

Sentenza n. 126/2024
depositata lunedì 20 maggio 2024
irrevocabile il _____

trasmesso estratto al P.M.
per l'esecuzione il _____
Scheda il _____
Mod. 3 SG n. _____



TRIBUNALE DI TRAPANI
UFFICIO DEL GIUDICE PER LE INDAGINI PRELIMINARI

SENTENZA DI NON LUOGO A PROCEDERE

ART. 425 C.P.P.

Repubblica Italiana
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Giudice per l'Udienza Preliminare del Tribunale di Trapani, dott. Samuele Corso, all'udienza del **19 aprile 2024** con l'assistenza del Cancelliere dott.ssa Girolama Cannone e con l'intervento del Pubblico Ministero dott. Maurizio Agnello, dott.ssa Brunella Sardoni e dott.ssa Giulia Mucaria ha pronunciato e pubblicato mediante lettura del dispositivo la seguente sentenza nel procedimento penale nei confronti di:

1) **ALONSO MORGUI Roger Emilio**, nato a Barcellona (Spagna) il 5.11.1974, elettivamente domiciliato presso lo studio dell'Avv. Andrea Alfonso Stigliano e presso lo studio dell'Avv. Jean Paule Castagno, sito a Milano in corso Matteotti n. 10;

libero - non comparso
assistito e difeso di fiducia dall'Avv. **Jean Paule Castagno**, del Foro di Milano, **presente**, e dall'Avv. **Andrea Alfonso Stigliano**, del Foro di Milano, **presente**;

2) **AMATO Marco**, nato a Vico Equense il 7.9.1967, elettivamente domiciliato presso lo studio dell'Avv. Enrico Mordiglia, sito a Genova in via XX Settembre n. 14/17;

libero - non comparso
assistito e difeso di fiducia dall'Avv. **Enrico Mordiglia** del Foro di Genova, **assente**, sostituito con delega orale dall'Avv. **Cesare Fumagalli**, del Foro di Genova, e dall'Avv. **Cesare Fumagalli**, del Foro di Genova, **presente**;

- 3) **AGHA MOHAMAD BEIGUI Dariush Benjamin**, nato ad Amburgo (Germania) il 27.7.1978, con domicilio eletto presso BORDERLINE EUROPE in ***;

libero - presente

assistito e difeso di fiducia dall'Avv. **Nicola Canestrini**, del Foro di Rovereto, **presente**, e dall'Avv. **Francesca Cancellaro**, del Foro di Bologna, **presente**;

- 4) **CATANIA Pietro Maurizio**, nato a Giarre il 28.9.1959, con domicilio dichiarato ex art. 161 c.p.p. ***;

libero - non comparso

assistito e difeso di fiducia dall'Avv. **Pietro Palandri**, del Foro di Genova, **assente**, sostituito con delega orale dall'Avv. **Cesare Fumagalli**, del Foro di Genova, e dall'Avv. **Giovanni Rizzuti**, del Foro di Palermo, **assente**, sostituito con delega orale dall'Avv. **Cesare Fumagalli**, del Foro di Genova;

- 5) **FABBRI Tommaso**, nato a Siena il 21.11.1973, elettivamente domiciliato presso lo studio dell'Avv. Alessia Angelini, sito a Roma in via delle Milizie n. 138;

libero - non comparso

assistito e difeso di fiducia dall'Avv. **Alessia Angelini**, del Foro di Roma, **presente**, e dall'Avv. **Salvatore Fachile**, del Foro di Roma, **assente**, sostituito con delega orale dall'Avv. **Alessia Angelini**, del Foro di Roma;

- 6) **GIRKE Sascha**, nato in Germania il 2.1.1979, elettivamente domiciliato presso lo studio dell'Avv. Nicola Canestrini, sito a Rovereto in piazza Podestà n. 10 (istanza di ammissione al patrocinio a spese dello Stato del 3.6.2019);

libero - presente

assistito e difeso di fiducia dall'Avv. **Nicola Canestrini**, del Foro di Rovereto, **presente**;

- 7) **KENNES Matthias**, nato in Belgio il 18.4.1978, elettivamente domiciliato presso lo studio dell'Avv. David Brunelli, sito a Perugia in via M. Fanti n. 6;

libero - assente

assistito e difeso di fiducia dall'Avv. **David Brunelli**, del Foro di Perugia, **presente**;

