italia.

²⁷ V. in tal senso anche relazione di consulenza tecnica a firma dei consulenti tecnici del P.M. MAGAZZU' e MEGNA (p. 18).

inizialmente annotato sul diario di navigazione, e poi corretto), imbarcava acqua e tendeva a inclinarsi²⁸.

D'altronde, neppure le Autorità maltesi, apparse tutt'altro che collaborative con OPEN ARMS, hanno mai messo in dubbio che i migranti dovessero essere evacuati dal natante alla deriva su cui viaggiavano.

*

2) L'incompletezza delle disposizioni normative internazionali riguardanti i salvataggi operati in autonomia dalle ONG

La normativa internazionale sul salvataggio di vite in mare, che viene in esame nell'analisi della presente vicenda, è composta da Convenzioni stipulate tra gli Stati più di quaranta anni fa, e da emendamenti ai Trattati SAR e UNCLOS, adottati, tramite l'IMO, nell'anno 2004.

Le linee guida sul trattamento delle persone salvate in mare (Risoluzione MSC.167-78), sopra meglio analizzate (*di cui, non solo tutte le parti processuali, ma anche molti testimoni qualificati ascoltati in dibattimento, hanno tentato di offrire delle interpretazioni, spesso diverse le une dalle altre*), sono state elaborate in un contesto geo-politico completamente diverso da quello attuale, con riferimento soprattutto alle migrazioni ed alle misure disposte dagli Stati per gestirle.

Nello scenario che induceva alla (parziale) revisione dei testi originari, non erano contemplate le missioni di navi private riferibili ad organizzazioni umanitarie presenti nei tratti di mare, come il Mediterraneo centrale, percorsi dalle pericolanti imbarcazioni di migranti, ormai invece notoriamente all'ordine del giorno, anche e proprio per supplire all'incapacità degli Stati e delle organizzazioni internazionali e sovranazionali di amministrare i flussi migratori, divenuti poderosi dal 2014 in poi, e tutelare efficacemente la vita in mare.

In altri termini, come osservato anche dalla dottrina, la normativa rilevante in tema di obbligo di salvataggio delle persone in mare non è stata concepita allo scopo di regolare il fenomeno in esame, né pensando all'eventualità che potessero trovarsi in pericolo decine di migliaia di persone e che fossero le stesse persone da soccorrere ad essersi messe volontariamente (*inteso, per sfuggire a carestie, malattie, persecuzioni,*

²⁸ V. p. 136, ud. 8.4.2022



povertà o quantomeno nella speranza di costruire un futuro migliore in Europa) a rischio.

Il quadro normativo così delineatosi offre indicazioni precettive piuttosto chiare nei casi in cui, come accaduto in altri eventi SAR, uno Stato, tramite il proprio RCC, effettui un intervento di soccorso all'interno della propria zona SAR, oppure in acque internazionali/zona SAR di altra Nazione valendosi di proprie unità navali, dirottate nell'area di ricerca e soccorso.

Le indicazioni normative sono sufficientemente univoche, e rigide, inoltre, nell'ipotesi in cui lo Stato assuma il coordinamento di un'operazione di salvataggio eseguita da una imbarcazione privata che, in rotta verso la destinazione programmata del suo viaggio, *si imbatta* in una imbarcazione in *distress*, cui presti soccorso.

In tal caso, il RCC responsabile completerà l'operazione con l'indicazione del POS, garantendo alla nave soccorritrice la minima (ulteriore) deviazione possibile rispetto al viaggio originario e, perciò, al Comandante di essere sollevato, quanto prima, dall'obbligo di assistere le persone salvate.

Di contro, come già si è rilevato in altri procedimenti giudiziari analoghi a quello in trattazione²⁹, la regolamentazione internazionale risulta incompleta, e comunque inadeguata, nei casi in cui l'attività di *search and rescue* venga effettuata, come nel nostro caso, da una imbarcazione privata impegnata in una missione umanitaria che agisca in totale autonomia e per di più in assenza di rotte predefinite, se non quelle che si rendano necessarie, in corso di navigazione, per proteggere la vita umana.

La difficoltà di sussumere la vicenda entro i confini normativi tracciati dalla Risoluzione MSC.167-78 è ancora più palese quando - *e anche questo si è verificato nella vicenda OPEN ARMS* - la ONG abbia proceduto a multiple attività di salvataggio, fra l'altro in zone SAR riconducibili alla responsabilità ordinaria di diverse Nazioni.

Infatti, l'iter delineato dalle menzionate Linee guida prevede che al soccorso in mare delle persone in pericolo, auspicabilmente senza soluzione di continuità e comunque inibita ogni possibile "deviazione" volontaria di

²⁹ Cfr. Tribunale di Roma, Collegio per i reati Ministeriali, provvedimento di archiviazione del procedimento penale nei confronti di Matteo SALVINI e Matteo PIANTEDOSI datato 21.11.2019, in merito al caso del denegato POS in favore della nave "Alan Kurdi" della ONG "Sea Eye" battente bandiera tedesca; Tribunale di Catania, Collegio per i reati Ministeriali, provvedimento di archiviazione del procedimento penale nei confronti di Matteo SALVINI, Luigi DI MAIO, Giuseppe CONTE e Danilo TONINELLI, per il ritardato sbarco della nave "Sea Watch 3", battente bandiera olandese e di proprietà di una ONG tedesca.

percorso da parte della nave, segua il trasporto dei “naufraghi”, bisognosi di cure e aiuto, verso il *place of safety*, da individuare in tempi ragionevoli.

*

3) *L'esigenza avvertita dalla UE di ricercare nuove soluzioni e strumenti per superare la precarietà e le criticità del quadro normativo concernente i salvataggi effettuati dalle ONG.*

L'effettività della tutela del bene della vita di chi sia esposto a pericolo in mare e dei diritti delle persone migranti, ribaditi dal recente Patto mondiale per una migrazione sicura, ordinata e regolare (“GCM”) approvato dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite il 19 dicembre 2018, presuppone la individuazione di un quadro normativo specifico e di un chiaro progetto di azioni degli Stati, possibilmente condiviso a livello comunitario se non internazionale (*oltre che attenzione e sensibilità dei Governi e delle Istituzioni mondiali alla complessità del fenomeno migratorio*).

Al tempo dei fatti in esame, non sussisteva né una cornice legislativa idonea a regolare ordinatamente i rapporti tra i vari soggetti coinvolti nelle operazioni di salvataggio nel mar Mediterraneo, almeno nel contesto delle operazioni ONG, né una definita, e condivisa, linea progettuale sulla gestione dei flussi migratori.

Tutto era rimesso a occasionali “patti di redistribuzione” dei migranti tra le nazioni UE, di cui tanto si è parlato nel processo, cui si addiveniva, di volta in volta, su base volontaria, tramite faticose (*ed incerte*) interlocuzioni diplomatiche dei rappresentanti degli Stati.

In tal senso, giova anche rammentare i contenuti della Raccomandazione UE 2020/1365 della Commissione Europea “*sulla cooperazione tra gli Stati membri riguardo alle operazioni condotte da navi possedute o gestite da soggetti privati a fini di attività di ricerca e soccorso*”, pubblicata ad un anno di distanza dai fatti del processo, il 23.9.2020.

La Commissione rappresentava, in premessa (punti 2, 4, 5), che:

- “*Dal 2014 migliaia di persone cercano di attraversare il Mediterraneo per raggiungere l'Europa, il che richiede una risposta articolata da parte dell'Unione europea e dei suoi Stati membri al fine di evitare perdite di vite umane, migliorare la gestione della migrazione,*

affrontare le cause profonde della migrazione irregolare e smantellare i gruppi della criminalità organizzata responsabili del traffico di migranti e della tratta di esseri umani”;

- *“Dal 2015 la capacità di ricerca e soccorso, il coordinamento e l'efficacia delle operazioni nel Mediterraneo sono stati notevolmente rafforzati in risposta alla crisi migratoria, con contributi significativi anche da parte degli Stati costieri e una maggiore partecipazione di navi private e commerciali”;*

- *“In tale contesto sono intervenute anche diverse organizzazioni non governative (ONG) che gestiscono imbarcazioni private, principalmente nell'area del Mediterraneo centrale, contribuendo in misura significativa a salvare persone in mare, che vengono poi condotte nel territorio dell'UE per uno sbarco sicuro”.*

Nel ribadire che, in generale, le operazioni di ricerca e soccorso si devono attuare nel rispetto delle *“norme del diritto internazionale consuetudinario e convenzionale in materia di diritti umani e del diritto marittimo, in particolare delle linee guida del Comitato per la sicurezza marittima (MSC) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sul trattamento delle persone soccorse in mare”* (punto 7), l'Istituzione Europea segnalava che *“Negli ultimi anni è emersa nel panorama marittimo europeo una nuova forma di operazioni di ricerca e soccorso: navi gestite da ONG si sono dedicate, come attività predominante, a operazioni di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale, effettuate con il coordinamento dei centri nazionali di coordinamento del soccorso in mare o di propria iniziativa.*

In molti casi tali navi hanno effettuato più operazioni di soccorso consecutive prima di sbarcare le persone soccorse in un luogo sicuro” (punto 8).

Si indugiava, subito dopo (punto 11), sulla specificità, anche sul versante operativo, delle operazioni di salvataggio realizzate dalle ONG, che determinavano un articolato intreccio di potenziali competenze: *“La presenza costante di navi delle ONG che svolgono attività di ricerca e soccorso nel Mediterraneo comporta esigenze operative specifiche di coordinamento e cooperazione rafforzate tra le navi che trasportano le persone tratte in salvo e le autorità nazionali, che riguardano gli Stati membri in modi diversi: alcuni Stati coordinano le operazioni di ricerca e*

soccorso; altri ricevono le persone soccorse, che sono sbarcate sul loro territorio; altri sono gli Stati in cui hanno sede legale le organizzazioni non governative; altri sono gli Stati di bandiera delle navi usate per le attività di ricerca e soccorso”.

Si concludeva, poi, affermando la necessità di adottare un quadro normativo specifico in relazione a questo tipo di pratica di salvataggio, dando così inesorabilmente atto della incompiutezza di quello esistente, e di istituire un gruppo di contatto interdisciplinare permanente per attuare la Raccomandazione e perseguire gli obiettivi di solidarietà e cooperazione ivi previsti (poi in effetti istituito il 21 dicembre 2020, e denominato “Gruppo di contatto SAR”):

- Punto 15, “Al di là degli sforzi di coordinamento intrapresi finora, anche nell'ambito del forum SHADE MED (Shared Awareness and Deconfliction in the Mediterranean) istituito dall'operazione navale dell'UE Sophia, rimane necessario affrontare la specificità delle pratiche di ricerca e soccorso affermatesi nel Mediterraneo negli ultimi anni, definendo un quadro più strutturale, affidabile e sostenibile, in linea con le competenze dell'UE e le pertinenti norme internazionali. Tale quadro dovrebbe stabilire norme specifiche per la solidarietà tra gli Stati membri e rispondere alla necessità di una cooperazione rafforzata, in particolare tra gli Stati membri di bandiera e quelli costieri. È altresì necessaria la cooperazione con i soggetti privati che possiedono o gestiscono imbarcazioni al fine di svolgere attività di ricerca e soccorso e che portano le persone soccorse nel territorio dell'UE; tale quadro dovrebbe essere destinato anche a fornire informazioni adeguate sulle operazioni e sulla struttura amministrativa di tali soggetti, in linea con il principio di proporzionalità e con la Carta dei diritti fondamentali dell'UE, e a rafforzare la sicurezza, nel rispetto della legislazione internazionale applicabile, nell'interesse di tutte le persone a bordo”;

- punto 16, “La Commissione istituirà un gruppo di contatto interdisciplinare nel cui ambito gli Stati membri possano cooperare e coordinare le operazioni per attuare la presente raccomandazione. Il gruppo compilerà una rassegna delle norme e delle prassi nazionali, presenterà gli insegnamenti tratti, valuterà la possibilità di creare migliori strumenti di cooperazione tra gli Stati di bandiera e gli Stati costieri per quanto riguarda i rispettivi compiti e le rispettive competenze, e svilupperà migliori pratiche che riflettano le esigenze emerse dalle operazioni di ricerca e soccorso svoltesi negli ultimi anni. Collaborerà regolarmente con i

portatori di interessi, comprese le agenzie dell'UE e segnatamente Frontex, e, se del caso, con le organizzazioni non governative che svolgono attività di ricerca e soccorso nel Mediterraneo, il mondo accademico e le organizzazioni internazionali, quali l'IMO, al fine di scambiare conoscenze e garantire la coerenza delle attività con il quadro giuridico e operativo internazionale. Gli Stati membri dovrebbero fornire alla Commissione tutte le informazioni pertinenti sull'attuazione della presente raccomandazione. Il gruppo di contatto monitorerà l'attuazione della raccomandazione e presenterà, una volta all'anno, una relazione alla Commissione”.

In definitiva, la Raccomandazione, espressa dal massimo consesso rappresentativo dell'UE, è illuminante nell'evidenziare la precarietà e la inaffidabilità del quadro normativo di riferimento -col quale però il Collegio è oggi chiamato a confrontarsi per giudicare dei gravi reati contestati all'imputato SALVINI- nel regolare la (così definita) “nuova forma di operazioni di ricerca e soccorso” di cui si sono fatte carico le ONG.

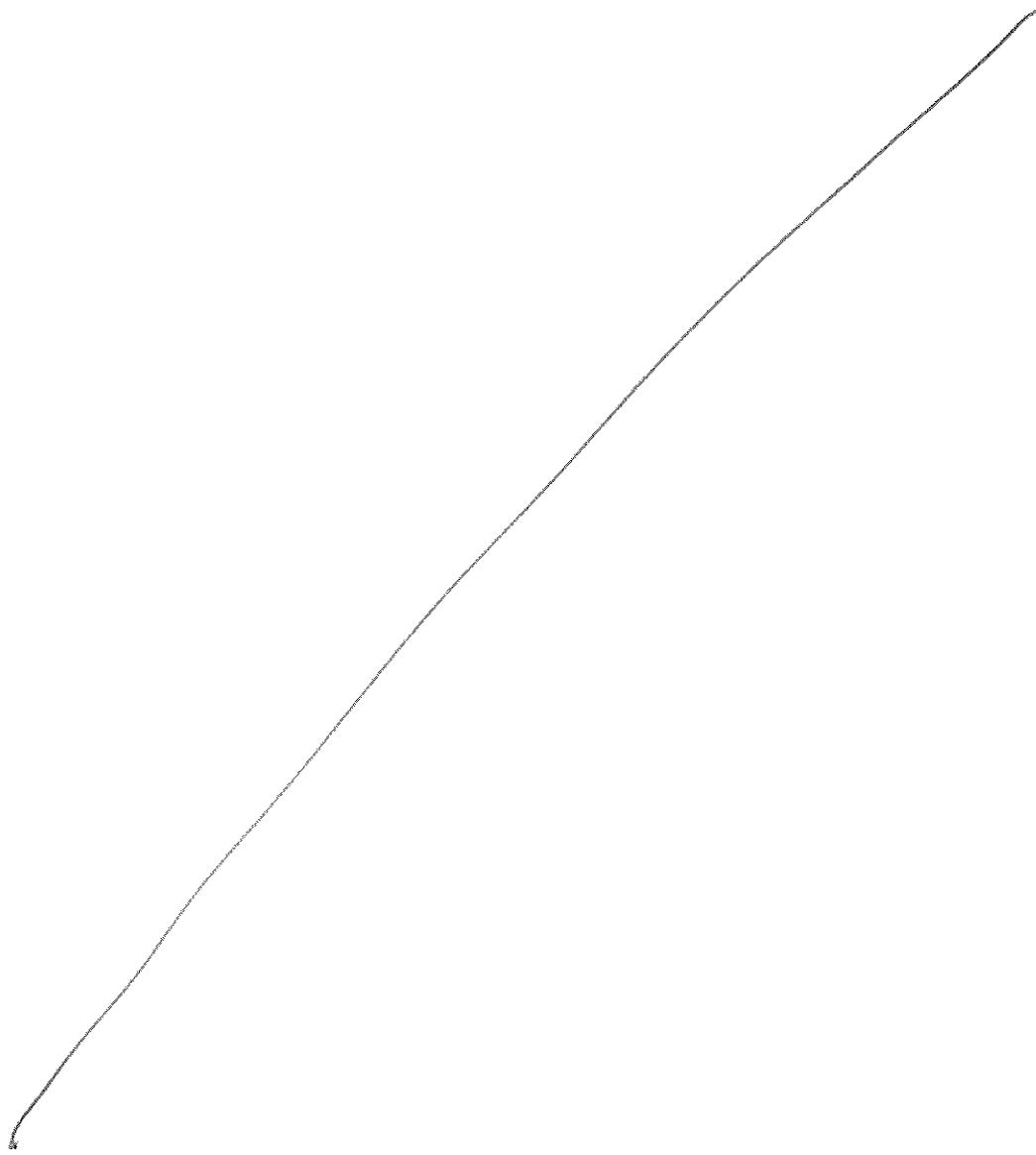
Negli stessi termini, critici rispetto al quadro normativo-istituzionale e propositivi in merito alla possibilità di riorganizzare la materia del soccorso in mare e investire di maggiori, e dirette, competenze gli organismi UE, si esprime la successiva Risoluzione del Parlamento europeo del 13 luglio 2023 sulla “necessità di un intervento dell'UE nelle operazioni di ricerca e soccorso nel Mediterraneo”.

Nel proporre l'istituzione di una “missione globale SAR dell'UE”, il Parlamento, stigmatizzando l'approccio casistico finora adottato, invitava la Commissione ad intervenire in modo serio e strutturale, e segnatamente “a valutare le prassi correnti degli Stati membri in materia di operazioni SAR ed ad avviare immediatamente i lavori per un nuovo approccio più sostenibile, affidabile e permanente a tali operazioni, che sostituisca le soluzioni ad hoc esistenti, nonché a fornire sostegno materiale, finanziario e operativo agli Stati membri al fine di accrescere la capacità complessiva di salvare vite in mare e coordinare le operazioni SAR”.

Tutto ciò, secondo il Collegio, induce a considerare che, se i riferimenti normativi summenzionati (contenuti nella Raccomandazione UE 2020/1365 della Commissione Europea del 23/9/2020 e nella Risoluzione del Parlamento europeo del 13 luglio 2023) rappresentano oggettivamente una fonte di legittimazione dell'operato delle ONG, dai medesimi manifestamente emerge – disvelata dall'avvertita esigenza dell'UE di ricercare (negli anni successivi alla vicenda OPEN ARMS) ulteriori

soluzioni e strumenti per superare la precarietà e l'inaffidabilità del quadro normativo concernente i salvataggi operati dalle predette ONG- l'incompletezza del quadro normativo esistente all'epoca dei fatti con specifico riferimento ai salvataggi effettuati dalle ONG.

Nella medesima direzione, infine, non sembra superfluo rimarcare come le norme internazionali vigenti all'epoca della vicenda oggi in esame, non fossero state affatto concepite per regolamentare soccorsi effettuati dalle ONG e come tale circostanza debba necessariamente essere tenuta presente nel valutare la sicura riferibilità delle singole disposizioni al caso di specie.



M.

h 194

III- A) L'Italia come possibile Stato di "primo contatto"

dei tre eventi SAR

Riassunta nei termini sopra riportati l'ipotesi sostenuta dalla pubblica accusa, ritiene il Collegio che con riguardo a nessuno dei tre eventi SAR (*dell'1, del 2 e del 9 agosto 2019*) fosse sorto in capo allo Stato italiano l'obbligo di concedere il POS.

In tal senso, va innanzitutto sottolineato come sia pacifico che tutti e tre gli eventi siano avvenuti in **zone SAR non italiane**, sicché deve escludersi (*e, del resto, ciò non è stato nemmeno ipotizzato dalla pubblica accusa*) che una responsabilità potesse derivare all'Italia per i tre eventi in questione in quanto Autorità/Stato responsabile della zona SAR ove si era verificato il salvataggio.

Indi, va evidenziato come, dagli atti del procedimento, non risulti in alcun modo, e per alcuno dei tre eventi di *search and rescue*, che lo Stato italiano avesse mai rivestito il ruolo di Stato di "primo contatto" (agli effetti di cui al punto 6.7 delle Linee guida Imo sul trattamento delle persone salvate in mare).

Al riguardo, giova, in primo luogo, rimarcare, in modo ancor più preciso, quanto sopra ricostruito in fatto, e cioè quali fossero state le comunicazioni ufficiali inviate da OPEN ARMS a seguito dei primi due eventi SAR, per poi trarne le conclusioni in diritto secondo le pertinenti norme internazionali.

L'1° agosto 2019, come già cennato, OPEN ARMS procedeva alla prima attività di salvataggio traendo a bordo 55 persone che si trovavano a bordo di un natante in legno in distress.

Tale intervento, propiziato da una segnalazione di ALARM PHONE, inviata anche agli Stati rivieraschi Libia, Malta e Italia, avveniva in area di responsabilità SAR libica.

Il comandante della OPEN ARMS dava immediata comunicazione di tale evento, mentre esso era ancora in corso, mediante e-mail delle ore 16,49, indirizzata alle autorità governative libiche, nonché trasmessa -per

conoscenza- ai centri di coordinamento italiano (ITMRCC) e maltese (RCC Malta) che avevano ricevuto il sollecito con oggetto “Distress” di ALARM PHONE, riferendo della presenza del barchino in difficoltà e del fatto che fosse in corso l’operazione di salvataggio (v. e-mail e foglio 181 del diario di navigazione).

Qualche minuto dopo (alle ore 17,02) OPEN ARMS inviava (direttamente) una mail al Centro di coordinamento soccorso marino spagnolo (*segnatamente al Controlador Madrid <cncs@sasemar.es CENTRO NACIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO /MRCC Madrid*) con la quale, da un lato, lo si informava del salvataggio in corso e della situazione di *distress* in cui versava la barca, dall’altro, il comandante della OPEN ARMS si impegnava a dare ulteriori informazioni a salvataggio avvenuto.

Alle 19,27 il CENTRO NACIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO /MRCC Madrid accusava ricevuta della mail trasmessa da OPEN ARMS ed invitava il Comandante della nave a mettersi in contatto con il centro di coordinamento di Tunisi (*servicio de salvamento de Tunes*), nelle cui acque presumeva che si stesse realizzando il salvataggio ed a tal fine forniva ad OPEN ARMS il recapito di Tunisi (*tunismocçdefence.tn*).

Il 2 agosto 2019, alle ore 12.08, OPEN ARMS trasmetteva una mail ad MRCC (o CNCS) di Madrid, rassegnando, da una parte, che il salvataggio era avvenuto (*segun las publicaciones oficiales dell’IMO*) al di fuori della zona SAR Tunisina, dall’altra, che OPEN ARMS aveva, nel frattempo, realizzato un altro salvataggio di persone in difficoltà a bordo di un gommone sovraccarico nella zona SAR maltese. Per cui, al momento, OPEN ARMS aveva a bordo 123 persone.

Ancora una volta (alle ore 13,28 del 2 agosto 2019) MRCC/CNCS di Madrid accusava prontamente la ricezione del messaggio, ed invitava questa volta OPEN ARMS a mettersi in contatto con il centro di coordinamento maltese, nelle cui acque era stato realizzato l’ultimo salvataggio (RCC Malta).

Peraltro, già alle ore 0,40 del 2 agosto OPEN ARMS aveva informato, via e-mail, RCC Malta del rinvenimento, a seguito di segnalazione di ALARM PHONE di un gommone con 65 persone a bordo (*di cui 16 donne 2 delle quali incinta e 2 bambini*), precisando che si stavano adoperando per fornire alle predette persone giubbotti di salvataggio, per poi portarle sulla OPEN ARMS.

In quel contesto OPEN ARMS avanzava richiesta di POS a RCC Malta, rimarcando come il soccorso fosse stato effettuato in zona SAR maltese.

Circa due ore dopo (alle 2,12 del 2 agosto) OPEN ARMS inviava una nuova mail a RCC Malta informandola del fatto che avevano preso a bordo tutte le persone – *specificando come fossero 68 (delle quali 15 donne e due bambini)*- che si trovavano sul gommone in difficoltà, e rinnovava a RCC Malta la richiesta di un POS per le persone salvate nell'area SAR Maltese (*“vi chiedo nuovamente un POS per le persone che sono state soccorse nella vostra area di soccorso”*).

Alle 4,13 del 2 agosto, OPEN ARMS inviava altra mail a RCC Malta informandolo del fatto che avevano terminato le operazioni di soccorso, promettendo l'invio di un rapporto medico e un rapporto di salvataggio e chiedendo “nuovamente un POS” per le persone salvate soccorse nell'area SAR maltese.

Alle 4,22 del 2 agosto, RCC Malta rispondeva ad OPEN ARMS, invitandola, per un verso, a prendere atto che la barca dei migranti era stata intercettata al di fuori dell'area SAR Maltese, di guisa che RCC Malta “*non era l'autorità competente, né l'autorità di coordinamento*”, per altro verso, a regolarsi “*di conseguenza*”.

Alle 8,15 del 2 agosto, OPEN ARMS inviava una mail a RCC Malta, sostenendo, sulla base del punto in cui era avvenuto il salvataggio, che il soccorso era stato effettuato nell'area SAR maltese³⁰.

Alle 11,12, RCC Malta replicava assumendo che le argomentazioni svolte da OPEN ARMS erano errate, che l'intercettazione del barcone salvato era avvenuto al di fuori della zona SAR maltese, che dunque il caso non era di competenza di RCC Malta, invitando OPEN ARMS a rivolgersi per ottenere istruzioni all'Autorità competente, ovvero allo stato di bandiera (all'Autorità spagnola)³¹.

³⁰ <<Buongiorno Ufficiale, La informo che il soccorso è stato effettuato nella posizione 34°20,2 N 012° 11,2' E che si trova all'interno della vostra zona. Seguendo le pubblicazioni ufficiali, la latitudine della zona SAR maltese inizia a 34° 20' N, quindi è chiaro che il soccorso è avvenuto nella zona SAR maltese. Nuovamente, chiedo gentilmente un POS per le persone che abbiamo a bordo. In attesa di una vostra risposta Cordiali saluti>>

³¹ <<Si informa che in base alle informazioni fornite da voi e le informazioni raccolte dal satellite e da altre fonti , posizioni e calcoli condotti dall'RCC Malta, risulta che l'intercettazione è stata effettuata al di fuori della SRR maltese. Questo si basa su diversi fattori. In primo luogo, prendendo in considerazione la velocità massima con cui l'imbarcazione stava transitando (un massimo di 4 nodi) , e l'ultima posizione nota dell'imbarcazione prima dell'intercettazione 34-16.38N 012-12.26E a 020217 BAUG 19, l'imbarcazione sarebbe entrata nella SRR maltese alle 3:20 ore LT. In questo senso , e tenendo conto della posizione di intercettazione e l'orario da voi

A fronte di questa situazione Anabel MONTES, Capo missione OPEN ARMS, con mail delle 12:02 del 2 agosto, investiva della questione Oscar CAMPS, legale rappresentante della Fondazione PRO-ACTIVA OPEN ARMS, trasmettendogli tutto l'infruttuoso carteggio intrattenuto con Malta.

