



TRIBUNALE DI CATANIA

QUINTA SEZIONE PENALE

in sede di riesame ex art. 309 c.p.p.

Il Tribunale, composto da:

Maria Grazia Vagliasindi	Presidente
Simona Ragazzi	Giudice rel.
Paolo Corda	Giudice

riunito in camera di consiglio ai sensi degli artt. 309 e ss. c.p.p.;

esaminata l'istanza avanzata dal difensore di **F. M.**, nato a ...il, avverso l'ordinanza emessa dal Giudice per le Indagini Preliminari presso il Tribunale di Catania in data 20.10.2014 di applicazione della misura della custodia cautelare in carcere;

letti gli atti del procedimento, sciogliendo la riserva di cui all'udienza in camera di consiglio del 11.11.2014; osserva quanto segue.

Con l'ordinanza gravata il G.I.P. presso il Tribunale di Catania ha convalidato l'arresto dell'odierno indagato (e degli altri cinque odierni coindagati) e ha disposto l'applicazione della misura custodiale in carcere ritenendo sussistenti a loro carico gravi indizi di colpevolezza in ordine ai delitti di partecipazione ad una associazione finalizzata al favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, aggravato, perché commesso da un numero di persone superiore a tre, riguardante un numero di immigrati superiore a cinque e per aver esposto a pericolo la vita e l'incolumità dei migranti, ex art. 416, comma 6 c.p. e art. 12, comma 1 e comma 3 lett. a), b) e d), comma 3-bis e 3-ter D. Lgs. 286/1998, fatti accertati in Catania il 17.10.2014. Entrambi i reati sono aggravati dall'aver dato un contributo a un gruppo organizzato transnazionale.

Il compendio indiziario che sorregge le ipotesi delittuose contestate, qualificato grave dal G.I.P., emerge dai verbale di fermo degli indagati e di sequestro delle imbarcazioni coinvolte, dagli esiti dell'attività di inchiesta di bandiera e di constatazione operata dalla Marina Militare italiana (compendiate nelle informative del 17.10.2014), dalle dichiarazioni rese da cinque dei 323 migranti giunti in Italia a bordo della nave mercantile soccorsa dalle autorità italiane in alto mare tra il 15 e il 16 ottobre 2014 e infine approdati sulle coste siciliane, e dai riconoscimenti fotografici effettuati dai medesimi.

Con ricorso tempestivamente depositato in data 30.10.2014, integrato dai motivi in udienza, il difensore dell'indagato ha chiesto l'annullamento dell'ordinanza, deducendo i seguenti rilievi:

- a) il difetto di giurisdizione dello Stato italiano: la difesa contesta la tesi accusatoria, fondata sull'inchiesta di bandiera condotta nei confronti di un mercantile asseritamente privo di denominazione e di bandiera (*stateless*), laddove dagli atti di P.G. si evince che il mercantile si chiama TISS e batte bandiera Moldava, talché qualsia-

si intervento della Marina Militare avrebbe dovuto essere preceduto da apposita autorizzazione della Repubblica Moldava. In sintesi manca il presupposto per radicare la giurisdizione italiana ai sensi della Convenzione di Montego Bay;

- b) la mancanza di indizi concordanti e gravi del concorso dell'odierno indagato nei delitti contestati, data la vaghezza ed esilità delle dichiarazioni etero-accusatorie rese dai vari migranti escussi (peraltro riconducibili ad appena tre soggetti a fronte degli oltre 320 giunti) e la contraddittorietà e scarsa attendibilità tra le medesime dichiarazioni, considerato altresì che i migranti si sono resi irreperibili all'incidente probatorio disposto.

Giova premettere che la verifica della sussistenza dei reati contestati è pregiudiziale a sciogliere il nodo, che va necessariamente posto, della giurisdizione dello Stato italiano in materia penale.

Sussiste la gravità indiziaria di entrambi i reati configurati.

Il G.I.P. con motivazione accurata, logica nei vari passaggi, aderente alle risultanze obiettive in atti e rispettosa dei criteri di valutazione indiziaria, ha ritenuto la gravità indiziaria di entrambi i reati prospettati dal P.M.. Pertanto, per l'analitica esposizione del materiale di indagine e della dinamica degli eventi ci si riporta *per relationem* all'ordinanza del giudice e all'informativa del 17.10.2014 e relative integrazioni, richiamate anche nella richiesta del P.M..

Saranno esposti in sintesi i profili della fattispecie che attengono alla disamina dei temi giuridici segnalati e alla gravità degli indizi di colpevolezza a carico dell'odierno ricorrente.

Il soccorso in acque internazionali e l'approdo in Italia, nel Porto di Catania, di 323 migranti irregolari provenienti da vari Paesi dell'Africa e dell'Asia (in particolare dalla Siria), avvenuto il 16.10.2014, si inserisce nel quadro di un'operazione più vasta che rimanda all'esistenza di una robusta rete organizzata di soggetti siriani ed egiziani dedicata a procurare l'ingresso illegale in Italia di un elevato numero di cittadini di alcuni Paesi africani e del Medio Oriente a scopo di lucro.

Il 14.10.2014, ore 11,00 Unità navali e aree della Marina Militare italiana in servizio di controllo dei flussi migratori via mare in acque internazionali a seguito di segnalazione della relativa centrale operativa, localizzano una nave mercantile di notevoli dimensioni (lunga 60 metri e larga 9 metri: v. foto prodotte dal P.M. in udienza), apparentemente senza bandiera e con il nominativo artatamente occultato, in navigazione a ovest dell'isola greca di Creta e a 190 miglia a est della Sicilia, con verosimile direttrice verso le coste sudorientali di quest'ultima isola. La nave italiana alla luce di tali anomalie intraprende un'inchiesta di bandiera e successivamente esercita il diritto di visita ai sensi degli artt. 110 della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare di Montego Bay e 9-ter e quater D. Lgs. 286/98.