Di seguito, con *mail del 2 agosto 2019 delle ore 22,50*, OPEN ARMS si rivolgeva al Centro di coordinamento italiano (ITMRCC o IMRCC che dir si voglia), riassumendo gli interventi di soccorso effettuati e chiedendo espressamente la concessione di un POS.

In quel contesto, OPEN ARMS, da un lato, sottolineava come analoga richiesta fosse stata effettuata a RCC Malta e come la Spagna ("*il nostro stato di bandiera*") fosse stata "informata su tutto"³²; dall'altro, riportava talune disposizioni delle convenzioni UNCLOS, SOLAS e SAR, relative agli obblighi di prestare soccorso alle persone che in mare versino in situazione di pericolo, gravanti sul comandante della nave e sugli Stati.

fornito (34-18.86N 012-11.27E) alle 2:40hrs LT, la vostra argomentazione all'interno dell'e-mail allegata non è vera. In secondo luogo, prendendo in considerazione la deriva del mare nella zona e il gommone in 34-20 N 012-10E a 0215Z, fa ulteriormente capire che l'intercettazione ha avuto luogo al di fuori della SRR maltese.

Inoltre questo RCC ha informazioni che questo era sotto la competenza di un'altra autorità SAR che stava procedendo al gommone oggetto della mail.

Si noti gentilmente che questo RCC non è l'autorità competente a dare istruzioni. Si chiede gentilmente di ottenere le necessarie istruzioni dall'autorità competente o di seguire le istruzioni del vostro Stato di bandiera.>>

³² Egregio Ufficiale, questa è M/V OPEN ARMS . Come voi già sapete, ieri abbiamo effettuato due soccorsi, a seguito delle informazioni ricevute via mail da Alarm Phone con le autorità incluse.

Il primo, il 1° agosto è stato effettuato nella posizione 34° 14,3 'N 012° 15,8' E. Una barca di legno con 55 persone a bordo: 39 uomini, 16 donne e due bambini . L'imbarcazione di legno aveva una falla , si stava inclinando a dritta e la situazione stava diventando molto pericolosa per le persone a bordo. Il secondo, la notte del 2 agosto, è stato effettuato nella posizione 34° 20,2'N 012° 11,2 E. Un gommone con 69 persone : 16 donne , due di loro sono in stato avanzato di gravidanza (9 mesi) e due bambini piccoli. Le persone sul gommone versavano in condizioni molto deboli con affaticamento , disidratazione, dolori segni di tortura...erano stati sulla barca per più di 24 ore.

Attualmente, abbiamo 123 persone a bordo che hanno bisogno di andare in un luogo sicuro il più presto possibile , quindi considerando che Lampedusa è il porto sicuro più vicino alla posizione di soccorso , vi chiediamo gentilmente di darci un POS sotto il quadro giuridico di cui abbiamo fatto entrambi i soccorsi.

Abbiamo già chiesto un POS anche a RCC Malta e il nostro Stato di bandiera è informato su tutto.

Seguono i richiami alle CONVENZIONI UNCLOS-SOLAS- SUL SALVATAGGIO – SAR ed agli obblighi dalle stesse imposte ai comandanti delle navi e agli stati (*in particolare quella SAR riguardante gli Stati , per la quale <<quando ricevono informazioni secondo cui una persona appare o sembra trovarsi in pericolo in mare , le autorità competenti di una Parte devono prendere con urgenza le misure per accertarsi che l'assistenza richiesta sia fornita >>*) e l'auspicio di un intervento collaborativo ("In attesa della vostra collaborazione")



La richiesta (*che non faceva alcun riferimento ad una eventuale competenza da "primo contatto" dell'Italia, sebbene la regolamentazione dei salvataggi in mare fosse chiaramente conosciuta nelle file OPEN ARMS*) era motivata dalla (*unica*) circostanza che Lampedusa era "*il porto sicuro più vicino al luogo di salvataggio*".

Il Centro di coordinamento italiano (IMRCC), con mail del 3 agosto ore 1,53, informava OPEN ARMS di avere inoltrato la richiesta di POS alle competenti Autorità nazionali italiane.

*

Orbene, è evidente che *solo* al momento del 2 agosto 2019 ore 22:50 può farsi risalire, con la richiesta di POS (poi ripetuta nei giorni a seguire) e, dunque, con la diretta richiesta ad ITMRCC di un intervento in assistenza, il primo significativo "contatto" di OPEN ARMS con l'Italia.

E si era trattato, secondo il Collegio, come correttamente rimarcato dalla Difesa dell'imputato, di una richiesta non fondata su obblighi derivanti dalle convenzioni internazionali, "irrituale" per dirla con il Capitano Sergio LIARDO, all'epoca dei fatti Capo del III Reparto Piani e Operazioni del Comando Generale della Capitaneria di Porto³³.

Invero, se nessuno degli interventi di salvataggio si era verificato in zona SAR italiana (*il primo, in zona SAR libica e il secondo maltese*), il centro di coordinamento italiano, come emerso in dibattimento, non era stato neppure il primo ad essere "contattato", nei termini previsti dalle linee guida di cui all'allegato della Risoluzione MSC 167(78) dell'anno 2004, considerato che dei due consecutivi interventi di soccorso erano già state previamente investite le Autorità SAR responsabili delle aree ove erano avvenuti i salvataggi, Libia e Malta, nonché l'Autorità spagnola.

Al riguardo, merita, ancora, di ricordare che, secondo le norme internazionali, soprattutto in virtù di quanto stabilito dalla convenzione SAR

³³ Cfr. esame del teste LIARDO Sergio (udienza del 17/12/2021). In tale contesto il teste ebbe tra l'altro a riferire : che IMRCC aveva ricevuto una prima comunicazione l'1 agosto di un primo soccorso effettuato in area SAR libica ; che si trattava di una mera comunicazione e non di una richiesta di POS; che poiché si trovavano fuori dall'area di responsabilità (italiana) non avendo l'Italia (come Governo) coordinato quel tipo di attività, l'IRMCC si era limitato a darne comunicazione al Ministro dell'interno ed ad altri ministeri; che successivamente vi erano stati ulteriori SAR in ordine ai quali OPEN ARMS aveva effettuato mere comunicazioni e poi c'era stata una richiesta di POS inviata a "noi ed a Malta" che in quel momento si riteneva irrituale perché il tutto era avvenuto fuori dal coordinamento delle autorità italiane e fuori dall'area di responsabilità italiana e poi perché era vigente il decreto di interdizione, di ingresso nelle acque territoriali ; che OPEN ARMS aveva cominciato a chiedere un POS dopo il 2 agosto, dopo il secondo intervento , quando gli era stato già notificato il decreto di interdizione di ingresso.

(come rimodulata a seguito degli emendamenti e delle linee guida), fermo restando l'obbligo generale e prioritario di garantire il salvataggio di tutte le persone in pericolo in mare, sussiste l'ulteriore "obbligo di garantire che in ogni caso venga fornito un luogo sicuro entro un tempo ragionevole" e tale "responsabilità ricade" sicuramente "sul Governo responsabile della regione SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati".

Tale concetto è espresso in modo chiarissimo in numerosi passaggi della Risoluzione MSC 167 (78). Ciò, a partire dal preambolo in cui si rammenta che *"l'intento delle convenzioni SOLAS e SAR"*, così come novellate, *"è di garantire che, in ogni caso, venga fornito un luogo sicuro entro un tempo ragionevole"*, fermo restando che *("Inoltre, si intende che") "la responsabilità di fornire un luogo sicuro, o di garantire che un luogo sicuro venga fornito, ricada sul Governo contraente/Parte Responsabile della regione SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati"*.

Il medesimo concetto viene ripreso al punto 2.5 *"la responsabilità di fornire un luogo sicuro o di garantire che un luogo sicuro venga fornito ricade sul Governo responsabile della regione SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati"*.

Anche nella parte riguardante gli obblighi imposti ai "Capitani delle navi", al par. 5.4. è specificato che, nel caso in cui il Centro di Coordinamento dei Soccorsi (RCC) responsabile dell'area in cui i sopravvissuti sono stati recuperati non possa essere contattato, i capitani delle navi *"dovrebbero" "tentare di contattare un altro RCC o se ciò non è possibile, qualsiasi altra autorità governativa che possa fornire assistenza, riconoscendo comunque che la responsabilità resta all'RCC dell'area in cui i sopravvissuti sono stati recuperati"*.

Un'estensione della responsabilità "della coordinazione del caso" ad un RCC diverso da quello responsabile della zona SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati, parrebbe potersi ricavare in linea generale del punto 2.6, nella parte in cui, dopo avere ribadito al punto 2,5 che *"la responsabilità di fornire un luogo sicuro o di garantire che un luogo sicuro venga fornito ricade sul Governo responsabile della regione SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati"*, testualmente, si legge che *"tuttavia, ogni caso può coinvolgere circostanze diverse. Questi emendamenti offrono al Governo responsabile la flessibilità di affrontare ogni situazione caso per caso, garantendo nel contempo che i capitani delle navi che prestano assistenza*

cl.

A 200

siano sollevati dalle loro responsabilità entro un tempo ragionevole e con il minimo impatto possibile sulla nave”.

Ciò, secondo logica, parrebbe voler dire che, ferma restando la responsabilità del Governo responsabile della regione SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati, tale Governo, a seconda delle particolarità del caso, può affrontare la situazione “in modo flessibile” , adeguando il proprio intervento alle circostanze, pure sollecitando ed ottenendo l'intervento di altri RCC (o di altri Governi o Stati che dir si voglia), garantendo comunque che *“i capitani delle navi che prestano assistenza siano sollevati dalle loro responsabilità entro un tempo ragionevole e con il minimo impatto possibile sulla nave”*, in altri termini, garantendo che venga fornito in tempi ragionevoli un POS.

Si tratta quindi *(considerato che è pur sempre il Governo responsabile della regione SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati ad avere il compito di “affrontare” con flessibilità la situazione caso per caso e di garantire che lo sbarco avvenga in tempi ragionevoli)* di un'estensione solo delle modalità con le quali il Governo responsabile è autorizzato dalla linee guida MSC 167(78) ad adempiere ai propri obblighi SAR, in sostanza prevedendo tali linee guida la possibilità che detto Governo possa - *evidentemente accordandosi con altro RCC (Stato, Governo)*- rimettere o delegare ad altri la gestione del caso fino alla concessione del POS.

Per converso, un'estensione più significativa della responsabilità SAR anche a RCC diversi da quello responsabile della zona SAR ove i sopravvissuti sono stati recuperati è ricavabile dal par. 6.7 summenzionato.

Invero, in tale paragrafo - *in coerenza con quanto riportato al par. 5.4 in ordine alla già cennata possibilità del capitano della nave di contattare (ove il RCC responsabile dell'area SAR responsabile non possa essere contattato) un altro RCC o se ciò non è possibile qualsiasi altra autorità governativa che possa fornire assistenza - si prevede che “quando appropriato, il primo RCC contattato dovrebbe iniziare immediatamente gli sforzi per trasferire il caso all'RCC responsabile per la regione in cui viene prestata assistenza. Quando l'RCC responsabile per la regione SAR in cui è necessaria l'assistenza viene informato della situazione, quell'RCC dovrebbe immediatamente assumersi la responsabilità di coordinare gli*

sforzi di salvataggio, poiché le responsabilità correlate, comprese le disposizioni per un luogo sicuro per i sopravvissuti, ricadono principalmente sul Governo responsabile di quella regione”.

Si aggiunge che “Tuttavia, il primo RCC è responsabile della coordinazione del caso fino a quando l’RCC responsabile o un’altra autorità competente non assuma la responsabilità”.

Orbene, da tale disposizione si ricava innanzitutto la conferma che *(quanto meno in via principale, “primarily”)* la responsabilità per il coordinamento del caso e per l’indicazione del luogo sicuro di sbarco è del RCC responsabile della zona SAR ove i sopravvissuti sono stati recuperati.

Invero, per un verso, l’eventuale diverso RCC contattato parrebbe avere quale primo obbligo quello di fare il possibile per trasferire il caso al RCC responsabile; per altro verso, quest’ultimo, una volta informato della situazione *(cioè di una situazione di salvataggio verificatasi o che si sta verificando nella sua zona ZAR di competenza)* dovrebbe immediatamente assumersi la responsabilità di coordinare gli sforzi di salvataggio.

Ciò in quanto, giova ribadirlo, *“le responsabilità correlate , comprese le disposizioni per un luogo sicuro per i sopravvissuti, ricadono principalmente sul Governo responsabile di quella regione”.*

Peraltro, dalla suddetta disposizione si ricava una autonoma/diretta responsabilità per lo Stato (o RCC) contattato per primo.

Invero, stando al par. 6.7, questi (“il primo RCC contattato”) oltre ad avere il compito di fare immediatamente tutto il possibile per trasferire il caso all’RCC responsabile della zona SAR ove avviene il salvataggio, assume senz’altro la responsabilità della coordinazione del caso *(fino a quando l’RCC responsabile o un’altra autorità competente non assume la responsabilità)*.

Di guisa che – *prescindendo per ora da ogni considerazione sul significato da attribuire all’ultima parte del par. 6.7 (“fino a quando l’RCC responsabile o un’altra autorità competente non assume la responsabilità”)* – dalle disposizioni dell’allegato sembrano potersi individuare con chiarezza, con riguardo ai salvataggi in mare, una responsabilità primaria ed assoluta dello Stato o RCC responsabile della zona SAR ove si è verificato il salvataggio ed una responsabilità eventuale e secondaria dello “Stato c.d. di primo contatto”.

M.

h

Tanto premesso, ed esclusa pacificamente qualsivoglia responsabilità di tipo “primario”, reputa il Collegio che lo Stato italiano (IRMCC) non avesse assunto la responsabilità della coordinazione del caso nemmeno come Stato di “primo contatto” e che, invece, di tale responsabilità dovesse ritenersi gravata la Spagna.

Al riguardo, il Collegio non condivide l’assunto difensivo, pur se avallato da precedenti pronunce dell’Autorità Giudiziaria³⁴, per il quale, in linea di principio, lo “Stato di primo contatto” debba sempre identificarsi nello Stato di bandiera della nave soccorritrice.

Ma neppure ritiene convincente la tesi opposta prospettata dal P.M., secondo la quale lo Stato di primo contatto non potrebbe mai identificarsi nello Stato di bandiera.

Secondo il Tribunale, invero, è la stessa disposizione di cui al par. 6.7 che può esaurientemente rispondere alle pur legittime perplessità palesate dalle parti avverso le rispettive tesi (*per un verso, quella che la nave potrebbe avere quale Stato di bandiera uno Stato troppo lontano dal luogo del salvataggio e, dunque, non in grado di dare efficace assistenza; per altro verso, quella per la quale, nel caso di interventi di salvataggio in autonomia di navi private, negare il coinvolgimento dello Stato di bandiera significherebbe, il più delle volte, creare un vuoto di tutela, per la difficoltà di individuare uno Stato competente*).

Difatti, la circostanza che la suddetta disposizione che parla di Stato di primo contatto, sia preceduta dalla locuzione incidentale “quando appropriato” (*when appropriate*), per il Collegio, sta ad indicare che, lungi da automatismi e da esclusioni pregiudiziali, è “in concreto” che occorre verificare se uno Stato possa rivestire, nello specifico caso, la qualifica di Stato di primo contatto.

Invero, tenuto conto dei contenuti che dalle stesse linee guida si ricavano intorno ai presupposti e alle finalità per cui il capitano della nave dovrebbe rivolgersi ad un RCC diverso da quello responsabile per la zona SAR (*vale a dire, all’evidenza, per cercare di ottenere una valida assistenza*

³⁴ Cfr. Tribunale di Roma, Collegio per i reati Ministeriali, provvedimento di archiviazione del procedimento penale nei confronti di Matteo SALVINI e Matteo PIANTEDOSI datato 21.11.2019 (caso Alan Kurdi); TAR Lazio (Terza Sezione), sentenza 19 giugno 2023, n. 10402, nel caso della assegnazione dei porti di Ancona e La Spezia alla nave norvegese “Geo Barents”.

*che il RCC della zona SAR non può o non vuole dare*³⁵) ed ai compiti attribuiti allo Stato di primo contatto (*vale a dire quello di intervenire per cercare di favorire la presa in carico del caso da parte dello stato responsabile della zona SAR e di gestire la situazione , assumendo la responsabilità del caso, fino all'intervento dell'RCC responsabile o di altra autorità competente*), pare possibile affermare che quale Stato di primo contatto (o RCC di primo contatto) debba ritenersi *quello che* (a prescindere dal fatto che sia “di bandiera” o meno), *sia stato investito per primo della richiesta di assistenza e sia in grado di garantire, in concreto, valido supporto alle operazioni di salvataggio.*

In altri termini, a giudizio del Collegio, dalle richiamate disposizioni emergerebbe evidente la necessità di rifarsi alle specifiche situazioni del caso concreto per valutare che il “contatto” operato dalla nave, optando per la richiesta di assistenza ad un RCC piuttosto che ad un altro, fosse stato “appropriato”, corretto, legittimamente e, dunque, validamente effettuato, e non strumentalmente eseguito in vista del perseguimento di scopi diversi da quelli tutelati.

E, in tale direzione, non pare dubitabile che, per valutare la validità della scelta, sia necessario tenere presente, per un verso, il tipo di intervento per cui è richiesta assistenza, per altro verso, ogni altra circostanza del caso, compresa “la distanza” dello Stato contattato dal luogo di verifica dell'evento SAR e, quindi, la capacità di svolgere un adeguato intervento.

In tal senso, non può condividersi l'argomentare del P.M. nella parte in cui, facendo leva sulla definizione utilizzata dal punto 6.7, “primo RCC contattato”, nega che la disposizione possa mai riguardare lo “Stato di bandiera”.

Invero, è agevole osservare come spesso l'Allegato, nel parlare di RCC, sottenda il Governo di riferimento, usando spesso indifferentemente le relative espressioni (*così ad es. nel par 2.4 e nel 6,7 quando si parla pressoché indistintamente dell'RCC e del Governo, in quanto responsabili della regione SAR*), sicché secondo il Tribunale deve senz'altro respingersi la tesi che dall'avere usato, nello specifico, il termine RCC possa ricavarsi l'intenzione di escludere a priori dal novero dei possibili Stati di primo contatto quello di bandiera.

³⁵ Cfr. al punto 5.4 : i capitani delle navi dovrebbero (nel caso in cui l'RCC responsabile non possa essere contattato <<tentare di contattare un altro RCC o, se ciò non è possibile qualsiasi altra autorità governativa che possa fornire assistenza...>>..

Senza dire che risulterebbe del tutto illogica - *soprattutto nei casi in cui lo Stato di bandiera coincidesse con quello costiero più vicino al luogo del salvataggio* – una statuizione che, per l'appunto, negasse allo Stato di bandiera la possibilità di rivestire una funzione operativa, svolgendo il ruolo di Stato di primo contatto.

Sicché, venendo al caso di specie, non può condividersi l'assunto accusatorio per il quale lo Stato italiano, fin dagli interventi SAR dell'1 e del 2 agosto del 2019, ebbe a rivestire (*insieme a quello maltese*) il ruolo di stato di "primo contatto".

Tale ruolo invece va, a giudizio del Collegio, sicuramente attribuito allo Stato spagnolo (*contattato tramite il competente RCC spagnolo, vale a dire il Controlador Madrid <cncs@sasemar.es CENTRO NACIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO/MRCC Madrid*) in quanto tempestivamente informato degli eventi e sollecitato ad intervenire ed a fornire supporto.

Al riguardo, dovendosi osservare, da un lato, che siccome entrambi gli interventi di salvataggio erano stati operati da OPEN ARMS in autonomia, senza alcun tipo di un coordinamento operativo statale, il residuo intervento di assistenza ai sopravvissuti (*al di là dei c.d. Medevac comunque effettuabili indipendentemente dalla responsabilità SAR o di primo contatto*) poteva di fatto oramai solo essere quello relativo all'indicazione di un POS; dall'altro, che lo Stato ("rivierasco") spagnolo come Stato di primo contatto ben poteva considerarsi "appropriato" anche per la concessione del POS, essendo le sue coste non troppo distanti dalle zone ove si erano verificati gli eventi SAR in questione, e dunque ben potendo l'RCC spagnolo assicurare uno sbarco, anche sul proprio territorio, in tempi sicuramente compatibili con quelli "ragionevoli" richiesti dalle Linee guida internazionali sul salvataggio in mare (*ciò soprattutto se confrontati con il lungo lasso di tempo di fatto poi trascorso dalla nave in ostinata attesa di ottenere l'ingresso nelle acque nazionali italiane*).

E che tale Stato fosse "appropriato" a dare aiuto a OPEN ARMS lo conferma, sotto un versante più squisitamente giuridico, il fatto che, essendo avvenuti i salvataggi in alto mare, in acque internazionali, la Spagna esercitava la giurisdizione sul natante ed era così entrata "per prima" in contatto *qualificato* con i migranti salvati, insieme alle Nazioni SAR competenti in base al luogo di salvataggio.

P.

h 205

Sicché, per il Collegio, non pare dubitabile che la Spagna fosse tenuta a tutelare i diritti delle persone a bordo (*e, dunque, in linea di principio, anche a fornire l'approdo in un place of safety*).

In proposito, vanno pure evidenziate tutta una serie di circostanze, verificatesi durante e dopo i due salvataggi in esame, che definiscono il naturale profilo centrale assunto dalla Spagna nella vicenda (a dispetto di una artificiosa chiamata in causa dell'Italia):

- a) MRCC Spagna ha effettivamente operato, sin da subito, un sia pur minimo coordinamento da "primo contatto", quale quello diretto a orientare la nave nella individuazione degli Stati responsabili (*o almeno quelli che aveva ritenuto responsabili*) per la zona del sinistro, prima la Tunisia e poi Malta, mettendo in contatto OPEN ARMS con le rispettive Autorità RCC competenti (come previsto nel primo periodo del citato art. 6.7 delle *guidelines*);
- b) fin da subito, Malta, nel declinare la propria responsabilità per i primi due eventi di salvataggio, aveva chiaramente indicato la Spagna (Stato di bandiera) quale unica Autorità che avrebbe dovuto assistere il natante nella prosecuzione delle operazioni;
- c) sia pure dopo diversi giorni, la Spagna aveva finalmente concesso il POS, *esortando la barca a recarsi ad Algeciras e poi nel più vicino porto spagnolo rispetto alla sua posizione (Maiorca)*, non potendo più disconoscere, a quel punto, vieppiù pressata da stringenti motivazioni umanitarie, la propria giuridica competenza sull'evento;
- d) quando OPEN ARMS aveva rappresentato l'impossibilità di raggiungere il POS indicatogli, MRCC Spagna aveva disposto l'invio della nave della Marina Militare "Audaz", per prelevare i migranti soccorsi e condurli in Spagna (organizzando una soluzione alternativa per raggiungere il place of safety, come previsto dal punto 6.18 delle Linee Guida).

Per converso, deve escludersi che lo Stato italiano potesse annoverarsi quale Stato di primo contatto soltanto per la mail inviatagli "*per conoscenza*" da OPEN ARMS allorché si apprestava a portarsi nei pressi del primo battello soccorso, cioè *in itinere dell'intervento di search and rescue del 1° agosto*.

f.

h 206

Invero, il concetto di Stato di primo contatto richiamato nelle linee guida, a giudizio del Collegio, sottende non un mera notizia delle operazioni in corso a tutti gli Stati rivieraschi prossimi all'area di soccorso, bensì un approccio consistente in una manifesta istanza di assistenza (*per come chiaramente si ricava dal punto 5.4 dell'allegato dove in sintesi si rammenta è previsto che il comandante della nave possa "tentare di contattare un altro RCC...che possa fornire assistenza"*).

In tal senso, non risulta affatto plausibile che una siffatta specifica domanda di aiuto (*tra l'altro così impegnativa, non fosse altro per gli obblighi conseguenti*) potesse ricavarsi implicitamente e, dunque, ritenersi positivamente esitata sulla base del mero invio "in copia" (*o per conoscenza che dir si voglia*) di una mail invece direttamente trasmessa ad altri (vale a dire, alle Autorità libiche, competenti per zona SAR).

Al riguardo, si rammenta come il Cap. LIARDO avesse coerentemente sottolineato il significato di semplice "informativa" della e-mail inviata da OPEN ARMS in occasione del primo salvataggio e come il medesimo significato (di mera informativa) si tragga anche dalla lettura del diario di navigazione della OPEN ARMS³⁶, che in buona sostanza fornisce l'interpretazione autentica di quell'isolato "contatto".

Invero, dalle annotazioni sembrerebbe potersi ragionevolmente ricavare che OPEN ARMS avesse semplicemente inteso confermare - alle medesime Autorità (Libia, Malta e Italia), già autonomamente pre-allertate da ALARM PHONE del "distress" di un barchino alla deriva - che aveva ricevuto il "messaggio" e che si stava portando sul posto (*"...Alle 15:30 Riceviamo posta di Alarm Phone che hanno ricevuto RCC Malta, MRCC Italia, JRCC Libia con un distress nella posizione: 1 33°59' N 012° 14'E...."* *"Prima, alle 11:11, avevamo inviato una posta elettronica a RCC Malta, MRCC Italia e RCC Libia, dando accusa di ricevuta del messaggio DISTRESS che avevamo ricevuto anteriormente.."* *"Alle 16:49 inviamo posta elettronica a RCC Malta, MRCC Italia e JRCC Libia informando su una barca di legno in cattive condizioni"*).

D'altronde, né Spagna, né Malta, né Libia hanno mai invocato la responsabilità dell'Italia in relazione agli interventi di salvataggio.

La chiamata in causa di ITMRCC da parte di OPEN ARMS, con la prima domanda di POS della tarda serata del 2 agosto, dopo la netta chiusura di Malta e il tiepido supporto ricevuto dalla Spagna, poggiava soltanto sulla vicinanza geografica dell'isola italiana di Lampedusa rispetto alla posizione

³⁶ Cfr. in atti al Faldone n. 4, al Foglio 181 del Diario di Navigazione.

della nave, e cioè su una circostanza di fatto inidonea a ribaltare l'ordine di responsabilità tracciato dalle Convenzioni.