Incrociando i dati rilevati dalla Marina Militare italiana con quelli forniti dalla Guardia Costiera Turca si ricava che detta nave mercantile parte ufficialmente dal porto di Tuzla (Istanbul, Turchia) il 18.9.2014 con la denominazione di TISS (come riportato sull'AIS: Automatic Identificaton System) con sei uomini siriani di equipaggio diretta a

Beirut (Libano). Il 30.9.2014, navigando per il Mare Egeo con la nuova denominazione di “UCF-5”, a largo del porto di Famagosta (nella Repubblica Turca di Cipro del Nord, ove staziona per un molte ore, per poi ripartire verso la dichiarata meta di Beirut, città questa posta tuttavia su una rotta del tutto diversa da quella verso Nord Ovest di fatto seguita. Si dirige a questo punto al largo di Alessandria d’Egitto con la denominazione di “UCF-5”, ove staziona per un lungo periodo per poi riprendere la navigazione, stavolta con la denominazione TISS, diretta verso la non dichiarata rotta delle coste siciliane. Qui in acque internazionali la nave mercantile viene intercettata dalla nave militare italiana “Spica”, quindi monitorata a distanza in forma occulta e poi con elicottero, fino a quando ne viene constatato lo stato di grave e pericoloso sovraffollamento.

Alle ore 7.45 del 15.10.2014 vengono intercettate sul canale VH16 delle comunicazioni attinenti ad una richiesta di soccorso lanciata dal predetto mercantile con cui si segnala la presenza a bordo di circa 300 persone, l’assenza di comandante e di equipaggio, l’avaria dei motori e la conseguente necessità di immediato di salvataggio dei migranti.

L’ipotesi investigativa per cui nel descritto arco temporale compreso tra la metà di settembre e la metà di ottobre la nave mercantile abbia attuato il caricamento a bordo di masse di migranti dirette fin dall’inizio verso le coste italiane e che a ciascuna delle soste sopra rilevate abbia corrisposto il trasbordo sulla nave di gruppi numerosi ivi giunti attraverso imbarcazioni più piccole, ipotesi basata in principio sui dati oggettivi sopra esposti, oltre che sull’identità tra le manovre rilevate e quanto constatato in occasione di precedenti traversate di migranti, ha trovato conferma nei racconti dei viaggiatori.

Il primo “carico umano” di circa cento persone, chiamato dagli stessi organizzatori del viaggio “Gruppo 1”, viene condotto dagli organizzatori attraverso dei minivan e imbarcato a bordo della nave mercantile al largo della città turca di Mersin dopo un viaggio di circa sei ore su un gommone. Tanto i componenti dell’equipaggio del gommone quanto quelli della nave TISS, parlanti l’arabo, indossano passamontagna e, mimando il gesto del taglio della gola, minacciano i viaggiatori di morte ove non avessero tenuto lo sguardo basso. I viaggiatori vengono condotti in stiva sotto un telone (v. informazioni acquisite nell’immediatezza del controllo nell’annotazione di servizio integrativa della n. 17 del 2014 del 16.10.2014 redatta da ufficiali della Nave San Giusto e dichiarazioni del migrante Adbilkarim Amuri del 17.10.2014).

A confutazione dei rilievi difensivi, si può innanzitutto evidenziare come l’inchiesta di bandiera e il diritto di visita, dai cui esiti si ricavano gli elementi indiziari in esame, siano stati legittimamente compiuti.

Giova premettere che nel diritto internazionale vige il principio di libertà dell’alto mare (espressione omologa a quella di acque internazionali), che include la libertà di navigazione (art. 87 della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare, firmata a Montego Bay il 10.12.1982, entrata in vigore in Italia il 12.1.1995, a seguito di autorizzazione alla ratifica disposta con Legge 2.12.1994 n. 689), estendendosi la sovranità della Stato costiero fino al limite massimo, corrispondente oggi a 12 miglia marine, cui vanno aggiunte ulteriori 12 miglia marine (zona contigua, art. 33 Conv. Onu cit.) per

esercitare poteri di prevenzione e repressione in alcune materie, tra le quali anche il traffico internazionale di migranti.

Ciò non significa tuttavia che i natanti in acque internazionali costituiscano una zona franca, immune da qualsivoglia controllo degli Stati. In alto mare vi è sempre la possibilità di identificare un'autorità nazionale deputata al controllo del natante.

Il collegamento tra una nave e uno Stato si attua attraverso il requisito di nazionalità espresso dalla "bandiera" del natante (art. 91, par. 1). "*Le navi battono la bandiera di un solo Stato e, salvo casi eccezionali specificamente previsti da trattati internazionali o dalla presente convenzione, nell'alto mare sono sottoposte alla sua giurisdizione esclusiva*" (art. 92 Conv. Montego Bay).

Di contro, una nave priva di nazionalità o battente una bandiera che non è autorizzata ad alberare è soggetta al controllo e alla interferenza, cioè alla "giurisdizione" di qualsiasi Stato marittimo. Trattasi di un principio consolidato del diritto internazionale, che la suddetta norma della Convenzione di Montego Bay ratifica ulteriormente (per i precedenti v. caso Naim Molvan, in *British International Law Cases*, vol. I, 1964, p. 674, cit. in *Il Diritto Marittimo*, 2003, pag. 921, nota n. 47 e "*Magda Maria And Customary Law at Sea, a case note*" in *Netherlands Yearbook of International Law*, 1982, p. 143-149).

Il legame tra lo Stato e la nave delle essere "effettivo" (art. 91, par. 1, seconda parte, della Convenzione di Montego Bay). Tale condizione non sussiste nel presente caso.

Nel presente caso sia da una prima osservazione a distanza sia all'esito dell'ispezione (v. verbale redatto il 15.10.2014, ore 10,17) la nave mercantile in esame si presenta priva di bandiera (che non viene sventolata, come previsto) e di segnali identificativi, reca un nome parzialmente occultato e rimosso (la denominazione "TISS" risulta, infatti, cancellata con della vernice blu e sottostante a questa si intravede quella precedente di "BARKA"). Non solo, ma detta nave ha cambiato denominazione "ufficiale" più volte nel corso della navigazione (prima TISS, poi UCF 5 poi, dopo l'interrogazione della Marina Italiana, ancora TISS), ragionevolmente in funzione della necessità di sottrarsi ai controlli delle autorità, avuto riguardo all'attività illecita svolta. La nave manca anche di documenti di bordo, di dotazioni di sicurezza individuali e collettive (prescritte dalla Convenzione di Amburgo del 1979), nonché di viveri e acqua e, ulteriore dato di anomalia, svolge una rotta diversa da quella dichiarata.