Sebbene il Comandante CREUS abbia fatto continuo riferimento, durante la sua testimonianza, al concetto di "*porto sicuro più vicino*", ripetuto come un *mantra* per suggellare la competenza italiana sulla vicenda e, al contempo, giustificare la sua scelta di attendere, ad oltranza, una risposta positiva dell'Italia, secondo il diritto internazionale vigente, non è in base alla vicinanza del (preteso) POS che si imputano le competenze ai singoli Stati in materia di soccorso in mare.

Non è opinabile che la vicinanza tra l'area di soccorso e lo Stato competente al coordinamento delle operazioni ed all'organizzazione dello sbarco costituisca una circostanza oltremodo rilevante ed è del pari evidente che tale aspetto sia stato adeguatamente considerato nel momento della definizione delle zone SAR, allorquando, gli Stati, sulla base degli originari accordi SAR, hanno ripartito le reciproche sfere di azione rispetto alle acque internazionali, tenendo ovviamente conto della vicinanza alle rispettive coste.

Tuttavia, al netto di ciò, le norme internazionali esistenti (*con tutti i limiti e le necessità di miglioria cui si è fatto cenno*) non stabiliscono alcun diritto di approdo nel posto, o porto, sicuro più vicino al luogo del soccorso.

Si condivide, sul punto, quanto esposto dal TAR Lazio (Terza Sezione), sentenza 19 giugno 2023, n. 10402, nel caso della assegnazione dei porti di Ancona e La Spezia alla nave ONG norvegese "Geo Barents", ossia che i Trattati definiscono la nozione di luogo sicuro "*con formulazioni ampie ed elastiche*" (p. 27), lasciando, dunque, un ampio margine di discrezionalità nella designazione a cura delle Autorità competenti allo sbarco, pur nella necessità di garantire sempre la sicurezza a bordo e di condurre i naufraghi in un POS in tempi ragionevoli.

Il Tribunale ritiene, pertanto, improprio il riferimento di CREUS (e di altri testimoni³⁷) al "*porto sicuro più vicino*" come criterio di imputazione di responsabilità per lo sbarco, atteso che il medesimo non è sancito dai testi attuali delle Convenzioni applicabili e dalle Linee guida operative elaborate dall'IMO.

Di conseguenza, se quella del "porto vicino" è al più una discutibile deduzione, non fondata su interpretazioni consolidate dei Trattati, appaiono ancor meno condivisibili le decisioni del Comandante CREUS, il quale, nonostante l'implicito, ma inequivoco, rifiuto dell'Italia di assumersi

³⁷ V. testimonianze rese dai testi TONINELLI e DE FALCO.

[Handwritten signature] 208

competenze nella vicenda OPEN ARMS, espresso nel decreto interdittivo del 1° agosto, si è trattenuto, per giorni, al largo delle coste italiane, confidando in un'improbabile evoluzione favorevole della vicenda, anziché esperire le altre valide soluzioni disponibili.

*

Va, peraltro, precisato che neppure con riguardo al terzo evento lo Stato italiano ebbe ad essere coinvolto come Stato responsabile per la zona SAR, né quale Stato di "primo contatto".

Invero, il terzo evento ebbe a verificarsi, come noto, il 9 agosto 2019, in zona SAR maltese ed effettivamente RCC Malta coordinò le operazioni di salvataggio.

Malta si era poi dichiarata disponibile ad acconsentire allo sbarco sul proprio territorio dei soli 39 migranti soccorsi in tale ultimo evento (rifiutandosi, invece, di accogliere le altre persone già a bordo di OPEN ARMS da alcuni giorni).

Tuttavia, il Comandante della nave ONG non aveva ritenuto praticabile tale soluzione per i possibili disordini che sarebbero potuti sorgere tra i diversi gruppi di persone soccorse nei tre diversi eventi SAR e per il conseguente pericolo di sicurezza nella navigazione.

Egli aveva, pertanto, deciso di tenere a bordo tutte le persone soccorse, continuando, al contempo, a tenere informate le autorità spagnole dello svolgersi degli eventi.

Rimandando alla superiore ricostruzione in fatto, si deve qui osservare che, in relazione a tale evento SAR, coordinato dallo Stato responsabile per area di salvataggio, almeno fino alla scelta di CREUS di sottrarsi (*per le ragioni già spiegate*) alle direttive delle Autorità maltesi, OPEN ARMS non informò l'Italia della operazione di *search and rescue* e tantomeno la investì (*almeno in via ufficiale*) di specifiche richieste di assistenza (Liardo: "*no, no, non ha interessato noi*", ud. 17.12.2021, p. 16).

Mentre, come già rilevato nell'esposizione della vicenda effettuata dal Collegio per i reati ministeriali (a p. 15 della relazione), in merito a tale ultima operazione di salvataggio, la nave ONG aprì una serrata interlocuzione esclusivamente con Malta (RCC Malta) e Spagna (MRCC Madrid)³⁸.

³⁸ Cfr. nel Faldone n.4, il diario di navigazione della OPEN ARMS, foglio 190; nonché e-mail in atti;

Né va sottaciuto che, nel corso delle attività di recupero dei migranti, Malta inviò diverse missive alla Spagna, infine anche per informare lo Stato “di bandiera” del rifiuto di OPEN ARMS di consegnare i 39 migranti, invitandolo, a quel punto, a fronte delle decisioni assunte dalla ONG, a farsi carico dell’intera vicenda.

Di guisa che, a giudizio del Collegio, deve senz’altro escludersi che (anche) con riguardo al terzo evento di salvataggio potesse essere insorto alcun obbligo di concessione del POS da parte dello Stato italiano.

D’altronde, la circostanza per la quale ITMRCC fosse comunque venuto a conoscenza, *per vie traverse*, dapprima, della presenza di una nave in *distress* all’interno dell’area SAR di altrui competenza, con la comunicazione ricevuta da un (non meglio individuato) “*telefono tedesco*” e, poi, dell’effettivo salvataggio di 39 migranti, che Malta, pur riconoscendo la propria responsabilità sull’evento, chiedeva di poter sbarcare, per ragioni pratiche, a Lampedusa, si appalesa - *alla luce delle disposizioni normative internazionali sopraricordate*- del tutto irrilevante nella valutazione delle responsabilità sull’evento in questione, da attribuire prioritariamente a Malta e alla Spagna, in via sussidiaria.

Vero è che Malta ebbe a richiedere all’Italia di consentire lo sbarco dei 39 migranti a Lampedusa (*in considerazione della maggiore vicinanza della nave a detta isola piuttosto che a Malta*); che l’Italia ben avrebbe potuto concederlo, anche solo per ragioni squisitamente umanitarie, tenuto conto delle drammatiche condizioni in cui versavano i migranti a bordo dell’OPEN ARMS (*atteso che dalle su riportate norme internazionali, in particolare al punto 2,6 dell’allegato di cui alla RISOLUZIONE MSC 167-78, è ben prevista la possibilità che il POS, evidentemente in virtù di specifici accordi tra gli Stati interessati, non insista sul territorio del Paese responsabile per la zona SAR interessata all’evento di soccorso*); e che la richiesta non aveva avuto seguito, anche per via del decreto (che, secondo questo Collegio, per come si preciserà infra, era stato emesso non rispettando la normativa internazionale³⁹ ed in forza dell’*inaccettabile automatismo per cui ogni transito di nave ONG con a bordo migranti salvati “in autonomia” doveva essere considerato “non inoffensivo”*) che aveva

³⁹ Segnatamente, quanto stabilito dall’art. 18 della Convenzione UNCLOS a proposito del passaggio “non offensivo” della nave che fosse intervenuta per prestare soccorso a persone in pericolo

ingiunto ad OPEN ARMS il divieto di fare accesso nel mare territoriale italiano.

Tuttavia, non pare che siffatte circostanze possano incrinare il convincimento sopra espresso, atteso che *(anche a voler considerare l'illegittimità del decreto anzidetto o, finanche, che non fosse stato mai adottato)* lo Stato italiano non avrebbe avuto alcun obbligo di rispondere positivamente alla richiesta avanzata dal Governo maltese.

Per il Collegio, dunque, pare evidente che, alla luce delle considerazioni sopra svolte, il terzo evento *(per quel che concerne l'obbligo di fornire il POS)* non ebbe ad influire minimamente sulla posizione dello Stato italiano.

Invero, il giudizio espresso intorno alla mancanza per l'Italia *(con riferimento alle due prime operazioni di salvataggio dell'1 e del 2 agosto 2019)* di qualsivoglia obbligo di concedere il POS *(per non essere stato responsabile per la zona SAR, né stato di primo contatto)* non può che ribadirsi con riguardo al terzo evento, sicuramente avvenuto in zona SAR maltese ed essendosi in esso, per giunta, registrato l'effettivo intervento di RCC Malta e il coinvolgimento di MRCC Madrid.

[A large diagonal line is drawn across the page, likely indicating a signature or a mark.]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

III-B) Il c.d. “quarto evento SAR”

Come già accennato, il 14 agosto 2019, secondo l'ipotesi accusatoria, si sarebbero verificati alcuni eventi che avrebbero, da un lato, determinato la “concentrazione” sull'Italia dell'obbligo (*che fino a quel momento aveva condiviso con Malta*) di concedere il POS; dall'altro, ingenerato l'insorgere dell'obbligo di fornire il POS per via di un nuovo evento SAR (il quarto della vicenda che ci occupa) creatosi per la situazione di pericolo in cui era venuta a trovarsi OPEN ARMS per le avverse condizioni meteo-marine.

Più in particolare, secondo il costrutto accusatorio, a seguito del definitivo rifiuto di Malta di accogliere tutti i migranti che si trovavano a bordo dell'OPEN ARMS e della conseguente ed ormai inequivoca impossibilità di OPEN ARMS di poter contare sull'indicazione di un POS presso le coste maltesi, l'obbligo di concedere il POS, che fino a quel momento aveva gravato sia su Malta che sull'Italia, in quanto entrambi ritenuti Stati di “primo contatto”, si era venuto definitivamente a *concentrare* in capo alle autorità italiane.

E tale *concentrazione*, sempre secondo l'accusa, si era più marcatamente delineata il 14 agosto del 2019 allorquando, per un verso, il Presidente del TAR del Lazio aveva sospeso l'efficacia del decreto interministeriale dell'1 agosto 2019, col quale era stato ingiunto ad OPEN ARMS il divieto di ingresso nelle acque territoriali italiane, per altro verso, la suddetta nave, venuto meno il divieto, aveva fatto immediatamente rotta verso le acque territoriali italiane per cercare riparo dalle avverse condizioni meteo.

In tal senso, merita di ricordare in fatto che:

- con mail del 14/8/2019 (ore 14:56) inviata a ITMRCC, OPEN ARMS, nel “trasmettere” “il provvedimento emesso in data odierna dal Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio con il quale si sospende il divieto di ingresso nelle acque territoriali italiane”, comunicava che “consequentemente la nostra nave si sta dirigendo per entrare nelle acque territoriali italiane per cercare rifugio dalle avverse condizioni meteo e

procedere alle relative richieste per salvaguardare la sicurezza e la salute delle persone a bordo”.

- alle 15:04 del 14/8/2019, OPEN ARMS, con due distinte mail inviava richieste di evacuazione di tutte le 147 persone a bordo, trovandosi le stesse in situazione di emergenza psicologica, sia a RCC Malta che a ITMRCC a quest’ultimo chiedendo pure espressamente l’assegnazione di un POS; e, subito dopo avere avuto (alle 21,17 del 14 agosto 2019) la definitiva risposta negativa di Malta sopra riportata (“... *abbiamo ripetutamente informato che Malta non sbarcherà i vostri migranti. Avete intenzionalmente continuato a procrastinare per mettere ulteriore pressione su Malta ...Se aveste proceduto verso il vostro porto d’origine sareste già sbarcati . Chieda gentilmente al suo stato di bandiera di assegnarle un luogo di sbarco*”), alle 21:18 del 14/8/2019, OPEN ARMS trasmetteva mail a ITMRCC con la quale, per un verso, comunicava che la nave si stava dirigendo verso Lampedusa “*per poter trovare riparo dal maltempo sotto costa e procedere alle pratiche necessarie per la salvaguardia della vita e della salute delle persone a bordo che versano in stato critico come evidenziato nei report medico-psicologici*”; per altro verso, reiterava la richiesta di urgente sbarco ed evacuazione delle persone a bordo , nel contempo informando che le stesse richieste erano state inoltrate a RCC Malta, ricevendo risposta negativa;

- alle ore 00:19 del 15/8/2019 OPEN ARMS chiedeva ad IMRCC di ottenere un punto di fonda nei pressi dell’isola di Lampedusa per porsi al riparo dalle condizioni meteo-marine avverse; tale richiesta veniva esitata positivamente dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto che consentiva alla nave di ridossarsi nelle immediate vicinanze dell’isola fino al miglioramento delle condizioni del mare (*cf. mail delle 0,41*);

- la richiesta veniva subito comunicata (alle ore 2:28) da IMRCC al Gabinetto del Ministro dell’Interno ed ad altre autorità con la conferma che “*effettivamente le condizioni meteo-marine non consentivano una sicura navigazione verso altri porti (un’unità navale della Guardia Costiera inviata in zona per procedere al trasbordo di un team medico sulla nave aveva comunicato l’impossibilità di effettuare tale operazione a causa delle proibitive condizioni meteo) e che pertanto , salvo diverso avviso di NCC , (il Comando Generale) IMRCC non avrebbe posto diniego al solo ridosso della predetta unità in attesa del miglioramento delle condizioni meteorologiche , vietandone altresì all’attualità l’ingresso in porto*”.

Orbene, quanto alla tesi della “concentrazione” della responsabilità sullo Stato italiano, si è già rimarcato come il Collegio ritenga che nessun obbligo di fornire il POS (*né in via esclusiva, né “in solido” con Malta*) potesse ascriversi all’Italia con riferimento ai primi tre eventi di soccorso; sicché deve di conseguenza negarsi qualsivoglia fondatezza alla tesi per la quale, per effetto del definitivo diniego di Malta e del venir meno dell’efficacia del decreto interministeriale dell’1 agosto 2019 e del conseguente ingresso nelle acque territoriali italiane dell’OPEN ARMS, sull’Italia potesse “concentrarsi” l’obbligo di fornire il POS.

Quanto alla tesi del c.d. quarto evento SAR, ventilata (per la prima volta) nella relazione del Collegio per i reati ministeriali, occorre innanzitutto sottolineare come, secondo l’accusa, essa si fonderebbe sul fatto che, per via delle mutate condizioni meteo-marine, sarebbe stata “*la stessa nave soccorritrice, OPEN ARMS, ad avere bisogno di soccorso*”.

Ciò in quanto la “*nave trasportante un numero di persone di gran lunga superiore a quello consentito, con una situazione di disordine a bordo, si era trovata a dovere affrontare le avverse e proibitive condizioni del mare, venendo così a versare in una situazione di distress, per la quale la competenza ad effettuare i soccorsi era certamente l’IMRCC, mentre il porto vicino più sicuro era per l’appunto quello di Lampedusa presso il quale la nave si stava dirigendo*”.

Ed effettivamente, sempre secondo il Pubblico Ministero, la Guardia Costiera (*pur non potendo assumere formalmente la gestione dell’evento “poiché fenomeno di immigrazione clandestina”*), aveva fatto l’impossibile pur di garantire le minime condizioni di sicurezza della nave, in particolare, concedendo alla stessa “il ridosso” a Lampedusa nella notte tra il 14 ed il 15 agosto 2019 (considerato come soluzione necessaria “*in presenza di una difficoltà nell’autorizzare l’attracco della nave*”⁴⁰ oltre che unica “*condizione di sicurezza per evitare tragedie*”⁴¹).

In tal senso, avendo rimarcato la pubblica accusa che persino i soccorritori avevano trovato difficoltà ad operare il loro intervento, dato che il personale di una motovedetta della Guardia Costiera aveva rinunciato ad avvicinarsi alla nave e salire a bordo di OPEN ARMS⁴² ed altresì che IMRCC alle ore 2:28 del 15 agosto aveva scritto una e-mail al Ministero

⁴⁰ Cfr. dichiarazioni rese dal teste CAPUTO Dario all’udienza dell’8 aprile 2022.

⁴¹ Cfr. dichiarazioni del teste LIARDO Sergio all’udienza del 17/12/2021.

⁴² Cfr. dichiarazioni TRINGALI Leandro all’udienza del 17/12/2021.

dell'Interno nella quale aveva evidenziato la situazione di allarme in cui versava la nave (*"le attuali condizioni meteo-marine individuate in mare 4 da nord ovest, con altezza d'onda di 2,5 metri e vento 25 nodi con raffiche fino a 28 nodi, non permettono allo stato una sicura navigazione verso altri sorgitori al di fuori della predetta isola (Lampedusa)a tutela della salvaguardia della vita umana in mare, salvo diverso avviso di codesto NCC per gli aspetti di competenza, lo scrivente non porrà diniego al solo ridosso alla predetta unità ... si comunica inoltre che una dipendente unità navale inviata in zona al fine di procedere al trasbordo di un team medico ...ha comunicato l'impossibilità ad effettuare detto trasbordo a causa di avverse condimeteo"*).

Ciò posto, ritiene il Collegio che, con riguardo alla situazione di difficoltà nella quale si era venuta a trovare la nave OPEN ARMS a partire dal momento (tra il 13 ed il 14 agosto 2019) in cui erano venute a peggiorare le condizioni meteomarine, non possa affatto parlarsi di condizione di *distress*, né di ulteriore evento SAR, ma di una comune situazione di maltempo, che non aveva cagionato nessun concreto pericolo di vita dei passeggeri, né determinato una azione di salvataggio di naufraghi.

Invero, la situazione di *distress* secondo la definizione ricavabile dagli emendamenti alla convenzione SAR adottati con la RISOLUZIONE MSC 70(69) il 18 maggio 1998 sottende *"una situazione che porti a ritenere l'insistenza di una minaccia di un pericolo grave ed imminente"*, abbisognevole di soccorso immediato, che, con riguardo ad un'imbarcazione o ad una nave, per logica, non può che evocare il rischio di affondamento o di capovolgimento o, comunque, un tale pericolo per la stabilità dell'imbarcazione da far temere per l'incolumità di chi vi si trovi a bordo, così da richiedere un'operazione di salvataggio (*cioè un'operazione diretta – per come si ricava dai medesimi emendamenti sopra citati- in primo luogo "a ripescare le persone in pericolo"*).

E, per il Collegio, alla luce di quanto ricavabile dagli atti acquisiti al processo, può ragionevolmente escludersi che la situazione in cui si era venuta a trovare OPEN ARMS a partire dalla notte tra il 13 ed il 14 agosto, per l'intensità del vento e per l'altezza delle onde, fosse tale da far pensare ad un'imbarcazione in *distress*, che rischiava di naufragare.

Né, d'altronde, l'intervento ausiliatore era stato effettuato mediante "ripescaggi" delle persone ivi imbarcate, quanto piuttosto semplicemente consentendo all'imbarcazione di avvicinarsi alla costa di Lampedusa.

In proposito - premesso che l'affermazione di LIARDO, citata dal P.M., sull'ingresso in acque italiane come "*condizione di sicurezza per evitare tragedie*" si colloca in un discorso più ampio sulla difficilissima situazione a bordo di OPEN ARMS, dopo 14 giorni di navigazione ed equipaggio e naufraghi stremati, ma non stava a preconizzare rischi di affondamento della nave o caduta di persone in mare⁴³- deve convenirsi con la Difesa sul fatto che le dimensioni della nave OPEN ARMS offrirono sufficienti garanzie di sicurezza e di galleggiamento, essendo tra l'altro evidente, tenuto conto anche delle dichiarazioni rese nel corso del dibattimento dal Comandante CREUS e dal presidente OSCAR CAMPS, che la nave era in grado di accogliere fino a trecento persone, seppure in situazioni emergenziali, per cui può escludersi che la situazione di pericolo potesse ricavarsi per la presenza a bordo di 147 migranti.

Inoltre, non va sottaciuto che il peggioramento delle condizioni meteo marine era avvenuto (la notte tra il 13 e il 14 agosto) quando OPEN ARMS, sicuramente, si trovava ancora in area SAR maltese (tanto da

⁴³ Ud. 17/12/2021, p. 52:

DIFESA AVV. BONGIORNO: *Nella sua annotazione lei scrive che in buona sostanza è solo l'autonoma determinazione del Comandante di bordo che ha condotto l'unità nei pressi del porto di Lampedusa, nonostante i divieti imposti, a determinare una forzata responsabilità dello Stato italiano i quali senza l'atto di forza sarebbero stati di competenza di Stati terzi. Ci può spiegare questa affermazione?*

TESTIMONE LIARDO: *Si. Allora è ovvio che il momento in cui se si fosse avviato se si fossero avviate delle procedure dall'1 agosto e quindi fosse stata interessata immediatamente non da noi a questo punto io ho appreso ripeto dopo mi riservo magari di fornire gli atti ma non ricordavo che al fascicolo ci fosse questo se ci fosse stata una specifica richiesta da parte del Comandante della nave rappresentando l'esigenza la Spagna si sarebbe comunque dovuta far carico dell'attività, se del caso anche chiedendo ai sensi del capitolo terzo la cooperazione tra inc e l'Italia ma non si sarebbe chiaramente arrivati ad una ventina di giorni di permanenza a bordo*

DIFESA AVV. BONGIORNO: *Ma quando lei dice forzata fa riferimento al fatto che a poi che è stata in attesa ha pendolato come...*

TESTIMONE LIARDO *Faccio riferimento al fatto che una volta giunti dopo 14 giorni con un numero di migranti consistente a bordo, in una condizione oggettiva di maltempo, l'unica soluzione quindi forzosamente in questo senso era l'unica condizione di sicurezza per evitare tragedie era quella di ridossarsi e di entrare a Lampedusa*

DIFESA AVV. BONGIORNO *Ma questo modus operandi come lei annota nella sua informativa era già avvenuto in casi precedenti?*

TESTIMONE LIARDO *A volte è successo che ci si ritrovava nella condizione che lo sbarco dei migranti non fosse in qualche maniera dei naufraghi correttamente io parlerei di naufraghi non fosse stato richiesto con tempestività, quindi questo poi abbia in qualche maniera portato gli stessi naufraghi a rimanere a bordo e quindi a condizioni anche di particolare stress ecco*

chiedere inizialmente a Malta il “ridosso”) e che OPEN ARMS ebbe, finalmente, ad entrare nelle acque territoriali italiane nelle prime ore del 15 agosto (*verosimilmente tra l'1:30 e le 2,30*).

Sicché (*osservato incidentalmente che già la mattina del 15 stando alle dichiarazioni rese al dibattimento dal comandante CREUS⁴⁴ le condizioni del mare erano sensibilmente migliorate*) anche a voler, per mera ipotesi di lavoro, accedere alla tesi del quarto evento SAR, deve evidenziarsi che nemmeno questo si sarebbe verificato in area SAR della quale fosse responsabile l'RCC italiano.

Di tal che, tutt'al più, per l'Italia, si sarebbe potuto parlare astrattamente di responsabilità da Stato di primo contatto (*con tutte le problematiche che verranno infra rassegnate, intorno all'assenza di una precisa indicazione degli obblighi derivanti per “lo stato di primo contatto”, soprattutto quando quello responsabile per la zona SAR fosse stato già informato dell'evento e se ne fosse disinteressato, nella specie respingendo finanche la richiesta di concedere il “ridosso”*).

Del resto, il fatto che nessuna Autorità, nessun organismo nazionale, tampoco IRMCC (*che, pure era intervenuto consentendo ad OPEN ARMS di posizionarsi a ridosso delle coste lampedusane*) avesse mai qualificato la situazione di difficoltà nelle quali aveva versato OPEN ARMS in conseguenza del peggioramento delle condizioni meteomarine quale evento SAR conferma il convincimento fin qui espresso.

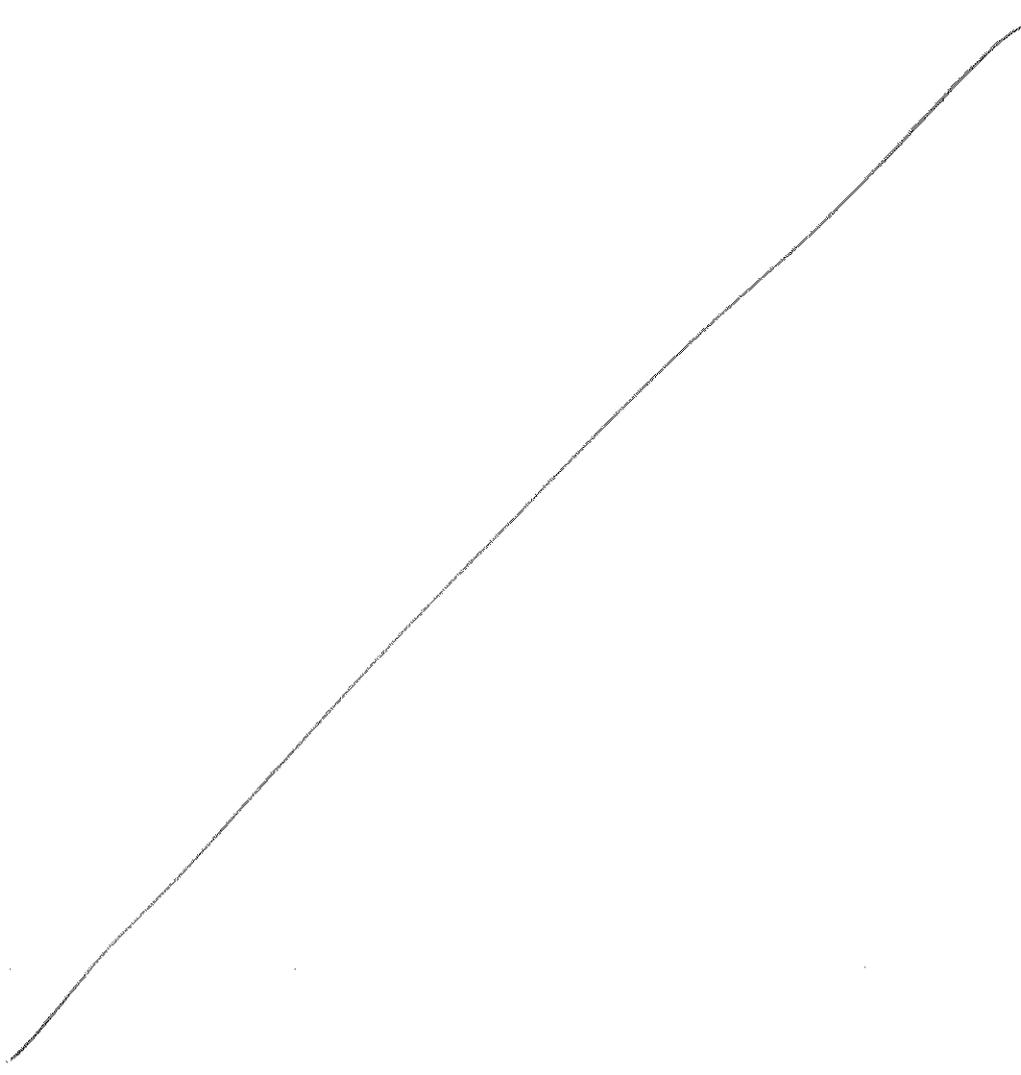
In tal senso, deve ancora convenirsi con la Difesa sul fatto che la qualificazione di un episodio quale evento SAR sia, di regola, rimessa proprio a IRMCC, in quanto organismo nazionale deputato ad assicurare il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (*ciò evincendosi dal regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989 n. 147 relativo all'adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979, che individua l'autorità responsabile dell'esecuzione della convenzione SAR nel Ministro dei Trasporti e della Navigazione ed indica il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto quale organismo nazionale preposto al coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo*).