Quanto all'asserita nazionalità moldava, dedotta dalla difesa a fondamento della illegittimità di un intervento ispettivo, previsto dalla Convenzione di Montego Bay solo per le navi prive di bandiera, vero è che all'inizio della propria navigazione in Turchia essa dichiara nazionalità moldava e che a bordo viene rinvenuto, insieme a strumentazione (bussola magnetica, carta nautica, sistema AIS in funzione, apparati radio VHF, GPS, ricevitore, etc.) denotante la professionalità dell'equipaggio, un passaporto moldavo, intestato a tale Marukhnenko Roman, ma tale documento non corrisponde a nessun soggetto a bordo, non è – come accennato – esibita la bandiera del suddetto Stato sulle parti scoperte del natante, né soprattutto a tale nazionalità sono correlati documenti ufficiali di bordo relativi al natante, in alcun modo rinvenuti. Trattasi insomma di un

collegamento – quello con la Repubblica Moldava – dissimulativo, al più operato alla stregua di c.d. “bandiera di comodo” e comunque non riscontrato.

Deve per completezza rilevarsi che l’ autorità italiana ha peraltro tempestivamente attivato richiesta di autorizzazione all’ inchiesta ex artt. 7 e 8 della Convenzione di Palermo sul crimine transazionale (ve ne è traccia nell’ annotazione di P.G. di evento SAR del 16.10.2014 redatta a bordo della Nave San Giusto), senza che consti agli atti che si sia ottenuta risposta.

Ciò chiarito, dalle dichiarazioni di alcuni dei migranti soccorsi, allorché giunti nel porto di Catania (HAMMAM Al Diry, SALEM Hany, MUJAHED Aladib, ADBILKARIM Amuri e ISMAIL Ahmed, tutti siriani), escussi in qualità di persone indagate del delitto di cui all’ art. 10-bis D. lgs. n. 286/1998, dichiarazioni ora tra loro sovrapponibili ora tali da integrarsi reciprocamente, si ricava che le centinaia di migranti trasportati, tutti provenienti dalla Siria, si sono imbarcati sulla nave mercantile in esame in occasione di più operazioni di trasbordo. Alcuni, raggiunta clandestinamente la Turchia, contattano “mediatori” siriani, i quali predispongono il loro viaggio. I mediatori hanno nomi diversi (per MUJAHED Aladib ha svolto tale opera un siriano di nome Abu Abderahman, contattato tramite Facebook; per Salem Hany un tale ABU OMAR, per HAMMAM Al Diry un siriano di nome Albaniasi Mahmud), ma pattuiscono tendenzialmente lo stesso corrispettivo compreso tra 6.000 o 6.500 dollari. Nella città di Mersin (Anatolia orientale) gli organizzatori li caricano su alcuni minibus (v. MUJAHED Aladib), per poi condurli su uno yacht (altri parlano di piccole imbarcazioni o gommoni), contenenti gruppi di alcune decine di persone, tramite i quali dalla spiaggia raggiungono la “nave di ferro” con la quale affrontano la restante traversata. Sebbene i membri dell’ equipaggio requisiscano loro cellulari e smartphone, sigillandoli in una busta, alcuni migranti riescono a nascondersi e tramite il Gps installato nei relativi apparecchi visualizzano la rotta di navigazione: la nave tocca prima il porto di Cipro, poi l’ Egitto al largo Alessandria d’ Egitto e successivamente fa rotta verso l’ Italia (Salem, Hammam. Ogni volta si tratta di lunghe soste, a seguito delle quali vengono caricati a bordo massicci gruppi di ulteriori migranti. Quando i migranti si rendono conto di trovarsi in Egitto, molti si ribellano temendo di non essere diretti in Italia come previsto. I membri dell’ equipaggio tuttavia li rassicurano di essersi fermati solo per fare rifornimento e imbarcare i viveri. Sostano invece un intero giorno prima della ripartenza, nel corso del quale imbarcano ulteriori 11 passeggeri siriani, i quali in seguito narrano di essere stati trasportati a bordo per mezzo di una piccola imbarcazione da un gruppo di egiziani armati di fucili. Dopo la ripartenza dall’ Egitto vengono riconsegnati i cellulari, cosicché i passeggeri possono seguire con il GPS la navigazione.

I viaggiatori sanno che il viaggio ha per destinazione le coste italiane e sono preventivamente avvisati che, se il natante fosse andato in avaria, avrebbero dovuto chiamare la Croce Rossa Italiana, della quale avevano l’ utenza telefonica.

I viaggiatori escussi riferiscono concordemente che i membri dell’ equipaggio sono sette uomini, probabilmente tutti siriani, tranne uno, che definiscono come “somalo” (in effetti ciò trova sostanziale riscontro nella circostanza che uno degli odierni indagati, F.

M., incluso nella *crew list*, pur se siriano, è di carnagione nettamente più scura degli altri, così da sembrare proveniente dal Centro Africa); che essi si distinguono dai restanti passeggeri in quanto durante la traversata non fanno parte della massa dei migranti che viaggia rinchiuso nella stiva, mentre dal momento del sorvolo della nave da parte di un elicottero, si uniscono a loro migranti scendendo nella stiva, confondendosi nella massa.

Acquisiti tali elementi su delega del P.M. si procede al sequestro del natante.

L'odierno indagato **F. M.** (foto n. 170 dell'album) viene concordemente riconosciuto tra i componenti dell'equipaggio della "nave grande" dai migranti Hammam Al Diry, Salem Hany e Mujahed Aladib. Tale concordante indicazione è corroborata dall'inclusione del nome dell'odierno ricorrente nella *crew list* fornita dalla Guardia Costiera turca nella veste di "capitano" dell'equipaggio.

Dalla coerenza e concordanza degli elementi esposti possono trarsi le seguenti conclusioni.

L'odierno ricorrente ha fatto parte dell'equipaggio della "nave grande" che ha condotto il viaggio di un'elevata moltitudine di migranti dalle coste della Turchia attraverso Creta, Cipro est e Alessandria d'Egitto in direzione delle coste della Sicilia fino alla improvvisa scoperta da parte della Marina Militare italiana e che ha compiuto, insieme ad altre persone, atti diretti a procurare l'ingresso di cittadini stranieri nel territorio italiano in violazione delle norme del T.U. sull'immigrazione, ciò facendo al fine di trarne un profitto, secondo il paradigma dell'art. 12 D. Lgs. 286/1998.