D'altronde, tenuto conto, per un verso, degli aspetti prettamente tecnici da valutare per qualificare un evento come SAR o meno (*a partire dalle condizioni meteomarine per finire con le dimensioni e le condizioni*

⁴⁴ Cfr. trascrizioni udienza dell'8 aprile 2022.

dell'imbarcazione), per altro verso, delle finalità perseguite con tale qualificazione e degli effetti alla stessa conseguenti, deve ancora una volta convenirsi con la Difesa che tale qualificazione debba essere effettuata da IRMCC tempestivamente, in concomitanza col verificarsi dell'evento, senza che sia possibile operare (efficacemente) una riqualificazione postuma.

Pertanto, la circostanza che nella fattispecie IRMCC non avesse considerato la situazione "di difficoltà" in cui si era venuta a trovare OPEN ARMS quale ulteriore evento SAR esclude, secondo il Collegio, che alla vicenda in argomento possa attribuirsi la valenza di quarto evento SAR, così come sostenuto dalla pubblica accusa e, di conseguenza, la possibilità che, da essa, potessero derivare obblighi quali quello relativo all'indicazione del POS.



A small handwritten mark or signature on the right side of the page.

A small handwritten mark or signature at the bottom center of the page.

A small handwritten mark or signature at the bottom right of the page.

III-C) La tesi della spontanea assunzione di responsabilità: le Medevac e l'autorizzazione al ridosso a Lampedusa

Giova, a questo punto, evidenziare come, ad avviso del Collegio, non possa sostenersi che solo per avere effettuato diverse “Medevac” e concesso un ridosso (*teoricamente provvisorio*) ad OPEN ARMS lo Stato italiano si fosse assunto la responsabilità di coordinare il caso e, dunque, anche quella di fornire il POS.

In verità, tale eventualità sembra trovare un appiglio normativo nel disposto di cui al punto 6.7 delle Linee Guida SAR, nella parte in cui recita “*il primo RCC è responsabile della coordinazione del caso fino a quando l'RCC responsabile o un'altra autorità competente non assume la responsabilità*”, riconoscendo la (*spontanea*) assunzione di responsabilità da parte di un'Autorità (*competente*) come autonoma fonte dell'obbligo di coordinamento dell'evento SAR (*che si aggiunge a quelle, già esaminate, derivanti dalla competenza per zona e dal “primo contatto appropriato” con la nave soccorritrice*).

Si potrebbe perciò astrattamente ipotizzare che l'Italia, effettuando delle evacuazioni per ragioni di salute di alcuni naufraghi, e dunque prestando *in qualche modo* assistenza alla nave ONG, avesse, di fatto, assunto la responsabilità della coordinazione di tutte le operazioni di salvataggio e della concessione del POS, subentrando allo Stato di primo contatto (la Spagna) ed a quelli responsabili per la zona SAR dei salvataggi (Libia e Malta), tutti rimasti sostanzialmente inerti.

La tesi è priva di fondamento.

Giova osservare, innanzitutto, che per “Medevac” (o “evacuazione medica”) si intende il trasferimento urgente di persone malate, o ferite, da aree carenti di strutture mediche, o da situazioni pericolose, a luoghi in cui possono ricevere cure adeguate.

L'obiettivo principale della “missione di soccorso” è trasportare rapidamente i pazienti, dalla scena di un incidente, da un ospedale da campo o da qualsiasi altro contesto in cui non si possa ricevere assistenza medica, a una struttura sanitaria completamente attrezzata.

Queste “missioni” a tutela del diritto alla vita ed all’incolumità personale dell’individuo, nel nostro ordinamento, sono di competenza delle articolazioni governative centrali, anche perché richiedono l’uso di mezzi e dotazioni assai particolari (aerei, elicotteri, o veicoli terrestri in grado di raggiungere territori “*off limits*”).

Come è emerso nel processo, sulla scorta di numerose testimonianze⁴⁵, per le Medevac da eseguire in alto mare, sono gli Uffici direttivi della Guardia Costiera (*inseriti nel Ministero dei Trasporti*) a deliberare ed eseguire la missione, previo parere medico-sanitario, rilasciato da organi *ad hoc*, che attestino la gravità della situazione.

Tornando alla fattispecie in esame, se è vero che le Medevac hanno riguardato alcuni naufraghi recuperati da OPEN ARMS (*e non, ad esempio, membri dell’equipaggio*), per i quali dunque le operazioni di salvataggio iniziate dalla nave ONG sono proseguite a cura della Guardia Costiera italiana, va rimarcato che si è trattato, comunque, di *specifiche* operazioni di prelievo (*per inciso, non effettuate solo dall’Italia, ma anche da Malta*), per ragioni *esclusivamente* mediche, deliberate ed eseguite senza alcuna interferenza del Ministero dell’Interno (*a quel tempo, Autorità apicale in materia SAR*).

D’altronde, i diversi testimoni qualificati ascoltati in dibattimento (LIARDO, PIANTEDOSI, LAMORGESE) hanno tenuto ben distinto il quadro delle finalità, dei presupposti e delle funzioni SAR dalla materia dei Medevac.

Di qui la conclusione che l’esecuzione di evacuazioni mediche in alto mare non possa comportare, né in astratto, né con riguardo alla fattispecie in esame, un’assunzione di responsabilità generalizzata dello Stato, ancorché di fatto, riferibile ad un evento SAR in corso, che peraltro, nel caso OPEN ARMS, l’Italia ha sempre negato.

Non può ignorarsi, fra l’altro, che, accogliendo questa tesi, che finisce per istituire un automatismo tra esecuzione di Medevac e conseguente responsabilità SAR, si correrebbe il rischio di “burocratizzare” (anche per l’inevitabile coinvolgimento, a quel punto, di altri Uffici e Dicasteri), e pertanto di ritardare, se non proprio di ostacolare, l’esecuzione delle missioni di evacuazione medica, che invece devono essere eseguite subito, dall’Autorità (competente SAR o meno) in grado di prestare immediata assistenza medica.

⁴⁵ V. cfr., tra le altre, le dichiarazioni rese dal teste PIANTEDOSI Matteo all’udienza del 16/2/2024.

Sotto altro versante, nel concedere ad OPEN ARMS la possibilità di posizionarsi a ridosso delle coste di Lampedusa, ITMRCC aveva ben avvertito il Comandante della nave *“del divieto di entrare in porto”*.

In tal senso, si deve escludere che lo Stato italiano si fosse potuto assumere, intenzionalmente, anche per fatti concludenti, la responsabilità di coordinare il caso, e dunque finanche di fornire il POS, essendo, per converso, ben evidente che l'intervento era stato operato (*e così si rimarcava nelle comunicazioni ufficiali con la ONG*) solo per permettere alla nave di trovare una situazione di sicurezza, con un ridosso temporaneo, nel contempo palesando, con chiarezza, la volontà di non assumere alcuna responsabilità e di non surrogarsi negli obblighi di altre Autorità.

Né l'obbligo di POS può essere fondato, come pure sostenuto dalla pubblica accusa, sull'art. 10 ter co. 1 del D.Lgs. n. 286/1998.

La predetta disposizione recita: *“Lo straniero rintracciato in occasione dell'attraversamento irregolare della frontiera interna o esterna ovvero giunto nel territorio nazionale a seguito di operazioni di salvataggio in mare è condotto per le esigenze di soccorso e di prima assistenza presso appositi punti di crisi allestiti nell'ambito delle strutture di cui al decreto-legge 30 ottobre 1995, n. 451, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 1995, n. 563, e delle strutture di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 18 agosto 2015, n. 142.*

Presso i medesimi punti di crisi sono altresì effettuate le operazioni di rilevamento fotodattiloscopico e segnaletico, anche ai fini di cui agli articoli 9 e 14 del regolamento UE n. 603/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 giugno 2013 ed è assicurata l'informazione sulla procedura di protezione internazionale, sul programma di ricollocazione in altri Stati membri dell'Unione europea e sulla possibilità di ricorso al rimpatrio volontario assistito”.

Tanto premesso, secondo il P.M., in forza della procedura prevista nel T.U. Immigrazione, i migranti, entrati a bordo di OPEN ARMS nelle acque territoriali italiane, per effetto del ridosso a Lampedusa, e quindi *“giunt(i) nel territorio nazionale a seguito di operazioni di salvataggio in mare”*, dovevano essere fatti sbarcare e andavano poi immediatamente condotti in un *hot-spot* italiano, dove avrebbero ricevuto la c.d. informativa *“sulla procedura di protezione internazionale, sul programma di ricollocazione in altri Stati membri dell'Unione europea e sulla possibilità di ricorso al rimpatrio volontario assistito”*.

A

A

Orbene, ad avviso del Collegio, si è incorsi in un chiaro errore di interpretazione della normativa interna citata.

Invero, per il Tribunale risulta evidente che l'art. 10-ter, introdotto con D.Lgs. n. 13/2017, ha essenzialmente lo scopo di fornire una (così Cass. Civ., Sez. 1, sent. n. 5797/2023) “*base legale*” alla forma di restrizione della libertà personale patita dai migranti appena sbarcati in Italia all'interno dei “*punti di crisi*”, in precedenza affidata solo al contenuto di alcune circolari del Ministero dell'Interno e perciò qualificata, dalla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, una detenzione “di fatto”, in assenza di disciplina legislativa, lesiva del diritto alla libertà ex art. 5 CEDU (sentenza J.A. e altri c. Italia, I sezione, 30 marzo 2023).

La disposizione de quo e gli altri articoli dedicati alle modalità e ai limiti (anche temporali) dell'accoglienza nei c.d. *hot-spot* regolamentano, in effetti, la condizione *de libertate* dello straniero, arrivato in Italia, che sia (già) in carico, o *affidato*, all'Italia, vuoi perché, nel caso dell'immigrazione via mare, giunto con un barchino direttamente sulle coste della Nazione, vuoi perché tratto a bordo di una nave italiana, vuoi perché salvato in una operazione di soccorso, comunque effettuata, ma coordinata dal nostro Stato.

Per converso, la normativa non si occupa della procedura di concessione del *place of safety* e, a monte, dei presupposti per cui lo Stato italiano debba indicare il POS nel corso di una operazione SAR eseguita in acque internazionali.

Di questi profili, si fa carico *esclusivamente* la normativa internazionale, più volte esaminata, fondata sulle decisioni degli Stati che hanno istituito dei sistemi di collaborazione nel campo SAR (*e che costituisce il presupposto, nei casi in cui l'Italia sia competente a coordinare l'evento ed ad indicare il POS, dell'avvio della procedura hot-spot di cui all'art. 10-ter del T.U. immigrazione*).

In altri termini, l'interpretazione del P.M. va a configurare un conflitto tra norme di fonte eterogenea, internazionale e nazionale, che è in realtà inesistente o meramente apparente perché le due discipline operano su piani diversi, e che, comunque, andrebbe risolto, eventualmente, con la prevalenza della fonte convenzionale, secondo quanto previsto dagli artt. 10, 11, 117 della Costituzione.

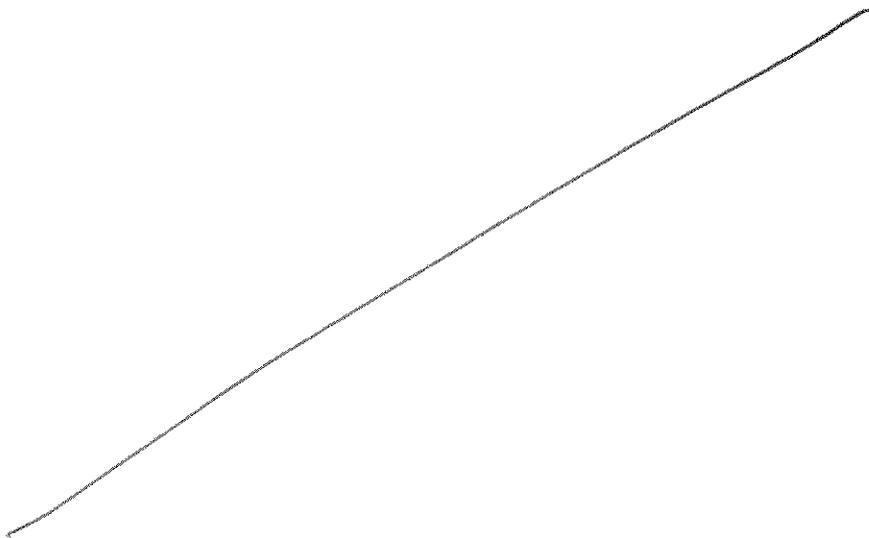
E', dunque, alla norma internazionale che si deve avere riguardo per stabilire l'eventuale responsabilità dello Stato italiano per la concessione del POS e del diritto allo sbarco sul suolo italiano e, siccome, nel caso di specie,

tali responsabilità e obbligo mancavano, l'art. 10ter non poteva trovare applicazione.

Si aggiunge che è quasi ovvio che il dato meramente letterale emergente dalla norma (*secondo cui lo straniero, comunque giunto sul territorio italiano, va condotto in hot-spot*) debba trovare una contestualizzazione logica nel sistema, per non piegarsi a prassi completamente aberranti, in violazione dei diritti dei singoli e della sovranità di altri Stati.

Si pensi a situazioni nelle quali una nave, non italiana, con a bordo "stranieri" di paesi extra-UE o migranti irregolari, si trovi semplicemente a transitare nelle acque dello Stato o a fermarsi in prossimità delle sue coste (*per trovare riparo dal maltempo o ricevere dei rifornimenti*) pur essendo diretta altrove, in altra Nazione, oppure, si ipotizzi (per non allontanarsi dal caso di specie) che OPEN ARMS fosse diretta in Spagna e, nel corso della navigazione, avesse domandato a ITMRCC un ridosso a Lampedusa, per attendere il passaggio della perturbazione meteo-marina, e successivamente riprendere la rotta verso il POS finale.

Appare fin troppo evidente che, in questi casi, la Pubblica Amministrazione italiana non avrebbe alcun titolo per applicare l'art. 10-ter, e dunque per interrompere coattivamente la rotta dei natanti e far sbarcare forzatamente i passeggeri, ancorché stranieri irregolari, conducendoli nei propri centri di crisi (*come, invece, si dovrebbe ritenere possibile, validando la lettura proposta dal P.M. e da alcune parti civili*).



M.

A

III – D) Il generale dovere di cooperazione in materia SAR come fonte dell'obbligo di POS

A questo punto, ribadito che, per il Tribunale, nello specifico, era stato l'RCC spagnolo a rivestire il ruolo di “primo contatto”, mentre il RCC italiano era stato, al limite, *(con la richiesta di POS del 2 agosto ore 22,50 sopra menzionata)* tra i primi ad essere contattati, merita di verificare se da ciò (vale a dire, dal fatto di rientrare nel novero degli Stati contattati per primi) potesse comunque - *tenuto conto dell'inoperosità sia dell'RCC responsabile della zona SAR che degli altri stati contattati* - derivare, per lo Stato italiano, l'obbligo di assumere comunque il coordinamento del caso fino all'obbligo di concedere il POS, in virtù di quello che il P.M. ha descritto come un generale principio di cooperazione in materia SAR.

Giova in proposito sottolineare che, secondo l'ipotesi accusatoria, l'Italia non avrebbe comunque rivestito il ruolo “esclusivo” di Stato di primo contatto.

Di converso, avrebbe condiviso inizialmente detto ruolo e le relative responsabilità con quello maltese *(oltre che con quello libico, però non considerabile, per le ragioni sopra spiegate)*, finendo per assumere interamente le responsabilità del caso *(“concentrarsi” sullo Stato italiano)* a seguito degli eventi verificatisi il 14 agosto, soprattutto, a seguito dell'ingresso di OPEN ARMS nelle acque territoriali italiane.

Seguendo fino in fondo tale tesi, dovrebbe dunque ipotizzarsi che, rientrando nel novero degli Stati contattati da OPEN ARMS a seguito dei due eventi SAR dell'1 e del 2 agosto 2019, stante l'inidoneità e l'inoperosità degli RCC responsabili delle relative aree SAR *(rispettivamente dello Stato libico e di quello maltese)* e di quello di “primo contatto” *(l'RCC spagnolo)* lo Stato italiano avrebbe dovuto assumersi la responsabilità del coordinamento del caso e indicare ad OPEN ARMS un POS.

Detto assunto trarrebbe fondamento dalle convenzioni internazionali ed in specie da quella SAR e dalle già richiamate linee guida sul trattamento delle persone salvate in mare, dalle quali - *in forza degli ideali e dei principi di collaborazione tra gli Stati e dei conseguenti doveri di cooperazione tra gli stessi in materia di salvataggio delle persone in mare* -

emergerebbe, in buona sintesi, l'obbligo per ciascuno degli Stati chiamati in causa di intervenire nel caso dell'inerzia degli Stati direttamente responsabili, per coordinare il caso e, dunque, anche per concedere il POS.

Più in particolare - *alla luce dell'obiettivo pacificamente perseguito dalle convenzioni internazionali, costituito dall'esigenza del rispetto dell'obbligo generale ed assoluto di prestare assistenza a qualsiasi persona in pericolo in mare, indipendentemente dalla nazionalità o dallo status di tale persona o dalle circostanze in cui essa viene trovata*- dal complesso delle disposizioni della convenzione SAR, dei successivi emendamenti e delle linee guida di cui all'Allegato, si ricaverebbero (*in via esegetica, naturalmente*), per gli Stati aderenti, responsabilità anche al di fuori dei casi summenzionati legati alla specifica competenza per la zona SAR in cui fosse avvenuto il salvataggio, ovvero al fatto di essere stato oggetto del "primo contatto".

In tal senso, militerebbero le disposizioni della Risoluzione MSC 167(68) di cui ai seguenti paragrafi :

a) par. 1.2 : *"l'obbligo del capitano di prestare assistenza dovrebbe integrare il corrispondente obbligo dei Governi membri dell'IMO di coordinare e cooperare per sollevare il capitano dalla responsabilità di fornire cure successive ai sopravvissuti e consegnare le persone recuperate in mare a un luogo sicuro..."* ;

b) par. 6.5 : *"ogni RCC dovrebbe avere piani operativi e disposizioni ...per rispondere a tutte le situazioni SAR.... Tali piani dovrebbero coprire incidenti anche fuori della propria regione SAR , se necessario fino a quando l'RCC responsabile della regione in cui si presta assistenza o un altro RCC meglio situato per gestire il caso assuma la responsabilità"*;

c) par. 6.7 : *"...il primo RCC contattato dovrebbe iniziare immediatamente gli sforzi per trasferire il caso all'RCC responsabile per la regione in cui viene prestata assistenza, Quando l'RCC responsabile per la regione SAR in cui è necessaria l'assistenza viene informato della situazione, quell'RCC dovrebbe immediatamente assumersi la responsabilità di coordinare gli sforzi di salvataggio , poiché le responsabilità correlate , comprese le disposizioni per un luogo sicuro per i sopravvissuti , ricadono principalmente sul Governo responsabile di quella regione. Tuttavia il primo RCC è responsabile della coordinazione del caso*

fino a quando RCC responsabile o un'altra autorità competente non assuma la responsabilità;

d) par. 6,8 : *“i Governi e l'RCC responsabile dovrebbero fare ogni sforzo per ridurre al minimo il tempo in cui i sopravvissuti rimangono a bordo della nave che presta assistenza”;*

e) par. 6,9 : *“Le autorità statali competenti dovrebbero fare ogni sforzo per accelerare le disposizioni per sbarcare i sopravvissuti dalla nave; tuttavia il capitano deve comprendere che in alcuni casi il coordinamento necessario potrebbe comportare ritardi inevitabili;*

f) par. 6,16 : *“i Governi dovrebbero cooperare tra loro per fornire luoghi di sicurezza idonei per i sopravvissuti dopo avere considerato i fattori ed i rischi rilevanti”.*

In sostanza, il sistema di disposizioni ricavabili dalle convenzioni internazionali ed in modo particolare dalla Risoluzione MSC 167(78) consentirebbe di affermare l'esistenza di un principio immanente per il quale tutti gli stati contraenti avrebbero il dovere di cooperare tra loro per fare in modo che *(a prescindere dalle specifiche responsabilità dello Stato competente per la zona SAR e dello Stato di primo contatto)* , non solo venga sicuramente prestata assistenza ai sopravvissuti, ma venga altresì loro assicurato lo sbarco prima possibile, comunque in tempi ragionevoli.

Giova, tuttavia, evidenziare che il suddetto principio di solidarietà, per quanto sicuramente apprezzabile in chiave umanitaria, non risulta adeguatamente traslato nelle disposizioni delle convenzioni internazionali, non ricavandosi dalle stesse precisi obblighi di cooperazione tra gli stati, quanto piuttosto mere *esortazioni* a raggiungere un sistema di cooperazione e di coordinazione che possa garantire il salvataggio delle persone in pericolo in mare e mettere i capitani delle navi in condizioni di assicurarlo, sgravandoli prima possibile del “carico”.

E' agevole, in tal senso, rilevare che in pressoché tutte le disposizioni su riportate, nelle quali viene evocata l'esigenza di una cooperazione tra gli Stati viene fatto un ampio uso del condizionale (*“...dovrebbe integrare il corrispondente obbligo dei Governi...”* *“ogni RCC dovrebbe avere piani operativi.... Tali piani dovrebbero coprire incidenti anche fuori della propria regione SAR “* ; *“...il primo RCC contattato dovrebbe iniziare immediatamente gli sforzi.... per trasferire il caso all'RCC responsabile”;*

M.

H 226

“i Governi e l’RCC responsabile dovrebbero fare ogni sforzo per ridurre al minimo il tempo in cui i sopravvissuti rimangono a bordo della nave che presta assistenza”; “Le autorità statali competenti dovrebbero fare ogni sforzo per accelerare le disposizioni per sbarcare i sopravvissuti dalla nave; tuttavia il capitano deve comprendere che in alcuni casi il coordinamento necessario potrebbe comportare ritardi inevitabili”; “i Governi dovrebbero cooperare tra loro per fornire luoghi di sicurezza idonei...”).

Ed al di là del dato pacificamente noto per il quale il condizionale è un “modo” (del verbo) impiegato nell’uso comune per esprimere incertezza, giova osservare che tale utilizzo nella convenzione SAR, nel relativo Allegato e nei successivi emendamenti non è stato affatto casuale.

Invero, nell’allegato della suddetta convenzione viene chiaramente precisato che, mentre l’indicativo è utilizzato per rappresentare la necessità che le norme siano rispettate (e, dunque, viene adottato per configurare un obbligo), il condizionale evoca una raccomandazione, l’opportunità che le disposizioni vengano rispettate (*“Nel presente allegato si usa il condizionale quando si tratta di una disposizione la cui applicazione uniforme da parte di tutte le Parti contraenti è raccomandata per la salvaguardia della vita umana in mare”*).⁴⁶

Sicché - per quanto si ritenga sicuramente auspicabile, e probabilmente non più rinviabile, vista l’entità degli attuali flussi migratori, l’adozione di un sistema di regole internazionali dirette ad imporre agli Stati, in tema di salvataggio in mare e di assistenza ai sopravvissuti, doveri di cooperazione e di solidarietà tali da esigere che ogni Stato aderente (*che nella specifica vicenda, in qualche misura, fosse stato chiamato in causa*) intervenga sopperendo all’inerzia dello Stato responsabile della zona SAR, degli altri Stati pure contattati o degli Stati “non sicuri”, così da portare comunque a compimento l’operazione di salvataggio, finanche con la concessione del POS - rimane il fatto che dalle Convenzioni e dagli altri testi normativi internazionali (tampoco, dalla dianzi cennata risoluzione MSC 167-78) non si ricavi affatto un tale obbligo, bensì, a tutto voler concedere (*e fermo restando l’obbligo, quello sì assoluto e imperativo, di*

⁴⁶ Cfr. il capitolo 1 dell’annesso alla convenzione internazionale del 1979 sulla ricerca ed il salvataggio in mare: 1.1. Nel presente Allegato si usa il presente indicativo quando si tratta di una disposizione la cui applicazione uniforme da parte di tutte le Parti contraenti è necessaria per la salvaguardia della vita umana in mare. 1.2. Nel presente allegato si usa il condizionale quando si tratta di una disposizione la cui applicazione uniforme da parte di tutte le Parti contraenti è raccomandata per la salvaguardia della vita umana in mare.

M-

A 227

salvare le persone in pericolo in mare), mere “raccomandazioni” a cooperare per fare in modo che le persone salvate ricevano adeguata assistenza e sia loro fornito, in tempi ragionevoli, un luogo sicuro di sbarco.

E, per il Collegio, se, con riguardo al mancato rispetto di tali “raccomandazioni”, può ancora astrattamente ipotizzarsi la configurabilità di profili di responsabilità internazionale in senso lato per lo Stato “inottemperante”⁴⁷, non pare possibile argomentare che, dall’omessa osservanza di tali raccomandazioni possano derivare per gli organi attraverso i quali lo Stato esprime la propria condotta (*organi, di regola, del potere esecutivo, ma anche di quello legislativo o giudiziario*), conseguenze giuridiche (addirittura penali) alla stessa stregua del mancato rispetto di ben definiti obblighi giuridici.

*

Al riguardo, va evidenziato, per un verso, che è ben comprensibile che in sede di Convenzioni internazionali si profili la necessità di percorrere la strada della “raccomandazione” piuttosto che quella dell’individuazione e dell’imposizione di specifici obblighi giuridici.

Per altro verso, che da tale opzione discende pressoché inevitabilmente la rinuncia a dotare la disposizione esplicitata nella “raccomandazione” della cogenza tipica dell’obbligo giuridico, dalla inosservanza del quale poter far derivare, nei congrui casi, anche conseguenze penali.

Sotto il primo profilo, è di comune conoscenza che, nella fase negoziale dei trattati internazionali, la ricerca di un ampio consenso, al fine di ottenere l’adesione del maggior numero di Parti possibile, comporti il ricorso ad un serie di espedienti volti a redigere disposizioni dalla “cogenza debole” e quindi accettabile ai più.

⁴⁷ In proposito occorrendo rimarcare che, pur non essendo le raccomandazioni internazionali atti vincolanti, il reiterato rifiuto di uno Stato membro dell’organizzazione ad eseguire le sue raccomandazioni potrebbe comportare la violazione dell’obbligo di cooperazione tra gli Stati e l’Ente che presiede all’ordinamento dell’organizzazione internazionale e la conseguente applicazione di sanzioni.

Tale circostanza, influisce inevitabilmente sulle espressioni usate che finiscono per connotare di una certa “vaghezza” il testo normativo realizzato.

E', peraltro, altrettanto notorio che tra gli espedienti adottati per determinare la scarsa vincolatività dell'accordo, quello maggiormente utilizzato sia proprio quello (*già accennato a proposito dell'allegato alla convenzione SAR*), costituito dalla scelta dei “modali” “*shall*” e “*should*” (*talora accompagnato da un accostamento serrato di molteplici elementi con la funzione di modificare la forza normativa*).

In tal senso, dovendosi ancora osservare che, mentre il modale “*shall*” (*forma verbale che è in genere tradotta per mezzo del verbo principale all'indicativo presente*) sta ad indicare la massima vincolatività della disposizione, per converso, il modale *should*, veicolando il significato raccomandatorio, viene di regola tradotto con l'uso del condizionale presente (*o anche dell'indicativo presente però unito a formulazioni che ne attenuano la coerenza o a verbi dal significato meno vincolante quali adoperarsi o contribuire*).

In proposito, non pare superfluo osservare, da una parte, che tra le direttive esitate dal Parlamento Europeo dal Consiglio e dalla Commissione per la redazione dei testi legislativi dell'Unione Europea nella relativa “Guida pratica Comune” (GPC), si legge che “**negli atti non vincolanti non devono usarsi forme verbali imperative né strutture e forme troppo simili a quelle degli atti vincolanti**”, ed altresì che il condizionale distingue le disposizioni non vincolanti da quelle vincolanti in cui si utilizza l'indicativo presente.

Dall'altra, che, in proposito, in dottrina, si è spesso parlato di “*diritto mite*”, rassegnando al riguardo che una legislazione “illuminata dai principi” e pregna di soluzioni miti si rivela propizia alla creazione di consenso ed idonea a favorire il pluralismo, ed altresì che il linguaggio veicolato è teso a rendere fluidi i confini dei concetti ed ad attenuare la coerenza, di modo che, nei casi dubbi, la diplomazia possa compiere il suo pacifico corso, servendosi di tutte le tecniche che la contraddistinguono.

Tuttavia, se indubbi sono i vantaggi che un tale tipo di “legislazione” può comportare in termini di consenso e di adesione su base volontaria, risulta evidente che la vaghezza del testo normativo si traduce inevitabilmente in un affievolimento della forza normativa del dettato, anche in riferimento a principi cardine stabiliti dalle convenzioni ed, altresì,



che ben possano sorgere problematiche riguardanti la coerenza ed il grado di vincolatività.

E' pur vero che quale ausilio dell'interpretazione (*delle disposizioni delle convenzionali internazionali*) un'importanza fondamentale può assumere lo scopo perseguito, ma questo può valere ad orientare l'interprete nei casi in cui la forza normativa della disposizione appaia appena sfumata (*magari non nitidissima, ma già sufficientemente palese*), giammai nei casi in cui risulti così indebolita semanticamente da riprodurre un significato meramente raccomandatorio.

Di guisa che può senz'altro escludersi che, solo in forza degli scopi perseguiti dalla convenzione SAR e dalla risoluzione MSC 167(78), possa riconoscersi alle cennate "raccomandazioni" alla cooperazione ed alla solidarietà tra gli Stati, la natura e l'efficacia vincolante dell'obbligo giuridico; tanto meno, fino al punto di ricavare dalla generale raccomandazione a collaborare l'obbligo di intervenire nell'assunzione della responsabilità del caso (*e, dunque, nella concessione del POS*) ogni qualvolta gli stati più direttamente responsabili (*perché competenti per la zona SAR o perché di primo contatto*) fossero rimasti per qualsivoglia motivo inerti.

Da ciò consegue che - *se, come pure già accennato, dall'inottemperanza di disposizioni "raccomandatorie" può ancora astrattamente ipotizzarsi che possa sorgere per lo Stato "non ottemperante" qualche profilo di responsabilità internazionale* - può senz'altro escludersi che, per l'organo statale deputato a porre in essere la condotta esatta dalla disposizione "raccomandatoria", la mancata ottemperanza a tali disposizioni possa fondare giudizi di responsabilità penale.

Del resto, per il Collegio, non pare dubitabile che la vaghezza connaturata nella disposizione "raccomandatoria" e la sua scarsa cogenza (od attenuata "vincolatività" che dir si voglia) contrastino radicalmente coi principi di certezza del diritto e di tassatività propri del nostro ordinamento penale.

In proposito, merita appena di ricordare come il suddetto principio di tassatività imponga al legislatore l'obbligo di formulare le norme penali (in specie, quelle che incidono sulla punibilità del reo) utilizzando espressioni



sufficientemente precise, in modo che sia possibile conoscere con esattezza ciò che è penalmente lecito e ciò che è penalmente sanzionato, circoscrivendo entro limiti ben definiti l'attività interpretativa.

Detto principio è pacificamente annoverato tra i corollari del principio di legalità, poiché la funzione di garanzia che quest'ultimo esprime risulterebbe frustrata se, pur riservando al potere legislativo l'adozione di norme penali, si consentisse di confezionare fattispecie incriminatrici così vaghe, imprecise ed incerte da lasciare ampio margine discrezionale in sede applicativa, che rischierebbe di sfociare nell'arbitrio.

È pertanto chiara la *ratio* del principio in esame che, imponendo la descrizione chiara e precisa degli elementi costitutivi della fattispecie incriminatrice, impedisce, da un lato, che vengano a crearsi spazi di eccessiva discrezionalità giudiziaria e, dall'altro, che i precetti penali risultino incomprensibili o ambigui per i consociati.

Tale evenienza, infatti, impedirebbe alla legge penale di produrre il proprio effetto deterrente e non consentirebbe di muovere un rimprovero al reo, qualora non fosse stato messo in condizione di comprendere il precetto penale violato.

Del resto, come affermato dalla Corte costituzionale (nella sent. 364/1988), lo stesso dovere dei consociati di osservare la legge, sancito dall'art. 54, comma 1, Cost., risulterebbe inesigibile se le disposizioni dettate dal legislatore presentassero un grado di incertezza e ambiguità tale da impedire loro di comprenderne il significato e di orientare, di conseguenza, il proprio comportamento.

In tal senso, davvero non può dubitarsi che il principio di tassatività presenti un sicuro fondamento costituzionale nell'art. 25 comma 2 Cost., garantendo che la *ratio* della riserva di legge e del principio di irretroattività non vengano frustrati.

Invero, la possibilità per il legislatore di disciplinare in maniera vaga o ambigua i comportamenti penalmente rilevanti renderebbe meramente formale il monopolio legislativo in materia penale, richiedendo un intervento giurisprudenziale per eliminare le incertezze e i dubbi circa la portata precettiva di siffatte disposizioni penali.

Allo stesso tempo, il giudice penale sarebbe in condizione di interpretare con ampi margini di scelta la disposizione incriminatrice e farvi rientrare comportamenti che il privato potrebbe non aver considerato come penalmente rilevanti, in spregio al diritto di autodeterminazione dei

M.

A.

consociati e di necessaria colpevolezza, che costituiscono la *ratio* del divieto di retroazione delle norme penali di sfavore.

Né può sottacersi come assai rilevanti si prospettino le conseguenze della violazione del principio di tassatività con riferimento alla posizione dell'imputato.

Invero, questi sarebbe posto nell'impossibilità di apprestare la propria difesa a fronte di una contestazione che assumesse tratti vaghi e imprecisi, mutuandoli dalla norma incriminatrice di riferimento.

Sul punto, dovendosi senz'altro convenire che, in assenza di elementi costitutivi chiari e precisi, l'imputato non potrebbe elaborare una strategia difensiva puntuale e ne risulterebbe frustrato il suo diritto inviolabile di difesa, di cui all'art. 24 Cost.

Tanto premesso circa il fondamento costituzionale del principio in questione, merita altresì di ricordare che per il nostro ordinamento, ai sensi di quanto previsto dagli artt. 1 e 199 c.p., rispettivamente, con riguardo all'irrogazione di pene e all'applicazione di misure di sicurezza, "*nessuno può essere punito per un fatto che non sia espressamente preveduto come reato dalla legge, né con pene che non siano da essa stabilite*", né "*può essere sottoposto a misure di sicurezza che non siano espressamente stabilite dalla legge*".

Sicché non vi può essere alcun dubbio sul fatto che entrambe le suddette disposizioni richiedano che una legge preveda *espressamente* la qualificazione del fatto commesso dal reo come reato, nonché l'irrogazione delle conseguenti pene o misure di sicurezza.

E, al riguardo, deve convenirsi che attraverso l'avverbio "*espressamente*", il legislatore del Codice penale, prima ancora dell'emanazione della Carta Costituzionale, abbia affermato la necessità di una formulazione espressa del precetto penale; vale a dire, la necessità di una formulazione dalla quale risulti con certezza la volontà del legislatore.

Naturalmente ciò vale pure quando, come nel caso di specie, la compiuta descrizione del precetto penale venga effettuata attraverso il richiamo a fonti normative anche di rango diverso.

E' invero evidente che è solo se dall'integrazione tra la norma penale primaria e quella chiamata ad integrarla emerge con chiarezza la condotta esatta all'agente e le sue conseguenze penali, potrà parlarsi di rispetto del principio di legalità e di tassatività.

R.

A. 232

In tal senso, dovendosi per il Collegio escludere che le disposizioni caratterizzate dall'uso del condizionale (*"l'RCC dovrebbe", i "Governi dovrebbero", ecc.*) possano esprimere con sicurezza l'intenzione del legislatore di esigere come obbligatorio quel dato comportamento e di punirne con sanzioni penali la sua inosservanza e possano dunque considerarsi conformi ai principi di legalità e di tassatività dianzi cennati.

Nella fattispecie, come già più volte cennato, entrambi i reati attribuiti al SALVINI muovono sostanzialmente dall'addebito relativo al mancato adempimento del dovere di esitare positivamente quale atto del suo ufficio (*che per ragioni di ordine e sicurezza pubblica di igiene e sanità doveva essere compiuto senza ritardo*) le richieste di POS inoltrate al Gabinetto del Ministero dell'Interno.

Già si è visto come, a tutto voler concedere sull'Italia (*recisamente esclusa la sua responsabilità quale responsabile della zona SAR e di Stato "primo contatto"*) avrebbe potuto gravare (solo) la responsabilità di non avere ottemperato alla "raccomandazione" a cooperare ed ad intervenire, in definitiva, in sostituzione degli Stati primariamente responsabili.

Ed ammesso che allo Stato italiano potesse in astratto derivarne qualche responsabilità di tipo politico/internazionale in base alla quale potesse essere invitato, in un consesso di pari, a spiegare le ragioni del suo agito ed a renderne conto (*evenienza comunque non verificatasi*), residua il fatto che sullo Stato italiano sicuramente non gravava uno specifico obbligo giuridico e tampoco che tale obbligo gravasse sull'organo deputato ad ottemperare alla suddetta "raccomandazione", vale a dire sul Ministro dell'Interno.

In definitiva, per il Collegio, deve escludersi – *tenuto conto della vaghezza del precetto (evincibile solo attraverso l'articolata combinazione delle finalità perseguite dalle convenzioni SOLAS e SAR come rimodulate dalle RISOLUZIONI MSC 153(78) e MSC 155(78) con gli inviti alla collaborazione talora anche con riguardo ad incidenti verificatisi al di fuori delle zone SAR di propria competenza) e della scarsa cogenza della disposizione (di tipo raccomandatorio) -* che la concessione del POS costituisse per l'Italia e, di riflesso, per l'allora ministro dell'interno SALVINI, un "obbligo giuridico" il cui mancato rispetto potesse integrare gli estremi del rifiuto di atti di ufficio oltre che i presupposti per la realizzazione del reato di sequestro di persona.

III – E) Brevi considerazioni sull’obbligo di concedere il POS gravante sullo Stato “di primo contatto”

Ritiene il Collegio che, sia pure solo per completezza (*visto che nemmeno secondo il costrutto accusatorio l’Italia avrebbe mai rivestito in via esclusiva il ruolo di “stato di primo contatto”*), non possa omettersi di rilevare che, con riguardo all’obbligo di concessione del POS, qualche dubbio interpretativo sembrerebbe potersi porre *addirittura* anche per lo Stato che fosse stato contattato per primo “appropriatamente” ed in via esclusiva.

Infatti, mentre secondo l’ipotesi accusatoria, parrebbe pacifico che lo Stato di primo contatto una volta intervenuto dovrebbe assumersi la responsabilità del caso e, nel caso di inerzia dello stato responsabile per la zona SAR - *in forza dell’assunto (generalmente riconosciuto) per il quale l’attività di soccorso termina solo con lo sbarco dei sopravvissuti* - provvedere anche ad assicurare il POS, dalla lettura dell’allegato di cui alla Risoluzione MSC 167(78), proprio con riguardo alla concessione del POS, emergono disposizioni contraddittorie che pongono quanto meno in dubbio l’assunto che anche sullo Stato di primo contatto possa finire per gravare quale vero e proprio obbligo quello di concedere il POS.

Difatti, mentre emerge con estrema nitidezza la responsabilità dello Stato (o RCC) responsabile della zona SAR, altrettanto non pare possa sostenersi con riguardo allo Stato di primo contatto.

Così, nel preambolo alle Linee guida sul trattamento delle persone salvate in mare adottate dal MSC, nel ricordare che l’intento perseguito dalle convenzioni SAR e SOLAS attraverso i recenti emendamenti è quello “*di garantire che, in ogni caso, venga fornito un luogo sicuro entro un tempo ragionevole*”, si afferma perentoriamente che “*la responsabilità di fornire un luogo sicuro o di garantire che un luogo sicuro venga fornito ricade sul Governo contraente/Parte responsabile della regione SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati*”.

E, successivamente, al punto 2,5, si ribadisce che *la responsabilità di fornire un luogo sicuro o di garantire che un luogo sicuro venga fornito ricade sul Governo responsabile della regione SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati*.



In altri termini, richiamato l'intento (*"di garantire che in ogni caso venga fornito un luogo sicuro entro un tempo ragionevole"*) perseguito dalle suddette convenzioni SAR e SOLAS così come riconosciuto dal MSC (COMITATO PER LA SICUREZZA MARITTIMA) nell'adozione dei cennati emendamenti, le linee guida adottate dal MSC individuano (al suddetto punto 2,5) esclusivamente nel Governo responsabile della regione SAR in cui i sopravvissuti fossero stati recuperati quello su cui ricade *"la responsabilità di fornire un luogo sicuro o di garantire che un luogo sicuro venga fornito"*.

E se è vero che al successivo punto 2,6 si fa riferimento al fatto che *"tuttavia, ogni caso può coinvolgere circostanze diverse"*, è per il Collegio altrettanto evidente che nemmeno in tale punto si parli di altri Governi responsabili, ma si precisi solamente (come sopra già rimarcato) che il Governo responsabile (*che per logica, per l'uso del singolare e per la sequenza delle disposizioni in parola, non può che identificarsi del medesimo Governo evocato al punto precedente 2,5, vale a dire nel Governo responsabile della zona SAR in cui i sopravvissuti sono recuperati*) può affrontare la situazione "con flessibilità", dunque anche delegando (*evidentemente previ opportuni accordi, nel caso di specie sicuramente non intervenuti*) altri Governi, ma rimanendo in ogni caso quello direttamente responsabile del caso e soprattutto del compito di *"fornire un luogo sicuro o di garantire che un luogo sicuro venga fornito"*.

Si è già osservato come tale esclusiva individuazione nel Governo responsabile della zona SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati del Governo pure responsabile di fornire un luogo sicuro (*enunciata nel preambolo delle cennate LINEE GUIDA e poi rassegnata al punto 2,5 dell'allegato*) risulti in qualche misura contrastata dalla disposizione di cui al punto 6,7 dell'Allegato.

Invero, dalla lettura di tale disposizione parrebbe potersi ricavare, per un verso, che "le responsabilità correlate" alla responsabilità di coordinare gli sforzi di salvataggio, "comprese le disposizioni per un luogo sicuro" ricadono <<principalmente>> (dunque non più esclusivamente) sul Governo responsabile per la regione SAR in cui venga prestata l'assistenza; per altro verso, che il primo Stato (recte, RCC) contattato (*oltre ad attivarsi per trasferire il caso all'RCC responsabile per la regione SAR in cui viene prestata assistenza*) è responsabile della coordinazione del caso.

 235

Dunque, alla stregua della disposizione di cui al punto 6,7 , con riguardo al dovere di fornire un luogo sicuro, si profilerebbe, accanto alla indiscutibile responsabilità del Governo responsabile della zona SAR, anche quella “eventuale” dello Stato di “primo contatto”.

Non può non osservarsi come tale duplicazione di responsabilità si appalesi in contrasto con le disposizioni dello stesso allegato sopra richiamate nelle quali la responsabilità di fornire un luogo sicuro era relegata in modo esclusivo (e non solo in via principale) allo Stato responsabile della zona SAR.

Né può omettersi di rilevare che detto contrasto tra le cennate disposizioni ingeneri necessariamente qualche incertezza sull’esatta portata dell’obbligo previsto per lo stato di “primo contatto”.

Ciò, soprattutto quando si osservi che mentre nel preambolo e nel punto 2,5 dell’allegato l’individuazione esclusiva del RCC responsabile (a fornire un luogo sicuro) in quanto competente della zona SAR è perentoria; al punto 6,7 , la medesima responsabilità (a fornire un luogo sicuro) dello stato di primo contatto non è enunciata espressamente ma la si ricava per via interpretativa.

Segnatamente, dal fatto che, secondo il disposto 6,7 in questione: a) tra le “responsabilità correlate alla responsabilità di coordinare gli sforzi di salvataggio” sono “comprese le disposizioni per un luogo sicuro” ; - b) dette responsabilità ricadono (soltanto) “principalmente” sul governo responsabile della zona SAR; - c) il primo RCC è responsabile della coordinazione del caso (*fino a quando l’RCC responsabile o altra autorità competente non assume la responsabilità*).

A ben vedere, l’assunto per il quale lo Stato di primo contatto sarebbe (ancorché in via eventuale) responsabile anche della “fornitura” del POS, poggia, pressoché esclusivamente, sull’avverbio “principalmente” impiegato nel punto 6,7 (a proposito della responsabilità del Governo competente per la zona SAR), potendosi effettivamente, per logica, desumere che pure altri Governi possano essere responsabili (ancorché non “in via principale”) e che, dunque, una tale responsabilità possa eventualmente gravare sullo Stato di primo contatto.

E’ però evidente che la circostanza che un assunto di così rilevante portata (vale a dire, l’obbligo di concedere il POS) poggia essenzialmente su un avverbio (“principalmente”) riferito non specificamente all’obbligo di fornire un luogo sicuro, ma genericamente all’insieme delle responsabilità

correlate alla responsabilità di coordinamento “degli sforzi di salvataggio”, ponga qualche dubbio sull’esattezza dell’interpretazione anzidetta.

Ciò soprattutto quando si tenga conto del già rilevato antinomico contrasto con la disposizione di cui al punto 2,5 dell’Allegato e con il preambolo dello stesso allegato, nei quali emerge chiaramente che come unico responsabile della concessione del POS debba essere considerato lo Stato competente (responsabile) per la regione SAR.

Ne può sottacersi che dal suddetto punto 6,7 parrebbe potersi ricavare, quanto alla responsabilità della coordinazione del caso del primo RCC contattato (oltre che l’eventualità, anche) la temporaneità di tale intervento.

Invero, nell’ultimo periodo del punto 6,7 in questione, viene stabilito che “il primo RCC è responsabile della coordinazione del caso *fino a quando* l’RCC responsabile o un’altra autorità competente non assume la responsabilità”.

Sicché, dal suddetto disposto si ricava che l’assunzione di responsabilità (“per il coordinamento del caso”) da parte dello Stato di primo contatto non è (almeno non lo è tendenzialmente) definitiva, ma solo temporanea, in quanto destinata a protrarsi solamente fino a quando l’RCC responsabile (o altra autorità competente) non intervenga assumendosene la relativa responsabilità.

Ed è evidente che anche di tale passaggio possano essere date diverse letture.

Invero, per un verso, potrebbe ricavarsi che l’assunzione di responsabilità per la coordinazione del caso da parte dello stato di primo contatto, in assenza di qualsivoglia intervento dell’RCC responsabile (o di altra autorità competente) si instauri in via definitiva, al punto che allo Stato di primo contatto finisca per spettare anche l’obbligo di portare a compimento l’opera di salvataggio, concedendo il POS.

Per altro verso, potrebbe ricavarsi, forse altrettanto legittimamente, che lo Stato di primo contatto sia responsabile della coordinazione del caso solo “temporaneamente”, segnatamente (solo) <<fino al momento>> in cui l’RCC responsabile o altra autorità competente non ne assuma la responsabilità.

In tal senso, potendosi presumere che nell’allegato (*in specie nella disposizione di cui al punto 6,7*) non fosse stata contemplata la possibilità che l’RCC responsabile (*ovvero altra autorità competente*) rimanessero inoperosi e che, dunque, sullo Stato di “primo contatto” potesse gravare

(oltre che la responsabilità per la coordinazione del caso in attesa dell'intervento dell'RCC responsabile) anche l'obbligo di porre termine all'operazione di salvataggio concedendo finalmente il POS .

In proposito occorrendo solo rimarcare come tale ultima lettura dell'ultima parte del punto 6,7 dell'allegato risulti quella maggiormente compatibile con l'altra disposizione dell'Allegato (quella di cui al punto 2,5) ed al preambolo dello stesso, punti nei quali , come ampiamente cennato, si è perentoriamente affermato che *“La responsabilità di fornire un luogo sicuro o di garantire che un luogo sicuro venga fornito ricade sul Governo responsabile della zona SAR in cui i sopravvissuti sono stati recuperati”*.

Naturalmente, una volta che, per il Collegio, debba escludersi che lo Stato italiano avesse mai rivestito il ruolo di Stato di primo contatto *(nè, per come già evidenziato, nei primi due eventi SAR oggetto del processo, nè, per quanto si dirà di qui a poco, nel terzo evento SAR)*, la su riportata riflessione *(sulla relativa certezza dell'obbligo di fornire il POS da parte dello Stato di primo contatto)* non assume rilevanza diretta sull'odierna decisione.

Tuttavia, è sembrato opportuno riportarla ad ulteriore dimostrazione di come, nel tentativo di coinvolgere il maggior numero di Stati ad aderire alla Convenzione SAR ed alle successive rimodulazioni, siano state realizzate, soprattutto in tema di assistenza ai sopravvissuti soccorsi in mare e con riguardo alle relative responsabilità degli Stati, disposizioni spesso non sufficientemente chiare e talora pure contraddittorie.

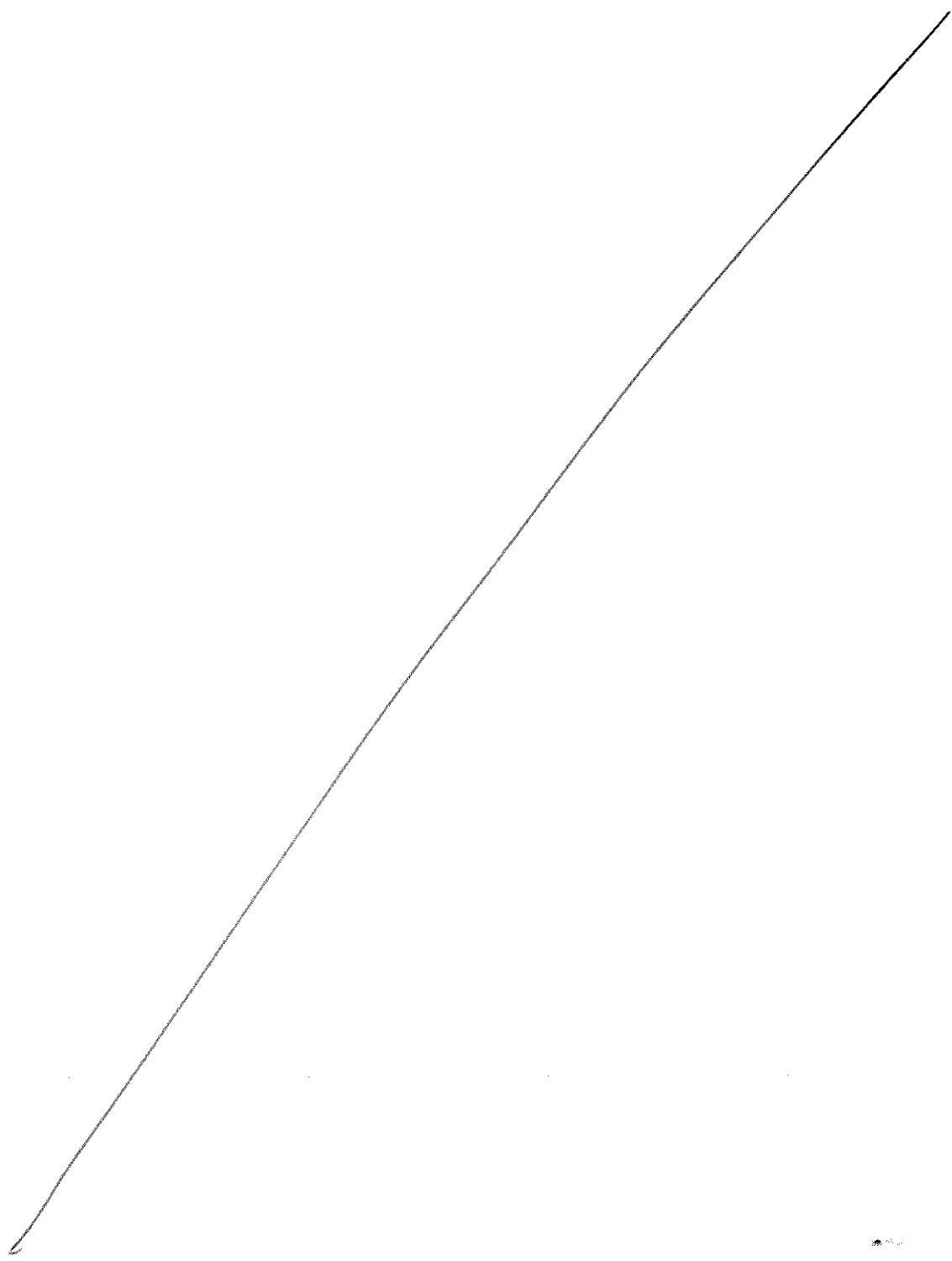
In proposito, dovendosi di certo convenire che la contraddittorietà delle disposizioni riguardanti gli obblighi incombenti sullo Stato di primo contatto incida necessariamente sul grado di certezza attribuibile alle suddette disposizioni e conseguentemente sulla valutazione sia della condotta dello Stato non ottemperante, sia, ovviamente, dell'organo statale deputato a porla in essere.