Lo attestano, quanto all'identificazione soggettiva del ricorrente, le dichiarazioni dei migranti escussi e gli esiti inequivoci dell'attività di constatazione compiuta dal personale delle navi militari italiane nell'esercizio dell'attività di polizia del mare, tutti apporti conoscitivi attendibili e genuini, perché frutto di osservazione ed esperienza personalmente vissute e reciprocamente convergenti in termini di piena e logica compatibilità.

Lo attestano, quanto alla natura, alla finalità e allo scopo di lucro ingiusto della condotta, le dichiarazioni dei viaggiatori e il peculiare percorso della navigazione, come monitorato dalle forze di polizia del mare italiane e riscontrato dall'inchiesta di bandiera e dalle informazioni della Guardia costiera turca. Tali fonti rivelano trattarsi di una navigazione programmaticamente rivolta a trasportare, dietro esorbitante corrispettivo economico (non inferiore a 6.000 dollari USA a persona), masse di migranti irregolari, caricate a bordo attraverso plurimi passaggi nel mare Mediterraneo a largo delle acque territoriali di vari Stati (Turchia, Grecia, Cipro, Egitto: v. i punti B, C ed E della rotta ricostruita nel grafico prodotto dal P.M. in udienza). Tali passaggi rimandano a un modo di operare previamente programmato e concertato tra equipaggio e cellule dislocate nei vari Paesi interessati da attività di imbarco di ulteriori masse di passeggeri, consapevolmente inserito nel più ampio quadro organizzato del traffico illegale di migranti.

Le dichiarazioni a discolta fornite dall'indagato in sede di interrogatorio dinanzi al GIP (nelle quali assume di essere stato un mero viaggiatore pagante e di essersi trovato sempre in stiva) contrastano, pertanto, con le convergenti e autonome dichiarazioni dei

sopra citati migranti, i quali hanno visto l'odierno indagato tra i membri dell'equipaggio. L'affermazione di essere stato costretto a fuggire dalla guerra verso l'Europa, al pari di tutti gli altri siriani trasportati, scarsamente si concilia poi sul piano logico con il ruolo di componente qualificato dell'equipaggio di una nave dedicata al trasporto illegale di migranti e di membro di una spregiudicata organizzazione a ciò rivolta.

Vanno respinte le censure di attendibilità e di debolezza del narrato dei migranti escussi, dovuta alla sopravvenuta irreperibilità degli stessi, fuggiti dai centri di accoglienza ove erano ospitati e dunque precocemente sottrattisi all'incidente probatorio già fissato dal giudice per raccoglierne la testimonianza.

Il difensore con la suddetta eccezione allude alla insufficienza del verbale di dichiarazioni di persone che non si potranno più ragionevolmente esaminare ai fini della condanna, in contrasto con l'art. 6 par. 3 della Convenzione Europea sui Diritti dell'Uomo, come interpretato dalle pronunce della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo in tema di utilizzabilità delle dichiarazioni rese in fase di indagini (v. sent. 13.10.2005, caso Bracci, e sent. 8.2.2007, caso Kollcaku, recepite in Cass. S.U. 27918/2010).

Invero, circa la dedotta insufficienza delle dichiarazioni rese in fase di indagini da persone già irreperibili, va ribadita la piena sufficienza di tali dichiarazioni ai fini del giudizio sulla gravità indiziaria, ma va altresì per inciso e per completezza chiarito che la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo nella sentenza della Grande Camera, 15 dicembre 2011, Al-Khawaja e Tahery c. Regno Unito ha mitigato il rigore della formula della prova "sola o determinante" a fondare un giudizio di colpevolezza, precisando: a) che il termine "determinante" va inteso in senso stretto, come relativo a una prova la cui importanza è tale da comportare la soluzione del caso; più specificamente, se la deposizione d'un teste assente è supportata da altre prove, l'apprezzamento del suo carattere determinante dipenderà dalla forza probante di quelle altre prove: più queste sono significative, meno la deposizione del testimone assente sarà suscettibile d'essere considerata come determinante; b) che la regola della "prova sola o determinante" non va interpretata in maniera assoluta, dovendosi prendere in considerazione l'equità complessiva del procedimento, il modo in cui le garanzie legali sono state applicate, l'estensione delle possibilità procedurali offerte alla difesa per compensare gli ostacoli con i quali essa si deve confrontare e la maniera in cui il giudice ha condotto il procedimento. Percui *"qualora una condanna si fondasse, in tutto o in parte, sulle dichiarazioni d'un teste assente, andrebbe esclusa comunque una violazione dell'equità processuale, quando esistessero delle forti garanzie procedurali idonee a controbilanciare la prova "sola o determinante"*. Trattasi, in sintesi, di profili che saranno caso mai scandagliati nel giudizio di merito. Allo stato, non può in ogni caso ritenersi carente la gravità indiziaria sulla base di tale argomento.

Alla luce del materiale esposto sussistono gravi indizi di colpevolezza nei confronti dell'odierno ricorrente in relazione al delitto di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina di cui al capo B), fatto aggravato, come si ricava dalle circostanze oggettive

vamente accertate dai militari e dalle concordi dichiarazioni rese dagli indagati di reato connesso escussi, dalle seguenti circostanze:

- l'ingiusto profitto cui è stata finalizzata l'attività delittuosa, avuto riguardo all'esoso costo del trasporto a carico dei migranti;
- il numero di persone autori del delitto superiore a tre (sei, oltre ai punti di contatto non identificati, ma evidentemente operativi nelle varie fasi di predisposizione della imponente nave mercantile impiegata e di imbarco dei migranti da natanti più piccoli al largo di più Paesi);
- il numero di immigrati condotti in Italia (oltre trecentoventi) oltremodo superiore a cinque;
- l'esposizione a rischio della vita e dell'incolumità dei migranti, fatti viaggiare su un'imbarcazione fatiscente e inadeguata agli standards minimi di sicurezza, "*in pessimo stato d'uso con rilevanti problemi all'apparato propulsivo, con evidenti segni di abbandono e incuria, tali da supporre che fosse destinata al disarmo*" (v. verbale di sequestro del natante del 17.10.2014), nonché priva di qualsivoglia dispositivo di sicurezza individuale e collettiva.