Invero, pare evidente che la mancata chiarezza del disposto normativo ricavabile dall'Allegato con riferimento all'insistenza o meno di un vero e proprio obbligo di fornire il POS, piuttosto che di una mera sollecitazione a farlo, influisca ancora una volta sulla responsabilità derivante dalla relativa inottemperanza.

R.

h

In tale direzione, dovendosi, poi, sicuramente escludere, che in spregio ai principi costituzionali di tassatività e di certezza del diritto, immanenti nel nostro ordinamento giuridico, in presenza di precetti tutt'altro che nitidamente delineati possa pervenirsi ad un giudizio di responsabilità penale.



A small, handwritten mark or signature, possibly a stylized letter or symbol, located in the lower-right area of the page.

IV) I REATI DI SEQUESTRO DI PERSONA E DI RIFIUTO DI ATTI D'UFFICIO CONTESTATI IN RELAZIONE AI MINORI NON ACCOMPAGNATI PRESENTI A BORDO DI OPEN ARMS

All'imputato, viene, tra l'altro, contestato, al capo 1), di avere commesso, in Lampedusa, dal 14 agosto al 18 agosto 2019, il reato di sequestro di persona in pregiudizio delle persone minorenni che si trovavano a bordo della OPEN ARMS, omettendo, senza giustificato motivo, in violazione di convenzioni internazionali e norme interne in materia di soccorso in mare e di tutela dei diritti umani e tra esse delle disposizioni normative di cui alla L. n. 47/2017 (*che, unitamente al D. Lgs n. 142/2015, prevede il diritto dei minori non accompagnati di essere accolti in strutture idonee e di ottenere il permesso di soggiorno vietandone in modo assoluto il respingimento e l'espulsione*), di esitare positivamente le richieste di POS; nonché, al capo 2), di avere, sempre in Lampedusa, dal 14 al 20 agosto, commesso il reato di rifiuto di atti di ufficio, per avere, anche in violazione della suddetta L. n. 47/2017, indebitamente rifiutato di esitare positivamente le richieste di POS .

Reputa il Collegio che neanche con riguardo ai reati contestati con specifico riferimento ai minori presenti a bordo dell'OPEN ARMS possa pervenirsi, nei confronti del SALVINI, ad un giudizio di colpevolezza.

In tal senso, va innanzitutto evidenziato, avuto riguardo al tenore letterale delle contestazioni elevate nel processo, che nessuna disposizione normativa, internazionale o interna, tampoco la richiamata L. n. 47/2017, prevede che, nel caso di minori a bordo, scatti l'obbligo per lo Stato italiano di fornire un *place of safety*.

Piuttosto, la presenza di minorenni comporta l'insorgere di altri obblighi e responsabilità, conseguenti all'esigenza comunemente avvertita, anche a livello internazionale, di assicurare agli stessi un trattamento più favorevole, che può e deve essere garantito - *allorché si radichi giuridicamente la competenza dello Stato a tutelare tali soggetti vulnerabili* - a prescindere dalla concessione del POS (*in tal senso, dovendosi osservare che diversamente basterebbe la presenza a bordo anche di un solo minore*

per neutralizzare, frustrandola, tutta la normativa ricavabile dalla convenzione SAR e dai relativi allegati, diretta ad individuare lo "Stato responsabile" a portare a termine le operazioni di salvataggio, con la concessione del POS).

Risulta, quindi, in primo luogo evidente come, con riguardo ai minori, le imputazioni non siano state formulate in modo preciso, posto che, attenendosi rigorosamente alla condotta delineata nei capi di imputazione, basterebbe qui rimarcare, da un lato, come nessuna legge (tanto meno, la L. 47/2017) preveda che, in presenza di minorenni, debba essere obbligatoriamente concesso il POS e, dall'altro, come, alla stregua di quanto sopra diffusamente riportato, sullo Stato Italiano non gravasse in alcun modo l'obbligo di fornire il POS, per affermare, conseguentemente, che il SALVINI non avrebbe commesso la condotta incriminata (quella, cioè, di non esitare il POS).

Reputa, tuttavia, il Collegio che sia ragionevole considerare, secondo una esegesi logica e sostanziale dell'imputazione, che la condotta oggi contestata al SALVINI, con riguardo ai soggetti minorenni che si trovavano a bordo della OPEN ARMS, contempili, non solo quella specificatamente individuata di non avere esitato il POS, ma altresì quella, più generale, di non avere disposto, né autorizzato quel che, di regola, costituisce l'effetto materiale, concreto, della concessione del POS, vale a dire, lo sbarco.

In altri termini, il Tribunale ritiene che oggi occorra verificare pure se, indipendentemente dall'obbligo del rilascio del POS, gravasse sullo Stato italiano (e sull'imputato) ed in quali termini, l'obbligo di far sbarcare i migranti minorenni soltanto in virtù della loro condizione di soggetti deboli, soccorsi in mare, ed entrati (il 15 agosto) in acque italiane.

Del resto, reputa il Collegio che, interpretando in tal modo la condotta descritta nei capi di imputazione, non vi sia il benché minimo pericolo di incorrere nella violazione della disposizione di cui all'art. 521 c.p.p., non fosse altro per il fatto che tutte le parti hanno mostrato, nel corso dell'istruzione dibattimentale e nella discussione, di avere inteso il senso dell'imputazione, quanto alla condotta incriminata riguardante i minori, negli stessi termini qui ritenuti, vale a dire, sia con riferimento alla mancata concessione del POS, sia avuto riguardo alla mancata autorizzazione allo sbarco.

Ciò premesso, occorre, dunque, interrogarsi (a.) sull'esistenza di un obbligo, per lo Stato italiano, di far sbarcare i minori accolti a bordo di OPEN ARMS, anche indipendentemente dalla concessione del POS ; (b.) sulla competenza del Ministro dell'Interno ad autorizzare tale sbarco; (c.) nonché sulla congruità delle tempistiche con cui si è in effetti dato corso alla evacuazione dei predetti migranti minorenni dalla nave.

Giova ribadire che per il Collegio - *alla luce di quanto sopra diffusamente rassegnato* - con riferimento ai tre episodi di soccorso oggetto del presente processo, non gravava sullo Stato italiano (*né, dunque, sull'imputato*) alcun obbligo di fornire il POS, neanche con riferimento ai minori che si trovavano a bordo della nave OPEN ARMS, e questo perché, come già cennato, nessuna disposizione normativa internazionale o nazionale stabilisce che la presenza di minori imponga, *ipso facto*, la concessione del POS.

Ritiene, tuttavia, il Tribunale - *proprio per le fondamentali ed assolute esigenze di tutela dei soggetti minorenni (in quanto tali, maggiormente vulnerabili e bisognosi di tempestiva protezione), ben messe in evidenza dall'Ufficio di Procura, e poste alla base di dettagliate discipline normative a livello internazionale, unionale e nazionale*⁴⁸- che lo sbarco dei minorenni (stranieri non accompagnati) soccorsi in mare non sia, per il nostro ordinamento, legato alla concessione del POS (che riguarda, invece, indistintamente tutti i soggetti salvati).

Invero, i minori stranieri non accompagnati eventualmente presenti in acque nazionali, godono, nel nostro ordinamento, di una corsia preferenziale ed autonoma, che prevede, tra l'altro, che l'Autorità giudiziaria sia informata della loro presenza per l'apertura delle tutele e per la conseguente nomina dei tutori (*cf. art. 19, co. 5, d.lgs. n. 142/2015*) e che i medesimi siano accolti in specifici centri di accoglienza, diversi da quelli riservati agli adulti.

Peraltro, la summenzionata legge n. 47/2017 (c.d. "legge Zampa") statuisce (all'art. 3)⁴⁹ quale regola generale, in aderenza ai principi

⁴⁸ Cfr. Convenzione di New York del 20.11.1989 sui diritti del fanciullo; Convenzione del Consiglio d'Europa sulla lotta contro la tratta degli esseri umani del 16.5.2005; Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, ex art. 24; Direttiva 2005/85/CE; Direttiva 2011/95/UE; Direttiva 2008/115/CE; Direttiva 2013/32; Direttiva 2013/33; Legge n. 17/2017 e d.lgs. n. 142/2015.

⁴⁹ Con tale norma si prevede, l'inserimento - *dopo il primo comma dell'art. 19 del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello*

internazionali in materia, quello del “non respingimento dei minori non accompagnati”, così di fatto sancendo, secondo il prevalente orientamento dottrinario, l’obbligo giuridico, per lo Stato italiano, di disporre lo sbarco dei suddetti minori, senza, tuttavia, stabilire un termine preciso entro il quale lo sbarco debba essere effettuato.

Per quel che attiene al caso di specie, ne segue che, una volta che OPEN ARMS aveva fatto ingresso nelle acque nazionali (*circostanza verificatasi nelle prime ore del 15 agosto 2019*), con riguardo ai minori (non accompagnati) presenti sulla nave, può ritenersi⁵⁰ che gravasse sull’Italia l’obbligo di non respingimento e, di fatto, anche l’obbligo (*fino a quel momento incombente sullo Stato di bandiera, vale a dire sulla Spagna*) di provvedere alla tutela dei medesimi minori e, quindi, di disporre lo sbarco (*indipendentemente, giova ribadirlo, dalla concessione del POS*).

Alla stessa stregua, merita di rimarcare che, secondo quanto si trae dalle disposizioni normative (sia internazionali che interne) vigenti in materia, l’eventuale diniego di concedere il POS non si traduce automaticamente in un diniego allo sbarco sul territorio nazionale di minori stranieri non accompagnati, di guisa che, venendo al caso in esame, la circostanza che lo Stato italiano (*ed in particolare l’allora Ministro dell’Interno ed odierno imputato, SALVINI*), non solo non lo avesse fornito, non rispondendo alle reiterate richieste della OPEN ARMS, ma avesse, altresì, chiaramente manifestato di non avere alcuna intenzione di concederlo, non può interpretarsi, di per sé, alla stregua del diniego di autorizzare o di disporre lo sbarco (dei minori).

Tanto ciò è vero che, nel caso di specie, la nave Open Arms non ottenne mai un POS (dall’Italia) e, tuttavia, i minori stranieri non accompagnati sbarcarono ugualmente a Lampedusa, in un momento ben antecedente al provvedimento di sequestro disposto dalla Procura di Agrigento.

Tale rapporto di alterità tra POS e diritto allo sbarco dei minori, rimarcato anche da LIARDO Sergio, responsabile dell’IMRCC all’epoca dei fatti (*“Quello che accennavo prima, cioè nel senso che io leggo testualmente, non emergendo a carico della competente autorità nazionale alcun obbligo relativo all’assegnazione di un porto di sbarco nel territorio*

straniero di cui al D Lvo 1998 nr. 286 - del comma 1-bis per il quale “in nessun caso può disporsi il respingimento alla frontiera di minori stranieri non accompagnati”.

⁵⁰ Con le riserve di cui si tratterà infra, a proposito di quanto affermato in tema di respingimento dalla Cassazione nella sentenza nr. 15869/2021.

nazionale, bensì la richiesta di fornire adeguata assistenza alle persone più bisognevoli, e poi fu coordinato anche, come accennavo prima, poi lo sbarco dei minori, dei 27 minori.”), incide anche sul piano della competenza a disporre, o autorizzare che dir si voglia, la discesa dei minorenni dalla nave e la loro accoglienza in Italia, che il P.M. parrebbe presumere in capo al SALVINI solo in quanto Autorità apicale SAR al tempo dei fatti.

Tanto premesso con riguardo all’obbligo dello Stato italiano di farsi carico della tutela dei minorenni non accompagnati a bordo di OPEN ARMS, maturato col loro ingresso in acque nazionali, si deve allora verificare se il dovere di disporre lo sbarco dei minori incombesse sull’allora Ministero dell’Interno, come sostenuto dalla pubblica accusa.

Al riguardo, se è vero che la legislazione nazionale in materia attribuisce al Ministero dell’Interno dei compiti di regolamentazione, a monte, della disciplina di prima accoglienza dei minori stranieri non accompagnati⁵¹, è altrettanto vero che, a valle, devolve le relative competenze a specifiche Autorità locali, quali l’Ufficio Immigrazione della Questura e la Prefettura⁵².

⁵¹ Cfr. l’art. 19 del d.lgs. 142/2015, secondo il quale “Per le esigenze di soccorso e di protezione immediata, i minori non accompagnati sono accolti in strutture governative di prima accoglienza a loro destinate, istituite con decreto del Ministro dell’interno, sentita la Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 27 agosto 1997, n. 281, per il tempo strettamente necessario, comunque non superiore a ((quarantacinque)) giorni, all’identificazione, che si deve concludere entro dieci giorni, e all’eventuale accertamento dell’età, nonché a ricevere, con modalità adeguate alla loro età, ogni informazione sui diritti riconosciuti al minore e sulle modalità di esercizio di tali diritti, compreso quello di chiedere la protezione internazionale. Le strutture di prima accoglienza sono attivate dal Ministero dell’interno, in accordo con l’ente locale nel cui territorio è situata la struttura, ((secondo le esigenze del territorio medesimo, tenuto conto dell’entità degli arrivi alla frontiera ovvero dei rintracci,)) e gestite dal Ministero dell’interno ((...)). Con decreto del Ministro dell’interno, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze per i profili finanziari, sono fissati le modalità di accoglienza, gli standard strutturali, ((in attuazione della vigente normativa)), e i servizi da erogare, in modo da assicurare un’accoglienza adeguata alla minore età, nel rispetto dei diritti fondamentali del minore e dei principi di cui all’articolo 18”.

⁵² Cfr. l’art. 19, co. 5, del d.lgs. cit., secondo il quale “L’autorità di pubblica sicurezza dà immediata comunicazione della presenza di un minore non accompagnato al Procuratore della Repubblica presso il Tribunale per i minorenni e al Tribunale per i minorenni per l’apertura della tutela e la nomina del tutore ai sensi degli articoli 343 e seguenti del codice civile e delle relative disposizioni di attuazione del medesimo codice, in quanto compatibili, e per la ratifica delle misure di accoglienza predisposte, nonché al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, con mezzi idonei a garantirne la riservatezza, al fine di assicurare il censimento e il monitoraggio della presenza dei minori non accompagnati”.

M

A 244

Deve, perciò, osservarsi, in considerazione della competenza prevista dalla normativa vigente anche in capo agli Uffici territoriali, che l'attuale sistema di accoglienza dei minori stranieri non accompagnati, così come definito dall'art. 19 del decreto legislativo n. 142/2015, diversamente da quello riguardante gli adulti, non sia gestito esclusivamente dal Ministero dell'Interno.

Infatti, nessuna disposizione normativa prevede (quantomeno) espressamente, in capo al Ministro dell'Interno, un potere di tipo autorizzativo (e men che meno discrezionale) volto a concedere lo sbarco dei minori giunti in Italia e la loro conduzione presso le strutture nazionali preposte a loro tutela.

D'altronde, va ritenuto sicuramente eccezionale il coinvolgimento dell'organo di vertice del Ministero dell'interno nella valutazione e nella definizione di procedimenti amministrativi che, pur se estremamente delicati e complessi, coinvolgono diritti e interessi dei singoli, e sono, di regola, affidati alla gestione delle articolazioni interne della Pubblica Amministrazione.

Tanto è vero che la (straordinaria) avocazione al Ministro dell'Interno del potere di concedere il POS in materia SAR, ordinariamente spettante al Dipartimento per le Libertà Civili e per l'Immigrazione ha richiesto una consensuale modifica interforze (tramite il più volte citato "Tavolo tecnico" tenutosi nell'anno 2019) della direttiva SOP 009/15 (in materia di soccorso in mare), ed è stata giustificata a fronte di esigenze individuate e ritenute come del tutto anomale.

A questo punto, chiarite le linee generali della materia, giova rassegnare che, in effetti, dagli atti del processo, non risulta con sicurezza quale Autorità abbia disposto lo sbarco dei minori⁵³.

Il teste LIARDO ha riferito che tale sbarco intervenne "*su disposizione, appunto, della Prefettura di Agrigento*"⁵⁴.

Nella medesima direzione, il teste TRINGALI Leandro, all'epoca dei fatti comandante della Capitaneria di Porto di Lampedusa, ha riferito di avere provveduto allo sbarco dei ventisette minori dopo che fu dato "*l'ok*" da parte della Prefettura di Agrigento.

⁵³ Al riguardo, in verità, risultando dalle dichiarazioni rese dall'imputato SALVINI nel corso del suo esame dibattimentale (cfr. pg. 25 delle trascrizioni) che plausibilmente fosse stata l'allora ministra TRENTA ad assumere l'iniziativa di disporre lo sbarco dei minori.

⁵⁴ Cfr. trascrizione udienza del 17.12.2021

L'allora Prefetto di Agrigento, CAPUTO Dario, nonostante abbia fatto intendere che, in concreto, una sua determinazione allo sbarco fosse subordinata ad una qualche autorizzazione da parte del Ministero dell'Interno (ancorché, per questioni prettamente operative⁵⁵), ha riferito che lo sbarco dei minori venne disposto in ossequio ai provvedimenti giurisdizionali adottati dal Tribunale per i Minorenni di Palermo (*“allora per quel che ricordo i minori sono scesi in virtù del fatto che appunto il Tribunale per i Minorenni ne aveva autorizzato la tutela e quindi da parte dei professionisti individuati dal Tribunale per esercitare la tutela nei confronti di queste persone ho ricevuto appunto la richiesta per provvedere al loro sbarco”*).

Nel corso del suo esame, il CAPUTO ha, altresì, aggiunto che il Capo Gabinetto del Ministero dell'Interno, PIANTEDOSI, con il quale aveva avuto le principali interlocuzioni, non aveva in alcun modo interferito con tale sbarco, non ricordando se “anche per le vie brevi” lo avesse autorizzato, ma rammentando come, dopo l'intervento del Tribunale per i Minorenni, il PIANTEDOSI avesse sostanzialmente affermato che occorreva “ottemperare” alla decisione dell'Autorità Giudiziaria (CAPUTO : *“ho avuto varie interlocuzioni telefoniche con il Capo di Gabinetto del signor Ministro e, quindi, non escludo che, una volta formalizzata la decisione del Tribunale con la comunicazione che è stata inviata al Ministero, poi possa aver ricevuto l'autorizzazione, anche nelle vie brevi, a procedere allo sbarco dei minori. Io sono quasi sicuro che, se non il 17, il 18 o il 19 i minori sono poi sbarcati, credo di ricordare che le cose siano andate così”*); “la posizione

⁵⁵ Cfr. trascrizione verbale di udienza dell'8.4.2022: *“credo che la decisione di far intervenire un mezzo della Capitaneria di Porto o della Guardia di Finanza per effettuare questa operazione fosse da parte mia subordinata all'autorizzazione da parte del Ministero dell'Interno, anche per il semplice fatto che...i minori, per quanto possibile, in dipendenza appunto alle situazioni generali dei luoghi di accoglienza, dovrebbero poi essere destinati a strutture specifiche diverse da quelle dove normalmente vengono accolti i migranti... e comunque la situazione che riguarda la gestione dei minori stranieri non accompagnati presenti nel territorio nazionale ha un riferimento a livello centrale, che conosce la situazione di tutta l'Italia, proprio nel dipartimento delle libertà civili e l'immigrazione ed è questa struttura che, sulla base della disponibilità dei posti nell'ambito del territorio, poi comunica alla Prefettura dove queste persone, dove questi minori possano essere ricevuti ed accolti”*; *“l'operazione di sbarco dei minori, in una situazione come quella che si era verificata, presupponeva l'attivazione di alcuni mezzi specifici, cioè effettivamente bisognava fare affluire presso la nave Open Arms un mezzo idoneo a recuperare i minori per portarli a terra, però, appunto, data la situazione, credo che la decisione di fare intervenire un mezzo della Capitaneria di Porto o della Guardia di Finanza per effettuare questa operazione fosse da parte mia subordinata all'autorizzazione da parte del Ministero dell'Interno, anche per il semplice fatto che, come probabilmente questa Corte conosce, i minori, per quanto possibile, in dipendenza, appunto, alle situazioni generali dei luoghi di accoglienza, dovrebbero poi essere destinati a strutture specifiche diverse da quelle dove normalmente vengono accolti i migranti”*.

del Prefetto Piantedosi, rispetto a questa situazione e ad altri simili, è sempre stata quella di sostenere anche l'esistenza, la competenza su questo tipo di problemi anche di organi dello Stato diversi, non tutto faceva capo al Ministero dell'Interno e, quindi, come dico, un funzionario competente come, appunto, il Prefetto Piantedosi, che attualmente è Prefetto di Roma, non ha e non poteva, secondo me, avere un atteggiamento diverso che quello di dire che c'è una decisione dell'Autorità Giudiziaria, questa decisione va attuata; che poi tecnicamente, come dicevo prima, fosse necessario individuare un mezzo idoneo a garantire lo sbarco in condizioni di sicurezza è un altro... attiene ad un altro profilo, che va, appunto, collegato alla necessità di avere la disponibilità di questo mezzo per garantire lo sbarco dei minori, ma non è in discussione il fatto che si sia preso atto della decisione della Magistratura e a questa decisione noi, come organi amministrativi, ci siamo conformati. [...] Io ricordo con assoluta precisione che, per quanto riguarda la situazione Open Arms, i miei contatti con il Prefetto Piantedosi sono stati assidui, più volte, come ripeto, anche perché mi ha rivolto specifiche raccomandazioni e adesso, seppur con assoluta certezza, però ricordo che sul problema, sull'avvenuta decisione del Tribunale dei Minori la posizione del Capo di Gabinetto è stata quella che ho detto, cioè una decisione della Magistratura va ottemperata a quello che è stato deciso")⁵⁶.

Pertanto, secondo quanto riferito dal CAPUTO, con riguardo allo sbarco dei minori, l'Autorità amministrativa aveva "preso atto" delle determinazioni della magistratura e si era, a quel punto, attivata, anche raccordandosi con PIANTEDOSI (Capo di Gabinetto del Ministero dell'Interno), per "individuare un mezzo idoneo" al fine di garantire lo sbarco dei minorenni in condizioni di sicurezza.

Del resto, dagli atti del procedimento risulta chiaramente che TRENTA Elisabetta, responsabile pro tempore del Dicastero della Difesa, avesse assunto l'iniziativa di disporre lo sbarco dei minorenni a bordo di OPEN ARMS interfacciandosi con il Capo di Stato Maggiore della Difesa e con i funzionari della Marina italiana⁵⁷.

Ne consegue che, ad avviso del Collegio, difetti la prova della competenza funzionale del Ministro dell'Interno ad autorizzare lo sbarco e

⁵⁶ Cfr. trascrizione udienza dell'8.4.2022

⁵⁷ Cfr. le dichiarazioni rese dalla teste TRENTA Elisabetta e dall'imputato SALVINI nel corso dei rispettivi esami dibattimentali.

l'accoglienza dei minori nel porto italiano; il che è, già di per sé, ragione di insuperabile dubbio sul perfezionamento dei reati omissivi contestati all'odierno imputato.

D'altra parte, prescindendo da ogni considerazione sulle personali convinzioni giuridiche e politiche dell'imputato (*disvelate nelle svariate missive in atti, indirizzate sia alla Procura per i Minorenni di Palermo che al Presidente del Consiglio Conte*) non può neanche dirsi, in base alle prove raccolte in giudizio, che il SALVINI abbia posto in essere delle condotte tali da ostacolare, o ritardare oltremodo, lo sbarco dei minorenni (intervvenuto, intorno alle ore 17,00 del 17 agosto 2019), a maggior ragione se si tiene presente che lo stesso:

-già in data 15 agosto 2019, con la prima missiva inoltrata a Giuseppe CONTE (*oltre a manifestare il suo convincimento in punto di giurisdizione cui dovevano ritenersi soggetti i minori presenti sulla nave a quella data o, meglio, alla data del 14 agosto 2019*), aveva apertamente affermato che ben avrebbe potuto il Presidente del Consiglio assumere proprie iniziative, qualora non avesse condiviso le sue argomentazioni: e ciò, a parere del Collegio, in aderenza a quanto prima affermato, in ragione del fatto che lo sbarco dei minori non dipendesse dalla formale concessione del POS, questa sì di sua stretta competenza;

-in data 17 agosto 2019, con la seconda missiva sempre indirizzata all'allora Presidente del Consiglio, aveva ribadito di avere a quest'ultimo già rimesso "*in ragione delle funzioni di impulso, indirizzo e coordinamento che l'ordinamento attribuisce al Presidente del Consiglio, la valutazione di provvedimenti anche in difformità dal (suo) orientamento*"; aveva preso atto della sua decisione di fare sbarcare i minori ("*prendo atto che disponi che vengano sbarcati i (presunti) minori attualmente a bordo della nave Open Arms*") ed aveva affermato che non avrebbe frapposto alcuno ostacolo (sia pure suo malgrado) all'esecuzione dello sbarco così come deciso da CONTE.

Orbene, al netto dei dubbi sopra rappresentati sul tema della competenza, e dunque della responsabilità, del SALVINI, ritiene il Tribunale che, in ogni caso, lo sbarco dei minorenni sia stato effettuato in conformità ai tempi richiesti dalle disposizioni normative (all'epoca) vigenti.

In tal senso, avuto riguardo all'effettivo arco temporale oggetto dell'indagine, va evidenziato, per un verso, che (come già accennato),

l'ufficio di Procura, anche per i minori, ha contestato all'imputato una condotta integrante le fattispecie incriminatrici di cui agli artt. 605 e 328 c.p. dal 14 agosto 2019 al 18 agosto 2019 (per gli adulti, fino al 20 agosto 2019); per altro verso, che le risultanze procedimentali hanno consentito di appurare che l'ingresso della nave Open Arms all'interno delle acque territoriali deve farsi risalire al 15 agosto 2019 (*segnatamente alle prime ore del 15 agosto e non al 14 agosto 2019*⁵⁸), e che lo sbarco dei minori non accompagnati ebbe a verificarsi il 17 agosto 2019 (*sicuramente prima delle ore 17,00*⁵⁹) e non il 18 agosto 2019, così come contestato dal P.M.

Invero, risulta agli atti, tra la documentazione prodotta dallo stesso Magistrato della requirente, una nota redatta dalla Questura di Agrigento, datata 17 agosto 2019, attestante l'intervenuto sbarco dei 27 minori ancora presenti sulla nave (*"Sono stati autorizzati a scendere i minori non accompagnati"*).

Peraltro, emerge dagli atti del procedimento che l'elenco dei nominativi di tutti i minori ancora a bordo, predisposto da Open Arms, fu inviato alle autorità italiane competenti (*in particolare, all'indirizzo uclampedusa@mit.gov.it*) solo il 16 agosto 2019, alle ore 7.24⁶⁰.

In proposito, reputa il Collegio che non colga nel segno l'assunto del P.M. diretto a sottolineare come, in verità, un elenco dei nominativi dei minori stranieri non accompagnati risalisse già ad una mail del 6 agosto 2019, inviata a ITMRCC.

Invero, in quel momento, la nave OPEN ARMS si trovava ancora in acque internazionali e, pertanto, per il Collegio, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 92 UNCLOS⁶¹, era sottoposta, incontrovertibilmente, alla

⁵⁸ Cfr. in tal senso, tra l'altro, le dichiarazioni rese, nel corso del suo esame dibattimentale del 17/6/22, dalla teste Emanuela GARRONI, all'epoca dei fatti Vice Capo Gabinetto del Ministero dell'Interno, secondo la quale OPEN ARMS era *entrata nelle acque territoriali italiane intorno all'una del giorno 15*; nonché, al FALDONE 4, il diario di bordo della OPEN ARMS da cui risulta (al fg. 195) che alle 0,45 la nave aveva fatto richiesta di entrare nelle acque territoriali italiane per *"ripararci dal temporale e per la sicurezza delle persone a bordo"* e che ancora alle 0,50 una motovedetta italiana avesse avvisato che l'imbarcazione non poteva entrare nelle acque italiane, per poi, finalmente acconsentire l'ingresso, ma disponendo che OPEN ARMS attendesse l'arrivo della guardia Costiera per essere accompagnata (nel luogo ove ridossare); cosa quest'ultima, che sempre dal diario di bordo risulta essersi verificata intorno alle 2,19 (*"alle 2.19 si avvicina Coast Guard"*).

⁵⁹ Cfr. diario di navigazione dell'OPEN ARMS in atti al Faldone nr. 4, al foglio n. 197, da cui in particolare risulta che l'evacuazione dei minori ebbe inizio alle 16,46 e terminò alle 16,58 ed altresì che venne operata da due unità, una della Capitaneria di Porto e l'altra della Guardia di Finanza;

⁶⁰ cfr. mail inviata da Anabel Montes, in atti;

⁶¹ Articolo che notoriamente stabilisce che <<Le navi battono la bandiera di un solo Stato>> e che << nell'alto mare sono sottoposte alla sua giurisdizione esclusiva>> (<<salvo casi

giurisdizione “esclusiva” dello Stato di bandiera (Spagna), per ciò tenuto, ai sensi dell’art. 94 della medesima Convenzione, ad esercitare “*efficacemente la propria giurisdizione e il proprio controllo su questioni di carattere amministrativo, tecnico e sociale sulle navi che battono la sua bandiera*”.

Circostanze, queste ultime, implicanti la devoluzione alla Spagna della tutela dei minori che si trovavano in alto mare, come asseverato dal fatto che, persino nelle date del 12 e 14 agosto 2019, il capitano della nave si era premurato di rivolgersi all’ambasciata spagnola, sita a Malta, per le richieste di asilo dei minori.

Del resto, nemmeno può sottacersi come, alla data del 16 agosto 2019, l’imbarcazione potesse avere mutato la consistenza numerica dei soggetti (anche minori) a bordo e come l’elenco dei minori inviato il 6 agosto 2019 contenesse solo il genere (“*femenino*”; “*masculino*”), l’età e il paese di provenienza dei minori, ma non anche le loro generalità ⁶², a differenza dell’elenco inoltrato, decisamente più completo, all’ambasciata spagnola a Malta (autorità effettivamente competente quando ancora la nave Open Arms si trovava in acque internazionali) nelle date 12 e 14 agosto 2019.

Non può, pertanto, affermarsi che un inoltro di un nuovo elenco dei nominativi dei minori presenti sulla imbarcazione, una volta fatto ingresso nelle acque italiane, non fosse necessario, anche per consentire alla competente autorità giudiziaria di aprire le tutele.

Ciò induce a considerare che, comunque, la verifica sulla fondatezza dell’ipotesi accusatoria debba riguardare un ben più ristretto arco temporale (*segnatamente quello intercorrente tra il momento in cui OPEN ARMS ebbe a trasmettere l’elenco dei nominativi dei minori alle competenti autorità italiane, dando così modo al Tribunale per i Minorenni di Palermo di “aprire” le relative tutele⁶³, e quello dello sbarco⁶⁴*), stimabile in poco più di 24 ore.

eccezionali specificamente previsti da trattati internazionali o dalla presente Convenzione>> che non risultano al Collegio e nemmeno risulta siano stati considerati nell’ipotesi accusatoria, visto che la data di commissione dei delitti contestata sostanzialmente coincide col momento in cui la nave OPEN ARMS ebbe a fare ingresso nelle acque nazionali).

⁶² Cfr. tra la documentazione prodotta dal P.M., in atti, al Faldone 3, all. nr. 30

⁶³ Cfr. agli atti al Faldone nr. 4 i provvedimenti emessi con riguardo ai minori dal Tribunale di Palermo in data 16 agosto 2016 .

⁶⁴ Cfr. le dichiarazioni rese in proposito dal teste CAPUTO Dario, all’epoca Prefetto di Agrigento, nel corso del suo esame dibattimentale dell’8/4/2022 : (“*allora per quel che ricordo i minori sono scesi in virtù del fatto che appunto il Tribunale per i Minorenni ne aveva autorizzato la tutela e quindi da parte dei professionisti individuati dal Tribunale per esercitare la tutela nei confronti di queste persone ho ricevuto appunto la richiesta per provvedere al loro sbarco.*”

Peraltro, l'eventuale rilevanza penale del preteso "ritardo" (come già detto non imputabile, almeno con certezza, al SALVINI) con cui, seguendo l'ipotesi accusatoria, sarebbe stato disposto lo sbarco, a giudizio del Collegio, non può non essere valutata considerando che la legge n. 47/2017 (c.d. legge Zampa) statuisce sì un principio generale di non respingimento dei minori non accompagnati, in aderenza ai principi internazionali in materia, ma non un obbligo giuridico di autorizzare lo sbarco entro un tempo ben determinato.

Analogamente, se dalle disposizioni in tema di minori (*ed in particolare dall'art. 19 del decreto legislativo n. 142/2015*) può genericamente trarsi l'esigenza che le questioni riguardanti tale categoria più vulnerabile di soggetti debbano essere trattate con immediatezza⁶⁵, non risulta in alcun modo la specifica indicazione di termini precisi in cui debba essere disposto lo sbarco.

Del resto, merita di ricordare, in punto di fatto, che una volta inoltrato l'elenco dei minori, cominciarono ad attivarsi, in tempi, a giudizio del Collegio, assolutamente ragionevoli, tutte le autorità competenti al fine di meglio garantire l'accoglienza dei minori sul territorio.

Così, il Tribunale per i Minorenni di Palermo ebbe ad attivarsi per l'apertura delle tutele nella stessa data del 16 agosto 2019; il Dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione, quale articolazione dello stesso Ministero dell'Interno, rivolgendosi all'Autorità Garante per l'infanzia e l'adolescenza, rappresentò, sempre in data 16 agosto 2019, di avere tempestivamente provveduto ad organizzare le necessarie misure di accoglienza previste dalla normativa vigente, subordinando la loro concreta attivazione al momento della "autorizzazione" allo sbarco⁶⁶; il Prefetto di Agrigento, Dario CAPUTO, ebbe ad intrattenere numerose interlocuzioni con il Capo Gabinetto PIANTEDOSI per individuare il mezzo più sicuro per effettuare lo sbarco in condizioni di sicurezza⁶⁷.

"ricordo con sicurezza il provvedimento del Tribunale dei Minorenni che è del 16 agosto, ripeto, è verosimile che lo sbarco sia avvenuto il 17, in questo momento non riesco a ricordare, penso che sia effettivamente avvenuto lo sbarco il 17 agosto, non ricordo con precisione" cfr. pg. 61).

⁶⁵ cfr. in tal senso il summenzionato testo normativo nella parte in cui recita "Per le esigenze di soccorso e di **protezione immediata** i minori non accompagnati sono accolti in strutture governative di prima accoglienza a loro destinate...", ovvero nella parte in cui parla di "**tempo strettamente necessario**" o ancora dove si stabilisce che "L'autorità di pubblica sicurezza dà **immediata comunicazione** della presenza di un minore non accompagnato al Procuratore della Repubblica..."

⁶⁶ Cfr. nota a firma del Vice-Capo Dipartimento Vicario Daniela Parisi, in atti

⁶⁷ Cfr. trascrizione verbale di udienza dell'8.4.2022



Ricavandosi, altresì, dalle dichiarazioni dello stesso CAPUTO come per procedere concretamente allo sbarco fossero comunque necessari tempi tecnici non brevissimi legati sia alla necessità di coordinare le autorità coinvolte, sia all'individuazione delle strutture specifiche (*diverse da quelle dove normalmente vengono accolti i migranti*) ove accogliere i minori (*“l'operazione di sbarco dei minori , in una situazione come quella che si era verificata, presupponeva l'attivazione di alcuni mezzi specifici, cioè effettivamente bisognava fare affluire presso la nave OPEN ARMS un mezzo idoneo a recuperare i minori per portarli a terra, però appunto, data la situazione credo che la decisione di far intervenire un mezzo della Capitaneria di Porto o della Guardia di Finanza per effettuare questa operazione fosse da parte mia subordinata all'autorizzazione da parte del Ministero dell'Interno, anche per il semplice fatto che...i minori, per quanto possibile, in dipendenza appunto alle situazioni generali dei luoghi di accoglienza , dovrebbero poi essere destinati a strutture specifiche diverse da quelle dove normalmente vengono accolti i migranti. Sicuramente sapete che anche all'interno del centro hotspot di Lampedusa c'è una sezione che viene dedicata all'accoglienza di donne oppure di minori , ma ...ha capacità ricettive molto limitate e comunque la situazione che riguarda la gestione dei minori stranieri non accompagnati presenti nel territorio nazionale ha un riferimento a livello centrale, che conosce la situazione di tutta l'Italia, proprio nel dipartimento delle libertà civili e l'immigrazione ed è questa struttura che, sulla base della disponibilità dei posti nell'ambito del territorio, poi comunica alla Prefettura dove queste persone, dove questi minori possano essere ricevuti ed accolti”).*

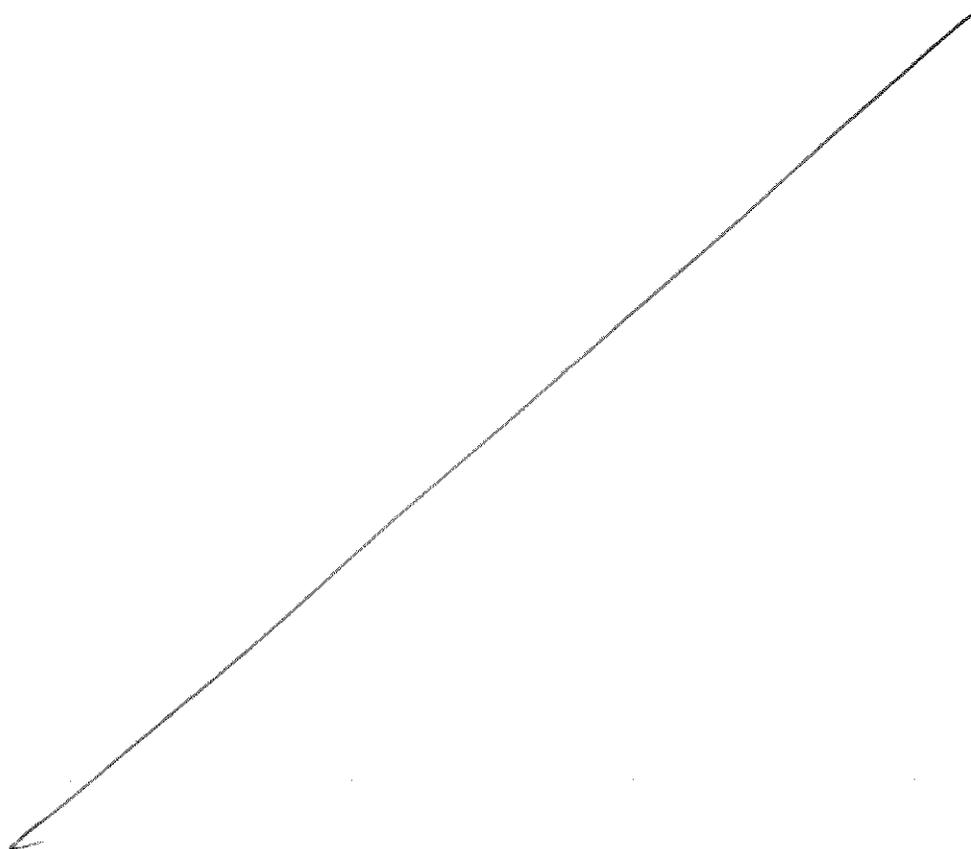
Di tal che, secondo il Tribunale, non pare possa affermarsi che lo sbarco (seppur non “immediato”) non sia avvenuto in tempi compatibili con quelli esatti dal nostro ordinamento, ovverosia “in tempi ragionevoli”.

In verità, non può astrattamente escludersi che lo sbarco avesse richiesto i tempi poi registrati (poco più di 24 ore) anche per la consapevolezza da parte delle autorità poi chiamate ad attivarsi, dopo la comunicazione dell'elenco dei minori trasmessa da OPEN ARMS e la conseguente apertura delle tutele effettuata dal Tribunale per i Minorenni, della posizione assunta dal Ministro SALVINI nei confronti dei migranti in genere e di quelli che si trovavano a bordo dell'OPEN ARMS in specie e, conseguentemente, per la “preoccupazione” di assumere iniziative poco gradite al predetto Ministro o comunque interpretabili come una “presa di posizione” nel contesto di una conclamata crisi di Governo che vedeva i due

principali antagonisti (CONTE e SALVINI) fronteggiarsi pubblicamente anche, e proprio, sul caso OPEN ARMS.

Tuttavia, per il Collegio, quella appena rappresentata altro non è che un'ipotesi meramente congetturale, affatto supportata da adeguati elementi dimostrativi e, comunque, non addebitabile all'imputato.

Pertanto ed in conclusione, non solo i minori, una volta fatto ingresso nelle acque nazionali in data 15 agosto 2019, avrebbero potuto sbarcare, e di fatto sbarcarono, indipendentemente da un formale rilascio del POS o di altro provvedimento autorizzativo da parte dell'imputato, ma, in ogni caso, il loro sbarco avvenne, dopo l'inoltro dell'elenco dei nominativi, una volta aperte le tutele e non appena predisposte tutte le necessarie misure di accoglienza previste dalla normativa vigente, in tempi, sicuramente, ragionevoli e comunque non difformi rispetto alle previsioni della normativa vigente.



M.

H.

V) CONSIDERAZIONI FINALI

Il convincimento che nella vicenda oggetto del presente procedimento nessun obbligo di fornire il POS gravasse sullo Stato italiano, né, dunque, sull'odierno imputato, esime evidentemente il Collegio dall'affrontare analiticamente diverse tematiche prospettate ed animatamente dibattute dalle parti quali, ad esempio, quelle relative alla circostanza che la nave OPEN ARMS avesse potuto fungere da POS, ovvero al fatto che il primo intervento non avesse in realtà riguardato un'imbarcazione in distress, o ancora al fatto che i tempi trascorsi in attesa del POS potevano legittimamente spiegarsi (*anche tenuto conto dei considerevoli tempi ordinari di sbarco impiegati in altre operazioni di salvataggio concluse in Italia, anche in epoca diversa dalla reggenza SALVINI del Ministero dell'Interno*) con l'esigenza di provvedere prima alla distribuzione dei migranti fra gli Stati Europei.

In proposito e solamente per ragioni di completezza, il Collegio reputa opportuno limitarsi a rassegnare qualche brevissima considerazione.

A) La nave OPEN ARMS come POS temporaneo

Il tema dell'idoneità della nave OPEN ARMS a fungere dal POS "temporaneo" è stato prospettato in chiave difensiva, per dimostrare, in buona sostanza, che del tutto legittimamente, in attesa dell'individuazione del POS definitivo, i migranti potevano essere trattiene sull'imbarcazione.

Ed in realtà la possibilità che la nave soccorritrice possa servire come luogo di sicurezza temporaneo risulta in qualche misura asseverata dall'allegato alla risoluzione MSC 167(78) ai punti 6.12 e seguenti.

Invero, nel suddetto allegato - evidenziata al punto 6.12 la definizione del "luogo di sicurezza" come quello "ove le operazioni di salvataggio si considerano terminate" e dove "la sicurezza della vita dei sopravvissuti non è più minacciata e dove i loro bisogni umani di base (come cibo, riparo e cure mediche) possono essere soddisfatti" e dal quale "possono essere organizzati i trasporti per la destinazione successiva o finale dei sopravvissuti" - viene indirettamente affermato (al punto 6.13) che "la nave che presta soccorso" "può servire come luogo di sicurezza temporaneo".



Più esattamente al punto 6.13 si legge: *“Una nave che presta soccorso non dovrebbe essere considerata un luogo di sicurezza basandosi solo sul fatto che i sopravvissuti non sono più in pericolo immediato una volta a bordo. La nave che presta soccorso potrebbe non disporre di strutture e attrezzature adeguate per sostenere persone aggiuntive a bordo senza compromettere la propria sicurezza o per prendersi cura adeguatamente dei sopravvissuti. Anche se la nave è in grado di ospitare in sicurezza i sopravvissuti e può servire come luogo di sicurezza temporaneo, essa dovrebbe essere sollevata da questa responsabilità appena possibile, una volta che possono essere organizzate alternative”*.

Mentre il successivo punto 6.14 dell'allegato recita: *“un luogo di sicurezza può essere sulla terraferma, oppure a bordo di un'unità di soccorso o di un'altra nave o struttura idonea in mare, che può servire come luogo di sicurezza fino a quando i sopravvissuti non vengono sbarcati alla destinazione successiva.”*

In estrema sintesi, dalle summenzionate disposizioni parrebbe ricavarsi che: 1) di regola una nave che presta soccorso non possa fungere da “luogo di sicurezza” (*così come definito al punto 6.12, come luogo dove le operazioni di salvataggio si considerano terminate*) e ciò perché potrebbe non essere adeguatamente attrezzata sia per sostenere le persone “ospitate” senza compromettere la propria sicurezza sia per prendersi cura adeguatamente dei sopravvissuti (*in sostanza, perché potrebbe non essere in grado di garantire alle persone soccorse, per quel che si ricava al punto 6.12, che la loro vita non sia più minacciata e che i bisogni umani di base - come cibo, riparo e cure mediche- siano soddisfatti*); 2) se la nave che presta soccorso è in grado di ospitare in sicurezza i sopravvissuti può fungere da luogo di sicurezza temporaneo; 3) in quest'ultimo caso *“la nave dovrebbe essere sollevata da questa responsabilità non appena possibile, una volta che possano essere organizzate alternative”*.

Peraltro, dall'esclusivo richiamo, a proposito dell'idoneità della nave a fungere dal POS temporaneo, alla capacità di ospitare “in sicurezza” i sopravvissuti, parrebbe potersi ricavare l'esistenza di livelli di requisiti diversi per il POS definitivo e per il POS temporaneo.

Nel senso che, mentre nel POS definitivo le strutture e le attrezzature devono essere capaci, non solo di garantire la sicurezza dell'ospite, ma altresì di garantire un trattamento adeguato (*“dove i bisogni umani di base - come cibo riparo e cure mediche- possano essere soddisfatti”*; *“dove si possa prendere cura adeguatamente dei sopravvissuti”*), nel POS

M.

temporaneo sembrerebbe richiesta solo la capacità di ospitare “in sicurezza” i sopravvissuti.

Naturalmente, non si vuol dire che l’esigenza della soddisfazione dei bisogni umani di base (cibo, riparo, cure mediche) non sia richiesta nel caso del POS temporaneo, perché si tratta di aspetti comunque riconducibili alla salvezza e alla sicurezza dell’individuo e di conseguenza alla sicurezza della “struttura” ospitante, ma soltanto che con siffatta distinzione nell’allegato si sia voluto comunque indicare che la mancata soddisfazione dei suddetti bisogni primari escluderebbe la capacità della nave a fungere da POS temporaneo solo quando detto difetto venisse in concreto ad incidere, compromettendola, sulla sicurezza dei sopravvissuti e della nave.

Il che starebbe a significare, proprio in considerazione della temporaneità del luogo di sicurezza, che i requisiti esatti per ritenere la nave di soccorso idonea a fungere da POS temporaneo non sono gli stessi richiesti per il POS definitivo, essendo parametrati principalmente all’esigenza di ospitare “in sicurezza” i sopravvissuti e potendo quindi ritenersi meno gravosi rispetto a quelli esatti per il POS definitivo.

Riconosciuto che astrattamente la nave soccorritrice avrebbe potuto fungere da POS temporaneo, sarebbe comunque tutto da dimostrare che OPEN ARMS, nello specifico caso in esame, avrebbe avuto la capacità di farlo e cioè di garantire la sicurezza dei migranti e dell’equipaggio.

Invero, al di là del fatto che i bisogni primari (*cibo riparo e cure mediche*) venissero garantiti, la situazione di sovraffollamento della nave (*rassegnato eloquentemente dalle drammatiche immagini registrate nei video prodotti agli atti*), il livello di sofferenza psichica dei migranti registrati in taluni report rassegnati dei testi e culminato in casi nei quali taluno di essi si era gettato in mare, addirittura senza sapere nuotare, le precarie condizioni igieniche nelle quali versavano (*quali rappresentate dalla relazione redatta dal CISOM il 15 agosto 2019⁶⁸*) inducono quanto

⁶⁸ Cfr. al FALDONE n. 4 , all’allegato nr. 23 della documentazione prodotta dal PM , la relazione redatta da uno Staff del Corpo Italiano di Soccorso dell’Ordine di Malta (CISOM) , avente ad oggetto “*sopralluogo a bordo di Unità Navale Proactive della ONG Open Arms, in cui tra l’altro si legge “Presenti a bordo 147 naufraghi, 95 uomini e 31 minori” “La situazione generale vede condizioni igienico-sanitarie pessime: spazi non idonei ad ospitare un così ingente numero di persone. I naufraghi vivono da 14 giorni ammassati gli uni sugli altri, non c’è possibilità di deambulare, sono presenti solo due bagni chimici e spesso i naufraghi sono costretti ad espletare i loro bisogni fisiologici nello stesso spazio in cui dormono e mangiano; non ci sono docce o lavabi, non c’è possibilità di provvedere all’igiene personale e degli indumenti, né di lavarsi se non con acqua di mare. Inoltre, rileviamo condizioni di salute mentale precarie, stato d’animo a bordo è di profondo sconforto”.*

meno a dubitare che OPEN ARMS avrebbe potuto fungere da POS temporaneo, soprattutto se per tutto l'arco di tempo in contestazione.

Né la circostanza che nel tavolo tecnico di coordinamento del contrasto all'immigrazione illegale via mare tenutosi il 12 febbraio del 2019 si fosse convenuto, *"riportandosi a quanto stabilito dalle norme internazionali"*⁶⁹, che la nave soccorritrice potesse fungere da POS temporaneo potrebbe indurre a considerazioni diverse.

In primo luogo, perché in quello stesso tavolo tecnico tale eventualità, secondo quanto riferito dal teste LIARDO, era comunque subordinata al fatto che la nave fosse strutturalmente adeguata ed in grado di dare assistenza massima al personale di bordo (*LIARDO : "assolutamente sì...una nave che sia...in grado di dare assistenza massima al personale che sta a bordo può essere considerata un Place of safety temporaneo , ovviamente deve avere le strutture per essere considerato un Place of Safety temporaneo"*), occorrendo ricordare che il suddetto teste, interrogato sulla possibilità che OPEN ARMS nelle condizioni in cui versava potesse costituire un POS temporaneo aveva, dapprima, risposto negativamente (*"avv. BONGIORNO : quella nave in quelle condizioni poteva essere un pos temporaneo? ; teste LIARDO : "stante il numero di persone a bordo, il fatto che era certificata come nave da carico da 19, direi di no")* e, subito dopo, invitato a considerare che la nave si trovava "alla fonda", davanti a Lampedusa, si era limitato ad asserire che detta nave in quei frangenti era assistita al massimo livello dalle autorità italiane, senza poter però affermare che la nave fosse autonomamente in grado di dare adeguata assistenza alle persone che aveva preso a bordo (*stando alla fonda "chiaramente non erano più in pericolo , erano nelle condizioni di essere ridossati , avevano l'assistenza sanitaria ogniqualvolta era necessario, le nostre motovedette che pattugliavano in area, atteso il fatto che c'era la possibilità , come poi effettivamente è avvenuto che qualcuno si lanciasse in acqua , quindi avevano l'assistenza massima che potevamo dare in quelle condizioni"*).