Similmente deve ritenersi con riferimento al delitto di partecipazione all'associazione, contestata all'odierno ricorrente e descritta nel capo A) della rubrica.

Secondo un principio consolidato in giurisprudenza "*la partecipazione ad un'associazione a delinquere finalizzata a procurare l'ingresso irregolare di stranieri nel territorio dello Stato può essere ritenuta anche in base alla commissione di un'unica ipotesi di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, purché essa sia dimostrativa, con portata concludente, della sussistenza del vincolo associativo*" (Cass. Sez. I, sent. n. 41098 del 15/07/2011, Racariu e altro; Cass. Sez. III, sent. n. 43822 del 16/10/2008, Romeo ed altri; Cass. Sez. V sent. n. 2838 del 09/12/2002, Platania, Rv. 224916).

Ed ancora *L'appartenenza di un soggetto ad un sodalizio criminale può essere ritenuta anche in base alla partecipazione ad un solo reato fine qualora sia dimostrato che il ruolo svolto e le modalità dell'azione siano stati tali da evidenziare la sussistenza del vincolo, come può verificarsi quando detto ruolo non avrebbe potuto essere affidato a soggetti estranei oppure quando l'autore del singolo reato impieghi mezzi e sistemi propri del sodalizio in modo da evidenziare la sua possibilità di utilizzarli in quanto componente effettivo del sodalizio e non già come persona a cui il gruppo li ha posti occasionalmente a disposizione* (Sez. V del 2002-2003, Platania, cit.; Sez. VI, sent. 14 12.1999, Campenella, Rv. 216657).

Nel caso di specie, la condotta dell'odierno ricorrente unitamente a quella dei coindagati membri dell'equipaggio della nave "grande" e degli altri soggetti facenti parte dell'equipaggio delle più piccole imbarcazioni che hanno trasbordato i migranti su quella principale, ancorché – sotto il profilo della evidenza indiziaria – limitata ad un unico episodio, può ritenersi dimostrativa della sussistenza di un vincolo associativo tra il predetto ed altri soggetti, rappresentati dai membri dell'intero equipaggio e da coloro i quali, operando clandestinamente in plurimi Paesi del Mediterraneo (quanto meno Tur-

chia, Cipro, Egitto), hanno svolto il ruolo di organizzatori e di intermediari con gli aspiranti viaggiatori.

Infatti, il carattere articolato del viaggio, l'affinità tra questo viaggio e numerosissimi altri verificatisi negli ultimi mesi e anni, sempre culminati nell'approdo sulle coste siciliane, e i contenuti delle dichiarazioni dei migranti impongono di iscrivere l'approdo in Italia di cittadini stranieri presuntivamente irregolari del 16.10.2014 entro un organismo plurisoggettivo unico e fortemente strutturato, di carattere transazionale e composto prevalentemente da cittadini siriani, egiziani, turchi, radicato in Turchia, Egitto e operante tra detti Paesi e l'Italia quale sponda meridionale d'Europa (meta dei migranti), con un importante segmento di attività attuato in acque internazionali. Ciò si ricava con evidenza dal fatto che la narrazione fatta dai migranti trasportati e il *modus operandi* constatato direttamente delinea in modo convergente e uniforme le varie fasi della preparazione del viaggio e poi della traversata (fino all'abbordaggio e conseguente salvataggio).

In altri termini, gli elementi esposti delineano l'esistenza di una rete fitta e articolata, in seno alla quale i diversi 'insiemi collettivi' rilevati (la base avente sede in Turchia, gli scafisti della nave grande e quelli delle imbarcazioni minori, implicati nel trasporto via mare), lungi dall'operare alla stregua di "compartimenti stagni", tra loro autonomi e non comunicanti, interagiscono e si mantengono in costante raccordo reciproco (tramite telefono e con condotte di aiuto reciproco) con la consapevolezza di cooperare all'attuazione di un progetto delittuoso e di speculazione lucrativa unitario e organico.

Non a caso, la presenza e l'impiego regolare di sofisticati strumenti di comunicazione (v. verbali di ispezione e sequestro della nave) induce a ritenere che ogni traversata sia monitorata dalle varie cellule dell'organizzazione e che l'equipaggio in mare, di cui l'odierno ricorrente è stato componente, costituisca l'anello di saldatura dell'intera catena.

Solo nel quadro di un'organizzazione stabilmente dedita al favoreggiamento 'seriale' dell'ingresso clandestino di immigrati in Europa si possono giustificare le seguenti caratteristiche qui rilevate: a) la predisposizione di una rete transazionale per il reperimento degli aspiranti migranti provenienti da vari Paesi; b) il contatto tra i "mediatori" che procacciano gli aspiranti viaggiatori e gli organizzatori del viaggio; c) la forzata concentrazione degli stessi ora in luoghi recintati e sorvegliati (tipicamente in Egitto), ora in alberghi a ciò esclusivamente dedicati (così in questo caso in Turchia); d) la disponibilità di numerose imbarcazioni per il trasporto dalla spiaggia al largo (in alcuni casi con guardie armate) fino al trasbordo sulla nave mercantile; e) la stessa disponibilità di un simile ingombrante natante; f) l'arruolamento di un ampio novero di uomini con articolazione di ruoli (procacciatori dei migranti, autisti dei pullman, guardie armate, membri dell'equipaggio di più natanti, etc.); g) codici di comportamento professionali, concertati, standardizzati e collaudati (l'uso di natanti privi di bandiera, il camuffamento dei volti dei membri dell'equipaggio per non rendersi riconoscibili ai migranti, l'intimazione a non essere guardati, la iniziale requisizione dei cellulari o di altri dispositivi elettronici dei migranti, al fine di eludere e vanificare eventuali controlli delle for-

ze di polizia del mare, e infine la riconsegna dei medesimi apparecchi per permettere ai migranti di chiamare i soccorsi internazionali e portare a compimento il viaggio sotto la responsabilità esclusiva delle forze di soccorso dei Paesi europei, etc.).