In secondo luogo, perché - *ammesso che nel summenzionato tavolo tecnico a proposito del POS temporaneo si fosse stabilito qualcosa di diverso rispetto alla normativa internazionale (circostanza, come accennato, messa seriamente in dubbio dal teste LIARDO)* - le decisioni assunte in quella circostanza nemmeno erano state formalizzate in disposizioni

⁶⁹ Cfr. dichiarazioni rese dal teste LIARDO il 17/17"021 , pg. 50 delle trascrizioni.

normative, tampoco di rango pari a quelle penali che oggi si assumerebbero violate, sicché giammai avrebbero potuto legittimare, scriminandola, una condotta penalmente rilevante.

D'altra parte l'ampio uso del condizionale anche nelle su richiamate disposizioni dell'allegato (*cf. p. 6,13 in particolare* : "non dovrebbe essere considerata un luogo di sicurezza" "dovrebbe essere sollevata da questa responsabilità appena possibile"), non può non incidere, limitandola, sulla chiarezza del conseguente precetto normativo, sì da riproporre in termini analoghi a quelli già evidenziati, il problema del rispetto del principio di tassatività con tutto quel che consegue in termini di esigibilità della condotta richiesta.

B) La redistribuzione <<ex ante>> delle persone soccorse

Altro tema sul quale si è a lungo dibattuto è quello, pur esso prospettato dalla Difesa, della redistribuzione dei migranti e dell'esigenza rimarcata anche dall'imputato nel corso del suo esame dibattimentale e nelle sue spontanee dichiarazioni che, prima di procedere allo sbarco dei migranti soccorsi, prima della concessione del POS, si fosse raccolto l'impegno degli Stati Europei a farsi carico di una parte (cospicua) dei suddetti migranti.

L'esigenza che venisse rispettata tale procedura (*il fatto cioè che la redistribuzione dei migranti avvenisse prima dello sbarco, <<ex ante>> per dirla con l'imputato*) corrispondeva ad una precisa linea politica adottata dal Governo CONTE Uno, rielaborata nel corso del summenzionato tavolo tecnico del febbraio del 2019, proposta agli Stati Europei ed accettata da buona parte di essi.

Ciò, secondo la tesi difensiva, da una parte, inciderebbe sensibilmente sui tempi richiesti per il rilascio del POS, essendo ben possibile che, per ottenere da parte dei Paesi Europei un impegno affidabile per la distribuzione di un numero congruo di migranti, fossero necessari diversi giorni durante i quali i medesimi migranti sarebbero tenuti ad aspettare il raggiungimento delle intese necessarie e quindi l'autorizzazione allo sbarco; dall'altra, giustificerebbe il ritardo nell'autorizzazione allo sbarco o alla concessione del POS.

Orbene, al di là della condivisibilità o meno della ragioni (*per lo più legate alla necessità di superare le criticità derivate all'Italia dalla*

Convenzione di Dublino) per le quali il Governo aveva deciso di adottare la cennata linea d'azione ("ex ante"), risulta evidente che tale linea non venne traslata in disposizioni normative, tantomeno di rango pari alle norme internazionali in materia SAR o a quelle interne, penali, che si contestano all'imputato.

Sicché, per le medesime ragioni sopra evidenziate, pare quanto meno opinabile che le esigenze legate alla redistribuzione avrebbero di per sé potuto giustificare un ritardo nella concessione del POS ove questo fosse stato obbligatorio.

C) Il divieto di respingimento e l'obbligo di concedere il POS

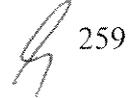
Altra questione sulla quale si è a lungo soffermata l'attenzione delle parti è quella relativa al divieto di respingimento e all'eventualità, prospettata dalla pubblica accusa, che vietando alla nave OPEN ARMS, col decreto interministeriale dell'1 agosto 2019, l'ingresso nelle acque nazionali e non concedendo il POS, l'Italia avesse potuto non ottemperare all'obbligo di non respingimento stabilito dal diritto internazionale .

Al riguardo - *nel rimarcare come in nessuno dei due capi d'imputazione risulti specificamente contestata all'imputato, quale condotta incriminata, di avere violato il diritto internazionale di non respingimento emanando o concorrendo ad emanare il decreto interministeriale summenzionato*- giova osservare che, secondo quanto condivisibilmente affermato dalla S.C. di Cassazione⁷⁰, il divieto in questione ha quale

⁷⁰ Cfr. CASS. 2021 nr. 15869 per la quale : "Il diritto al non-respingimento ("non refoulement") in un "luogo non sicuro" - enunciato dall'art. 33 della Convenzione di Ginevra - costituisce principio internazionale consuetudinario di carattere assoluto, cui deve riconoscersi valenza di "ius cogens" in quanto proiezione del divieto di tortura, e come tale invocabile - secondo l'interpretazione data dalla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo all'art. 3 della Convenzione EDU - non dai soli "rifugiati", ma da qualsiasi essere umano che possa essere respinto verso una nazione in cui sussista un ragionevole rischio di subire un pregiudizio alla propria vita, alla libertà, ovvero all'integrità psicofisica.

(In applicazione del principio, la Corte ha annullato la condanna per i reati di violenza e resistenza a pubblico ufficiale degli imputati, migranti clandestini, che avevano reagito con minacce alla decisione del comandante della nave intervenuta a riportarli in Libia, quale luogo non sicuro, ritenendo integrata la scriminante della legittima difesa).

Nelle motivazioni della sentenza, tra l'altro, si legge che "...il non-refoulement assurge al livello di norma cogente, nella misura in cui, appunto, sia funzionale a proteggere la persona da trattamenti riconducibili alla tortura" e costituisce "Un principio di diritto internazionale consuetudinario, sostanzialmente assoluto, invocabile non solo dai "rifugiati" (art. 33 Convenzione di Ginevra), ma, così come chiarito dalla Corte europea dei diritti dell'uomo, da qualunque essere umano nei confronti di qualunque paese in cui l'individuo interessato corra un

 259

contenuto *“solo il non respingimento verso un paese ove sussista un ragionevole rischio che la persona interessata possa subire un pregiudizio alla propria vita, alla libertà ovvero alla integrità psicofisica”* e a tale *“divieto...non corrisponde l'obbligo di consentire l'ingresso della persona interessata nel territorio dello Stato”*.

Sicché, fermo restando che l'obbligo di non respingimento costituisce un principio fondamentale di protezione, complemento logico del diritto di chiedere asilo riconosciuto nella Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo e norma di diritto internazionale vincolante per tutti gli Stati, deve escludersi - *data la mancata correlazione evidenziata dal Supremo Collegio (tra il divieto di respingimento e l'obbligo di consentire l'ingresso della persona interessata nello Stato)* - che la sussistenza dell'obbligo di concedere il POS in capo allo Stato italiano (e di conseguenza all'imputato) potesse farsi discendere dall'obbligo di ottemperare al divieto di non respingimento.

Tanto più che, nella fattispecie in esame, può con sicurezza escludersi che lo Stato italiano avesse respinto i migranti (*e tra essi i “rifugiati”, coloro i quali avrebbero avuto diritto di asilo e coloro che avrebbero potuto correre il rischio effettivo di subire una violazione dei propri diritti fondamentali internazionalmente riconosciuti*) verso *“una nazione in cui sussista un ragionevole rischio di subire un pregiudizio alla propria vita, alla libertà, ovvero all'integrità psicofisica”*.

Invero, lo Stato italiano, inizialmente, col decreto dell'1 agosto 2019 si era limitato ad interdire l'accesso ad OPEN ARMS (*che peraltro in quel momento si trovava, in acque internazionali, ad oltre 50 miglia dalle coste italiane*) nelle acque territoriali, senza con ciò respingerla verso paesi nei quali i migranti avrebbero corso il rischio di subire i pregiudizi alla propria vita sopra specificati (in tesi, verso la Libia), confidando sul fatto che i paesi direttamente “responsabili” (Spagna e Malta), ove i migranti non avrebbero corso i rischi sopra specificati, avrebbero potuto accogliere i migranti.

E di seguito, una volta intervenuto il provvedimento del Presidente del TAR, le autorità italiane avevano acconsentito che la nave ridossasse

rischio effettivo di subire una violazione dei propri diritti fondamentali internazionalmente riconosciuti.”

“Un divieto a cui non corrisponde l'obbligo di consentire l'ingresso della persona interessata nel territorio dello Stato, ma il cui contenuto riguarda solo il non respingimento verso un paese ove sussista un ragionevole rischio che la persona interessata possa subire un pregiudizio alla propria vita, alla libertà ovvero alla integrità psicofisica”.

vicino a Lampedusa, sempre nel convincimento che altra Nazione (la Spagna) dovesse farsi carico dei migranti, in ogni caso, anche in questo segmento di condotta, non respingendo i migranti verso una nazione verso la quale avrebbero corso i rischi sopra precisati.

D) *La condotta di OPEN ARMS in occasione del primo evento e i suoi riflessi sulla legittimità del provvedimento interministeriale dell'1 agosto 2019.*

Altro tema controverso, approfonditamente dibattuto dalle parti, è quello relativo alla condotta tenuta da OPEN ARMS in occasione del primo evento SAR ed alla legittimità del provvedimento interministeriale dell'1 agosto 2019 vietante l'ingresso di OPEN ARMS nelle acque nazionali.

Con riferimento a tale argomento (*del quale sopra, in premessa, si è già accennato*) si è tenuta un'intera udienza nella quale, tra l'altro, si sono partitamente analizzati, i movimenti della OPEN ARMS in data 1 agosto 2019 e - anche sulla base dalle video riprese effettuate dall'equipaggio del sommergibile della Marina italiana Venuti- le condizioni del "barchino" che conteneva i migranti poi trasbordati sull'imbarcazione della ONG.

Tale approfondimento secondo la Difesa sarebbe valso a dimostrare che l'imbarcazione soccorsa non versava in situazione c.d. di *distress* e che non di operazione di salvataggio si era trattato, bensì di un'operazione diretta a realizzare il trasferimento di migranti irregolari in Italia, circostanza quest'ultima confortata dai movimenti della nave e dai suoi repentini cambi di rotta che inducevano a ritenere che OPEN ARMS non avesse avvistato casualmente il barchino poi soccorso, ma che si fosse trattato di un caso di "consegna concordata".

Peraltro, la circostanza che nel decreto in questione si fosse riportato il termine *distress* a proposito del barchino dei migranti, non valeva a significare che detta imbarcazione versasse in quella situazione di pericolo, trattandosi del termine riferito da OPEN ARMS e pedissequamente riportato prima da IRMCC nelle sue comunicazioni alle Autorità statali e poi nel decreto.

Pertanto, sempre secondo la Difesa, non potevano esservi dubbi sul fatto che il decreto interministeriale fosse stato legittimamente adottato e che il successivo provvedimento di sospensione del Presidente del TAR, diretto ad assicurare immediata assistenza ai migranti, non avesse annullato i suoi

effetti, in ogni caso non imponendo allo Stato italiano l'obbligo di fornire un POS.

Si è già rimarcato, come secondo il Collegio, sull'Italia non gravasse alcun obbligo di indicare il POS (*per nessuno dei tre eventi SAR*) e come, in definitiva, sull'odierna decisione non assuma alcuna rilevanza la questione della legittimità dell'adozione del decreto dell'1 agosto 2019.

Al riguardo, non può tuttavia sottacersi che le circostanze analizzate nel corso del dibattimento sulla base del monitoraggio all'epoca dei fatti effettuato dall'equipaggio del sommergibile VENUTI (*in virtù delle quali non può negarsi che sussistano elementi di sospetto che fossero state "enfaticizzate" le condizioni in cui versava il barchino e che l'avvistamento di quest'ultimo da parte di OPEN ARMS non fosse stato "casuale"*) non erano affatto note al Ministero degli Interni e a quelli delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Difesa nel momento in cui il decreto era stato emesso (*almeno secondo quanto emerso in dibattimento*).

Sul punto, lo stesso SALVINI ha affermato, per un verso, che il Ministero dell'interno non era al corrente della presenza del sommergibile Venuti in occasione della prima operazione di soccorso effettuata da OPEN ARMS, né del fatto che fosse in corso "un'attività di monitoraggio" riguardante la nave in argomento.

Per altro verso, che nel momento in cui il Comandante dell'OPEN ARMS a proposito del primo evento SAR aveva parlato di *distress* non v'erano motivi per dubitare che i migranti fossero stati soccorsi in mare perché versavano in situazione di difficoltà (*cf. pg. 51 delle trascrizioni dell'udienza del 12/1/2024*).

L'unico elemento di cui era a conoscenza il Ministero che facesse "*pensare al problema dell'immigrazione clandestina*", al momento dell'adozione del decreto in questione, era il fatto che nei confronti del Comandante CREUS fosse stata avanzata una richiesta di rinvio a giudizio per reati legati all'immigrazione clandestina.

Circostanza che, secondo l'imputato, da un lato, non sarebbe stata ostativa all'eventuale rilascio del POS, dall'altro, doveva considerarsi sufficiente a legittimare il decreto interministeriale in argomento ("*Beh ripeto la sola richiesta di rinvio a giudizio per reati legati all'immigrazione clandestina, mi sembra un'evidenza assolutamente sufficiente*").

 262

Peraltro, sempre secondo l'imputato, la posizione del Ministero al momento dell'adozione del decreto interdittivo non era legata alle condizioni in cui versava l'imbarcazione soccorsa (*"la nostra posizione ...non dipendeva dal distress..."*) .

Invero, secondo il SALVINI, nell'emettere il decreto dell'1 agosto col quale era stato vietato l'ingresso ad OPEN ARMS, "il passaggio della nave" era stato ritenuto "non inoffensivo" perché si trattava di un'imbarcazione battente bandiera non italiana che aveva raccolto immigrati in acque non di competenza italiana, senza il coordinamento italiano.

Aggiungendo, in proposito, l'imputato, per un verso che tutti i casi di ingresso in acque nazionali di *"imbarcazioni battenti bandiere non italiane che non avevano assunto il coordinamento italiano e avevano raccolto immigrati in acque non di competenza italiane"* venivano trattati allo stesso modo, quali fattispecie che riguardavano l'immigrazione clandestina; per altro verso, che con una sua direttiva del 18 marzo 2019 aveva statuito che: *"Nel caso in cui l'evento di soccorso si sia verificato in acque di responsabilità libiche e sia stato compiuto di iniziativa da una nave soccorritrice, senza il coordinamento del Comando di Roma, non sussistono i criteri dettati dalle convenzioni internazionali per l'attribuzione di un Place Of Safety in Italia"* , di guisa che, nei casi sopra considerati, il passaggio veniva "automaticamente" considerato "non inoffensivo" per il solo fatto che la nave avesse imbarcato dei migranti a prescindere dal fatto che lo avesse fatto o meno a seguito di un'operazione di soccorso (cfr. pg. 23 delle trascrizioni dell'udienza del 12/1/24).

Orbene, merita di ricordare, da una parte, che il suddetto decreto interministeriale dell'1 agosto 2019 era stato emesso ai sensi dell'art. 11 comma 1-ter del D.Lgs 286/1998 , come modificato dal D.L. n. 53/2019 convertito nella legge n. 77/2019 (c.d. *Decreto sicurezza bis*), nel presupposto che dall'intervento dell'OPEN ARMS potesse desumersi, anche alla luce di pregresse analoghe condotte, "l'intenzione della nave di porre in essere un'attività volta al preordinato e sistematico trasferimento illegale di migranti in Italia" sì da integrare, nel caso di ingresso nelle acque nazionali, gli "estremi di un passaggio non inoffensivo" di cui all'art. 19 della Convenzione UNCLOS.

Dall'altra, che la stessa Convenzione UNCLOS evocata nel decreto, all'art 18 parla di "passaggio inoffensivo" nel caso in cui sia finalizzato a prestare soccorso a persone, navi o aeromobili in pericolo o in difficoltà.

Sicché, deve sicuramente convenirsi, col P.M. e col Collegio per i Reati ministeriali di Palermo, che nel caso di operazioni dirette al salvataggio di persone in pericolo o in difficoltà, giammai possa ritenersi il passaggio “non inoffensivo”, sì da eludere le assolutamente prioritarie le esigenze di soccorso.

Peraltro, lo stesso Tribunale per i Reati ministeriali ha posto in risalto la circostanza che nelle premesse del decreto in questione si fosse parlato di natante in *distress*, “non mettendo in dubbio la rappresentazione dei fatti riferita dal comandante della nave ad IMRCC”.

Di guisa che il medesimo Tribunale, alla stregua del cennato compendio normativo nazionale ed internazionale, aveva rilevato in via incidentale l’illegittimità del menzionato decreto interdittivo.

Nel corso del processo, oltre all’imputato SALVINI anche i testi PIANTEDOSI, LIARDO e LIGUORI hanno, sostanzialmente, affermato che il termine *distress* adoperato nel decreto non era stato il frutto di una valutazione sulle condizioni in cui effettivamente versava il natante soccorso, bensì il risultato della pedissequa riproduzione nel provvedimento ministeriale di quanto rassegnato da OPEN ARMS al momento della segnalazione.

Da ciò dovrebbe trarsi, secondo la Difesa, per un verso, il venir meno dell’argomento principale (*cioè l’ammissione del fatto che la presa a bordo da parte di OPEN ARMS era stata realizzata in seguito ad un’operazione di soccorso*) in base al quale si era apprezzata l’inoffensività del passaggio di OPEN ARMS ed (*incidentalmente*) ritenuta l’illegittimità del decreto; per altro verso, la possibilità di rivalutare, alla luce delle nuove emergenze rappresentate dalle indicazioni fornite dal monitoraggio operato dal sommergibile VENUTI, se l’imbarcazione fosse stata in situazione di *distress* e dunque si fosse trattato di operazione di soccorso o di trasferimento di migranti irregolari.

Ebbene - *fermo restando che gli approfondimenti effettuati sulla base degli esiti dell’attività svolta dal personale operante a bordo del summenzionato sommergibile e degli ulteriori dati relativi al monitoraggio dei movimenti della nave non hanno prodotto risultati sicuri, né in un senso, né nell’altro (dovendosi in proposito rammentare che, anche ammesso che il*

barchino non presentasse la “falla” indicata da OPEN ARMS⁷¹, si trattava in ogni caso di un’imbarcazione così sovraccarica di persone da rendere costante il pericolo di un ribaltamento⁷²) – residua il fatto che per apprezzare (ancorché incidentalmente) la legittimità del provvedimento occorrerebbe pur sempre basarsi sulla situazione di fatto, e di diritto, esistenti e vigenti nel momento in cui è stato adottato.

In altre parole, detta valutazione andrebbe effettuata “ex ante” , cioè a dire alla luce della situazione giuridica vigente al momento della sua emanazione e sulla base degli elementi esistenti al momento della decisione e non sulla base di fatti successivi o di una istruttoria postuma.

Del resto, si ribadisce, stando a quanto dichiarato dall’imputato, il fatto che l’imbarcazione fosse stata o meno in *distress* non aveva avuto il benché minimo rilievo nella adozione del provvedimento interdittivo dell’1 agosto 2019 (“*la nostra posizione ...non dipendeva dal distress...*”) .

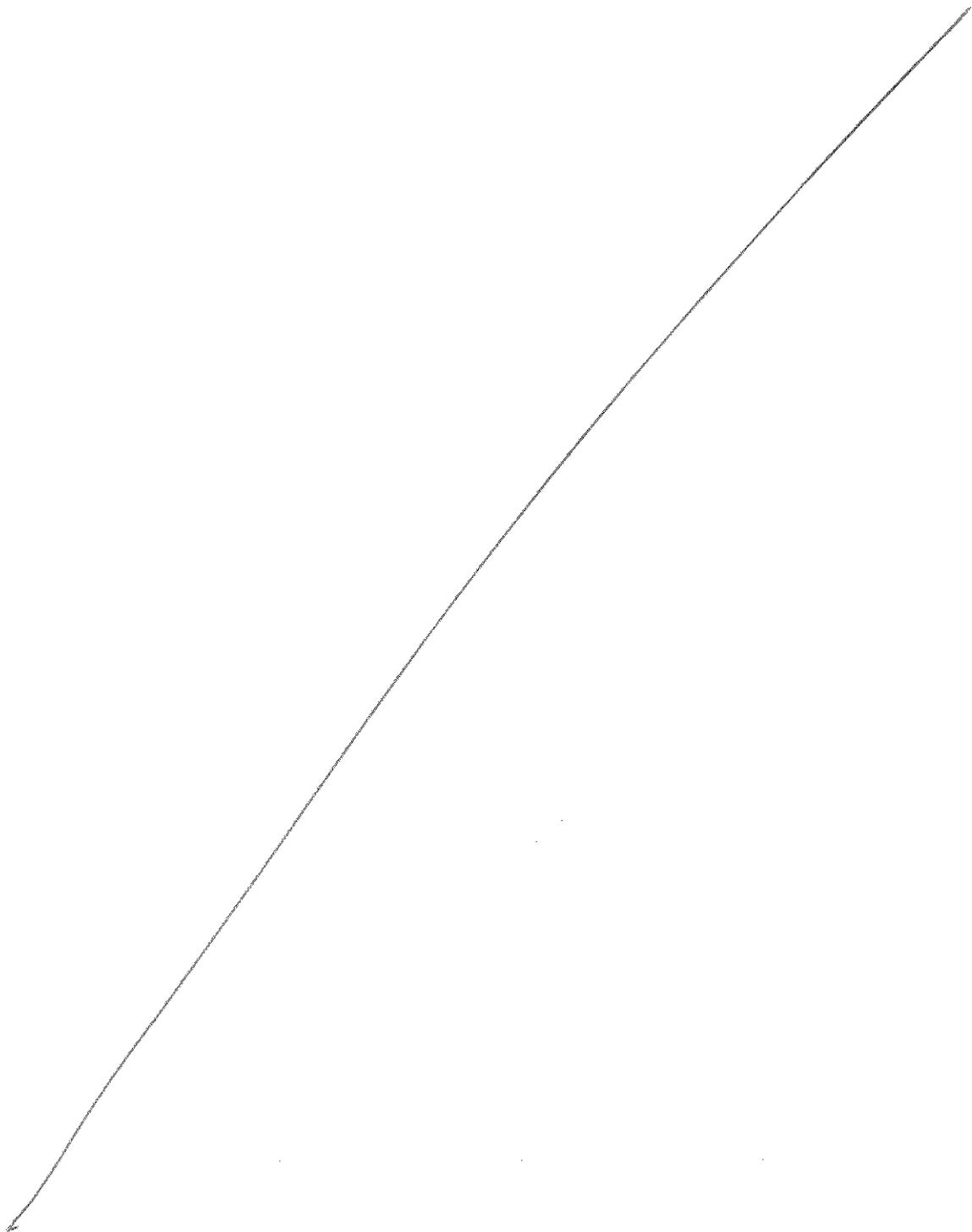
Invero, secondo il SALVINI - *al di là del fatto che in quel caso era stato pure considerato che nei confronti del comandante risultava formulata una richiesta di rinvio a giudizio per reati legati all’immigrazione clandestina-* per adottare il provvedimento in questione e per ritenere il passaggio della nave “non inoffensivo” doveva ritenersi sufficiente il fatto che si trattasse di un’imbarcazione battente bandiera non italiana, che avesse raccolto immigrati in acque non di competenza italiana e avesse agito senza il coordinamento italiano.

E, per il Collegio, merita di osservare come sia, soprattutto, <<l’automatismo>> col quale, nel caso di “*imbarcazioni battenti bandiere non italiane che avessero agito senza il coordinamento italiano e avessero raccolto immigrati in acque non di competenza italiane*”, il passaggio dovesse considerarsi “non inoffensivo” poiché fattispecie riguardante l’immigrazione clandestina, a dirla lunga sullo spessore dei presupposti che avevano determinato l’adozione del decreto interdittivo ed ad indurre a dubitare seriamente sulla conformità del provvedimento ai dettami delle

⁷¹ Cfr. nelle trascrizioni dell’udienza del 24/3/23 le dichiarazioni rese dai consulenti della Difesa, PALMESE Maurizio e FINELLI Massimo

⁷² Cfr. nelle trascrizioni dell’udienza del 24/3/23 le dichiarazioni rese dai consulenti del PM MAGAZZU’ Renato e MEGNA Dario e dai consulenti delle Parti Civili Legambiente ed OPEN ARMS , rispettivamente VITTORIO ALESSANDRO e GALINELLI Sandro

norme di diritto nazionale ed internazionale sopra cennate (*che, come anzidetto, tra l'altro esigono, che il passaggio non sia considerato offensivo se finalizzato a prestare soccorso a persone, navi ecc. in difficoltà*).



h.

h 266

h

IL DISPOSITIVO

In definitiva, reputa il Collegio che le risultanze processuali non consentano di pervenire nei confronti del SALVINI, in ordine ai due reati oggi ascrittigli, ad un giudizio di colpevolezza, di guisa che il medesimo deve essere assolto perché il fatto non sussiste.

P.Q.M.

Visto l'art. 530 c.p.p. assolve SALVINI Matteo dai reati ascrittigli perché il fatto non sussiste.

Visto l'art. 544 comma terzo c.p.p. indica in giorni novanta il termine per il deposito della sentenza.

Palermo, 20 dicembre 2024

Il Giudice est.
Andrea Innocenti

Il Giudice est.
Elisabetta Villa
EW.

Il Presidente est.
Roberto Murgia

*Con prorogamento del Presidente del
Giudice concesso per legge di giorni 90 -*

TRIBUNALE DI PALERMO
DEPOSITATO IN CANCELLERIA

Palermo, il 18/06/25

con termini prorogati.

IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Adesso C. Esposito

SOMMARIO

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO	1
MOTIVI DELLA DECISIONE.....	141
I) FATTI OGGETTO DEL PROCESSO.....	141
II) LA NORMATIVA IN MATERIA DI SOCCORSO IN MARE	158
III) L'OBBLIGO DELL'ITALIA DI CONCEDERE IL POS NEL CASO OPEN ARMS.....	176
III- A) L'Italia come possibile Stato di "primo contatto" dei tre eventi SAR...195	
III-B) Il c.d. "quarto evento SAR".....	212
III-C) La tesi della spontanea assunzione di responsabilità: le Medevac e l'autorizzazione al ridosso a Lampedusa.....	219
III – D) Il generale dovere di cooperazione in materia SAR come fonte dell'obbligo di POS.....	224
III – E) Brevi considerazioni sull'obbligo di concedere il POS gravante sullo Stato "di primo contatto"	234
IV) I REATI DI SEQUESTRO DI PERSONA E DI RIFIUTO DI ATTI D'UFFICIO CONTESTATI IN RELAZIONE AI MINORI NON ACCOMPAGNATI PRESENTI A BORDO DI OPEN ARMS.....	240
V) CONSIDERAZIONI FINALI.....	254
IL DISPOSITIVO	267