Ciò avvalorava la conclusione che si tratti di attività illecita necessariamente organizzata secondo procedure e metodi spregiudicati, sperimentati e seriali, rivolta alla consumazione di *plurimi e indeterminati* delitti di illecito favoreggiamento dell'immigrazione illegale e capillare predisposizione di uomini, mezzi e capitali, con una intensificazione delle attività di illecito afflusso di migranti in epoca recente, in parallelo allo stato di disagio e turbolenza interna attraversato dai Paesi di precipua provenienza dei migranti (es. guerra civile in Siria), condizione delle quali dette organizzazioni approfittano.

Ed allora, la conduzione della “nave grande” per il corso principale della traversata, fino a quando sostanzialmente la stessa naviga nell'alveo delle acque internazionali, e la successiva pianificata richiesta di soccorso alle forze internazionali a ciò deputate (la Croce Rossa che poi segnala alle forze di polizia del mare), non rappresentano altro che tasselli – essenziali e studiati – di una catena più articolata e strutturata.

Tale procedura deve ragionevolmente ritenersi frutto di una strategia, ben compresa da chi partecipi ai segmenti che si compiono in alto mare, rivolta a preservare il peschereccio principale (“nave grande”) e il suo più nutrito e professionale equipaggio da possibili attività di captazione investigativa ad opera delle Forze dell'Ordine dei Paesi europei rivieraschi e, quindi, a tenerlo al riparo dall'esercizio della giurisdizione dello Stato di approdo, nella specie l'Italia.

In tal senso, l'odierno ricorrente, al pari degli altri componenti dell'equipaggio della nave mercantile, non si è limitato a concorrere a condurre un natante, ma si è posto fin dall'inizio della traversata, intrapresa in Turchia ben un mese prima della conclusione, a bordo dell'imbarcazione principale, nella consapevolezza del ruolo che avrebbe dovuto svolgere nel corso della traversata (governare l'imbarcazione nel tratto più lungo del viaggio, sorvegliare e ammonire i migranti, mantenersi in contatto con gli organizzatori, etc.), e della rete di relazioni nella quale il di lui contributo si inserisce. Ha rivelato di svolgere il proprio ruolo con sicurezza e professionalità e di potere comunicare e di agire di concerto con altri membri della organizzazione.

Tali elementi, letti nell'insieme, e con la ragionevole probabilità che connota il giudizio cautelare, compongono un quadro indicativo della prestazione di un contributo essenziale non già e non solo al singolo trasporto di migranti, ma alla più complessa organizzazione appena descritta, con la consapevolezza di dare un apporto alla stessa e di favorirne così la ‘regolare’ operatività.

Quanto all'aggravante di cui all'art. 4 L. 146/2006 contestata in relazione a entrambi i reati, la norma così dispone: «1. *Per i reati previsti con la pena della reclusione non inferiore nel massimo a quattro anni nella commissione dei quali abbia dato il suo contributo un gruppo criminale organizzato impegnato in attività criminali in più di uno Stato la pena è aumentata da un terzo alla metà [...]*».

Sussistono i requisiti della riferibilità del reato di favoreggiamento dell'immigrazione all'operatività di un gruppo criminale organizzato, quale è quello che ha operato nel presente caso (composto intanto dai soggetti implicati nel trasporto dei migranti e dai mediatori) e alla consumazione delle condotte, con le precisazioni che seguiranno sul concorso necessitato degli operatori di soccorso italiano, tanto in Turchia, luogo di organizzazione e partenza dei viaggi clandestini dei migranti, quanto Egitto, luogo di raccolta di ulteriori masse di migranti, quanto infine in Italia, Stato di programmato approdo, ove è destinato a compiersi il risultato della condotta.

Quanto al reato associativo, come da sentenza delle Sezioni Unite n. 18374 del 31/1/2013 Cc. (dep. 23/4/2013, Rv. 255035, Adami, *la speciale aggravante della transnazionalità è applicabile al reato associativo, purché il gruppo criminale organizzato transnazionale non coincida con l'associazione a delinquere stessa*. “Gruppo organizzato” è infatti un *quid pluris* rispetto al mero concorso di persone (Sez. VI, n. 7470 del 21/01/2009, Colombu, Rv. 243038), ma un *minus* rispetto all'associazione per *delinquere*. Per la sua configurazione è, infatti, richiesta soltanto una certa stabilità dei rapporti, un minimo di organizzazione e la funzionalità alla commissione anche in un solo delitto (Cass. cit.).

Nel caso di specie, almeno con la elevata probabilità logica propria del giudizio cautelare, nell'associazione per delinquere, preesistente ai fatti in esame, avente il proprio nucleo direttivo in Turchia e composta altresì dagli scafisti della nave mercantile, in occasione dei singoli delitti scopo (atti di favoreggiamento dell'immigrazione relativi alle singole traversate) si innesta una *specifica organizzazione criminale di uomini e mezzi* (che fanno *anche parte* dell'associazione di cui al capo A) – come prima argomentato – ma che non la esauriscono), la quale compie la propria attività anche in acque internazionali e, per quanto già in parte rilevato, strumentalizza l'operato delle forze nazionali ed europee di soccorso in mare fino all'approdo in Italia.

Ciò permette di ravvisare quel contributo specifico costituente fattori di aggravamento del delitto di associazione per delinquere.

Valutata la sussistenza della gravità indiziaria tanto riguardo al delitto associativo quanto al delitto di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, può essere positivamente sciolto il nodo della giurisdizione italiana, contestata dalla difesa.

Ai fini dell'affermazione della giurisdizione italiana, ai sensi dell'art. 6 c.p., prima delle norme del codice penale dedicate alla giurisdizione e dalla quale, pertanto, per ragioni di pregiudizialità logico-giuridica deve muoversi, è necessario che l'azione o l'omissione che costituisce il reato sia avvenuta in tutto o in parte nel territorio dello Stato ovvero è sufficiente che nel territorio dello Stato si sia verificato l'evento che è conseguenza dell'azione o dell'omissione.

Come argomentato nella elaborazione del P.M., recepita dal G.I.P., la circostanza che l'attività di trasporto dei migranti a bordo della nave mercantile “TISS” (l'unica attività *direttamente* riconducibile agli odierni coindagati) si sia arrestata in acque internazionali in virtù dell'intervento di soccorso, trasporto fino alle acque nazionali italiane e procurato ingresso nello Stato di una moltitudine di cittadini extracomunitari, tutte at-

tività “finali” prestate da navi militari italiane, non recide il collegamento tra l’attività illecita dell’equipaggio del “mercantile” con il territorio dello Stato e, dunque, non impedisce il riconoscimento della giurisdizione italiana relativa ai delitti.

Certamente non si ignora che il delitto di favoreggiamento ex art. 12 D.Lgs. 286/1998 è reato di pericolo a consumazione anticipata, per la cui realizzazione non è necessario che vi sia stato effettivamente l’ingresso del cittadino straniero, essendo sufficiente la predisposizione delle attività che ne consentano l’ingresso a condotta, rimanendo irrilevante il conseguimento dello scopo (ovvero l’ingresso nel territorio dello Stato di primo approdo).

Ma la traversata dei migranti dalle coste turche e africane alle coste italiane, tutt’altro che improvvisata ed episodica, si inserisce in un vasto disegno organizzato, posto in essere da una capillare rete di soggetti, operanti in plurimi Paesi (quelli di partenza, rispondente a una rodada sequenza procedimentale, desumibile da indici quali: la concentrazione degli aspiranti migranti in luoghi nascosti nella città egiziana di partenza, la predisposizione di mezzi di trasporto per il trasporto fino alla spiaggia di partenza, la disponibilità di numerose imbarcazioni per le varie fasi di trasporto via mare, l’arruolamento di un ampio novero di uomini con articolazione di ruoli (procacciatori dei migranti, autisti dei pullman, membri dell’equipaggio di più natanti, etc.), codici di comportamento concertati e standardizzati.

Parte integrante di tale disegno risultano essere altresì:

- a) l’interazione tra i membri dell’equipaggio delle varie imbarcazioni fino a quella sulla quale è avvenuto il trasbordo finale e l’evidente reciproca consapevolezza di cooperare nell’ambito di un unico disegno. Va sottolineato infatti che i conduttori della nave grande sono gli unici presenti sulla suddetta imbarcazione nel momento in cui in acque internazionali i primi migranti dalla Turchia vi sono caricati;
- b) la sistematica esposizione al rischio della vita di un elevatissimo numero di persone, attraverso l’impiego di natanti vistosamente inadeguati e fatiscenti, “dotati” di scarso vettovagliamento (cibo calato con la corda dall’alto), insufficiente a soddisfare il fabbisogno alimentare di una moltitudine di centinaia di persone per la prevedibile durata del viaggio, oltre che carenti di dotazioni minime di sicurezza (non vi era alcun salvagente o dispositivo di sicurezza collettiva né attrezzature sanitarie o mezzi di comunicazione) e il consapevole assoggettamento quasi inumano e servile dei migranti (con la sostanziale reclusione prima della partenza, l’allocazione nella stiva chiusa nella nave – man mano sempre più colma di letame: v. dichiarazioni di Adbilkarim Amuri, cit.) – per una lunghissima traversata, l’ordine di non muoversi durante tutta la sua durata, la requisizione degli apparecchi elettronici personali, etc.);
- c) l’altrettanto sistematica strumentalizzazione delle unità di polizia del mare degli Stati rivieraschi (quale la Marina Militare italiana), che indotte a prestare soccorso alla fatiscente imbarcazione ove i migranti viaggiano, soccorso doveroso ai sensi delle convenzioni internazionali sul diritto del mare, permettono il completamento dell’attività di trasporto via mare dei migranti stessi e, perciò, il raggiungimento del

risultato cui tende l'intera organizzazione criminale stessa (e al quale talvolta è altresì legata la riscossione del saldo del corrispettivo del viaggio, pagato dai singoli migranti), l'approdo sulle coste di uno Stato europeo.

Va rimarcato al riguardo che il soccorso è un dovere posto da plurime disposizioni normative di fonte internazionale e interna:

- 1) la Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS - *Safety of Life at Sea*), firmata a Londa nel 1974 e ratificata dall'Italia con la legge 23.5.1988 n. 313;
- 2) la Convenzione internazionale sulla ricerca e salvataggio in mare (SAR), stipulata ad Amburgo il 27.4.1979, ratificata con legge 3/4/89 n. 147, che prevede al pari della prima il dovere di prestare assistenza e soccorso alle persone in difficoltà in mare. Il capitano di una nave, inoltre, è tenuto a portare le persone soccorse in mare in un "luogo sicuro";
- 3) la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare siglata a Montego Bay il 10.12.1982, ratificata con l. 2.12.1994 n. 689, il cui articolo 98 prevede che: "1. 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...";
- 4) l'art. 1158 del codice della navigazione, che punisce con la reclusione fin fino a due anni (fino ad otto se vi sia stato il decesso a seguito dell'omesso soccorso) il comandante della nave che non proceda a soccorrere chi si trova in mare in condizioni di pericolo.

Il consolidato *modus operandi* delle organizzazioni dedite al traffico di migranti nella consumazione dei singoli delitti-scopo, verificato anche nella presente fattispecie e ormai apertamente comunicato ai migranti in vista del viaggio (v. dichiarazioni di Mujahed Aladib: "mi è stato garantito che, una volta arrivati in acque nazionali, qualcuno ci avrebbe soccorso"), è congegnato proprio in modo artatamente idoneo e strumentale a *interrompere in acque internazionali* la condotta penalmente rilevante di favoreggiamento (il trasporto via mare) imputabile al più professionale equipaggio della nave principale destinata al trasporto dei migranti e, quindi, a riversare deliberatamente la responsabilità dell'ulteriore segmento del trasporto (quello che *impone* il raggiungimento dello Stato rivierasco dell'Unione Europea più prossimo - nella specie l'Italia - ove, in caso di *presenza* dell'equipaggio, si radicherebbe in modo diretto e pieno la giurisdizione dello Stato nei loro confronti), data la sistematica richiesta di soccorso in mare, anche qui verificata, sulle stesse autorità di polizia del mare di detto Stato o sulle forze di soccorso da queste delegate, che vengono così indotte a cooperare nell'attività di trasporto. Qui peraltro, al di là dello stato di inadeguatezza e obsolescenza del natante, l'equipaggio, non appena si è reso conto dell'intervento delle forze militari (sopraggiunte con l'elicottero, forse perfino in anticipo rispetto alla programmata richiesta di intervento) ha artatamente arrestato la marcia della nave dichiarando (falsamente) di trovarsi in avaria (avaria poi non riscontrata all'esito dell'ispezione) e innestato la re-

tromarcia, precipitandosi in stiva per confondersi con gli altri migranti (operazione non riuscita, data la identificazione da parte di alcuni dei viaggiatori).

In altri termini, è ragionevole ritenere che il comportamento attuato dai componenti dell'equipaggio della nave mercantile che qui ha operato, di concerto con i partecipi dell'organizzazione nelle sue ulteriori articolazioni prima descritte, sia stato preordinato anche ad eludere la giurisdizione dello Stato di approdo dei migranti con riferimento a una parte significativa della organizzazione criminosa (il natante principale e il relativo equipaggio).

Nel presente caso la sequenza procedimentale nella quale si inserisce la condotta dell'odierno indagato va allora letta nella sua inscindibile unitarietà e in connessione alla tutt'altro che imprevedibile, ma anzi prevista, calcolata e sostanzialmente procurata azione di soccorso della polizia del mare italiana ed europea.

Devesi concludere che i soggetti intervenuti in soccorso dei migranti versino in una situazione di stato di necessità ex art. 54, 3° comma c.p., costrette a intervenire in ausilio del natante in pericolo in alto mare e dunque costrette a porre in essere la condotta materiale di trasferimento dei migranti fino all'approdo nel territorio dello Stato richiedente il soccorso (risultato preso di mira dagli organizzatori del viaggio), per scongiurare un evento dannoso ben più grave, costituito dalla morte dei migranti in rilevato stato di pericolo. Tale stato di pericolo, in virtù delle precarie e spregiudicate condizioni di viaggio, è deliberatamente provocato dagli organizzatori della traversata e accettato e alimentato anche dai componenti dell'equipaggio del natante deputato al trasporto finale dei migranti clandestini, ivi compreso il ricorrente F. M..

Tale ricostruzione è avallata dalla Corte di Cassazione, nella sentenza della Sez. I. penale, n. 14510/2014 Haji (e successivamente Sez. I, 2014, Hamada e Sez. I, sent. 23.5.2014 – 20.8.2014 n. 36053, Al Bahlawan). Tali pronunce, sebbene relative alla modalità di trasporto illegale di migranti per mezzo di due imbarcazioni a convoglio (c.d. nave madre e nave figlia, che subentra alla prima in alto mare), formula valutazioni del tutto pertinenti anche a casi quale quello in esame, idonee al riconoscimento della giurisdizione italiana.

Lo stato di sovraffollamento e di palese inadeguatezza del natante, la scarsa professionalità del suo equipaggio e la stessa corrispondenza del trasporto a una prassi ormai seriale e consolidata denotano come il viaggio – che proprio per le descritte modalità ha scarse possibilità di conseguire il proprio risultato di approdo alle coste italiane – sia così pianificato in previsione di un intervento soccorritore in acque internazionali, ormai sempre più tempestivo, ad opera delle forze di polizia del mare dello Stato italiano, Stato rivierasco massicciamente e notoriamente impegnato in tali operazioni.

Alla luce delle superiori considerazioni sussiste, pertanto, la giurisdizione dello Stato ex art. 6, 2° comma c.p. in ordine al reato configurato a carico dell'indagato.

Analoghe considerazione valgono per il delitto di associazione per delinquere, del quale le condotte di trasporto dei migranti via mare costituiscono parte integrante.

Non ci soffermerà sulla legittimazione dello Stato italiano a esercitare, nella presente vicenda, poteri di coercizione reale (sequestro della nave) in acque internazionali,

ambito nel quale è avvenuta la scoperta della nave posta in sequestro, posto che non viene qui in rilievo la richiesta di dissequestro della nave ed essendo intervenuto il fermo dei componenti dell'equipaggio nel territorio dello Stato italiano all'esito dell'acquisizione delle dichiarazioni dei migranti.

Ciò posto, venendo alle esigenze cautelari, esse sono assai pregnanti e sono rappresentate in primo luogo dal rischio di reiterazione di reati della stessa specie ex art. 274 lett. c) c.p.p., che l'indagato potrebbe commettere ove rimesso in libertà, riprendendo i contatti con connazionali inseriti nell'attività di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, attività che le indagini hanno dimostrato essere organizzata in modo seriamente allarmante e con connessioni in plurimi Paesi del mediterraneo.

Parimenti sussiste il pericolo di fuga ex art. 274 lett. b) c.p.p. nei confronti dell'odierno ricorrente, non solo perché trattasi di soggetto che è privo di fissa dimora in Italia, ma soprattutto perché dimostra di potere contare su appoggi nel Paese di origine e di residenza, ciò che gli consentirebbe facilmente di darsi alla fuga per sfuggire al processo ed alla esecuzione della eventuale condanna. Identica conclusione si impone in relazione al pericolo di inquinamento probatorio, atteso che sono ancora in corso le indagini volte ad identificare coindagati partecipi del favoreggiamento.

Le pregnanti esigenze cautelari sopra rappresentate sono contenibili soltanto con la misura della custodia cautelare in carcere, ogni altra risultando inadeguata, sulla base delle medesime considerazioni, a scongiurare i pericoli paventati.

Si aggiunga che, in caso di condanna, il ricorrente non potrebbe fruire del beneficio della sospensione condizionale della pena, a ciò ostando i limiti edittali previsti per i reati contestati (quello di cui al capo B) è punito con la reclusione da cinque a quindici anni e con la multa di 15.000,00 euro; pena aumentata ai sensi dell'art. 12, comma 3-bis d.lgs. n. 286/1998).

L'ordinanza va, pertanto, confermata con condanna del ricorrente al pagamento delle spese del presente procedimento.

P. Q. M.

Visto l'art. 309 c.p.p.,

conferma l'ordinanza emessa dal Giudice per le Indagini Preliminari presso il Tribunale di Catania in data 20.10.2014 nei confronti di **F. M.**, nato a... il, condannando il ricorrente al pagamento delle spese del procedimento.

Così deciso in Catania nella camera di consiglio del 11.11.2014

Il Giudice estensore
Simona Ragazzi

Il Presidente
Maria Grazia Vagliasindi