8) SCHMIDT Kathrin Irina Stephanie, nata a Berlino (Germania) il 4.9.1983, residente in ***, elettivamente domiciliata presso gli studi dei difensori Avv. Alessandro Gamberini, del Foro di Bologna, e Avv. Nicola Canestrini, del Foro di Rovereto (verbale di udienza preliminare del 21.5.2022);

libera - presente

assistita e difesa di fiducia dall'Avv. **Alessandro Gamberini**, del Foro di Bologna, **presente**, e dall'Avv. **Nicola Canestrini**, del Foro di Rovereto, **presente**;

9) TRAINITI Michele, nato a Udine il 21.8.1975, elettivamente domiciliato presso lo studio dell'Avv. Salvatore Alagna, sito a Trapani in via Tintori n. 3;

libero - assente

assistito e difeso di fiducia dall'Avv. **Salvatore Alagna**, del Foro di Trapani, **presente**;

10) TROEDER Lutz Ulrich Martin, nato in Germania il 4.6.1981, residente in *** elettivamente domiciliato presso lo studio dell'Avv. Francesca Cancellaro, del Foro di Bologna (verbale di udienza preliminare del 21.5.2022);

libero - non comparso

assistito e difeso di fiducia dall'Avv. **Alessandro Gamberini**, del Foro di Bologna, **presente**, e dall'Avv. **Nicola Canestrini**, del Foro di Rovereto, **presente**;

11) VROON OFFSHORE SERVICES SRL - ora BRITOIL OFFSHORE SERVICES SRL - con sede a Milano via Sassoferato n. 1, in persona del legale rappresentante, elettivamente domiciliata presso lo studio dell'Avv. Andrea Copello, sito a Genova in via Serra n. 3/2a;

libero - non comparso

assistita e difesa di fiducia dall'Avv. **Andrea Copello**, del Foro di Genova, **assente**, sostituito con delega orale dall'Avv. **Cesare Fumagalli**, del Foro di Genova;

12) O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE - BELGIO, C.F. 97171690585, con sede a Roma, via Gaspare Spontini n. 22, in persona del legale rappresentante, elettivamente domiciliata presso lo studio dell'Avv. Stefano Greco, sito a Roma in via Dardanelli n. 23;

libero - non comparso

assistita e difesa di fiducia dall'Avv. **Stefano Greco**, del Foro di Roma, **presente**;

IMPUTATI

E RESPONSABILI DEGLI ILLECITI AMMINISTRATIVI DIPENDENTI DA REATO

“IUVENTA”

TROEDER Lutz Ulrich Martin - AGHA MOHAMAD BEIGUI Dariush Benjamin - GIRKE Sascha - SCHMIDT Kathrin Irina Stephanie

CAPO 1) artt. 81 cpv., 110 c.p., 12 co. 3 lett. a), d) e 3 bis d.vo n. 286/98

perché, TROEDER Lutz Ulrich Martin quale comandante in data 10.9.2016, AGHA MOHAMAD BEIGUI Dariush Benjamin quale comandante in data 18.6.2017, in concorso con GIRKE Sascha e SCHMIDT Kathrin Irina Stephanie, presenti a bordo quali capo missione e team leader della ONG “Jugend Rettet”, proprietaria della nave IUVENTA, ed in concorso con altri soggetti rimasti ignoti, con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, effettuavano il trasporto di stranieri e compivano altri atti diretti a procurarne illegalmente l'ingresso nel territorio dello Stato italiano mediante il trasbordo dei migranti dalla IUVENTA su altre imbarcazioni di altre ONG, tra cui la VOS HESTIA, che poi approdavano al porto di Trapani e altri luoghi del territorio dello Stato.

In particolare:

-in data 10.9.2016 imbarcavano 140 migranti provenienti dalle acque territoriali libiche a bordo di una imbarcazione che, dopo il trasbordo sulla motonave IUVENTA, si allontanava con a bordo due uomini verso le coste libiche; migranti che poi dalla IUVENTA venivano trasbordati sulla motonave VOS HESTIA che in data 12.9.2016 approdava al porto di Trapani;

-in data 18.6.2017, in acque internazionali, dopo avere partecipato alle operazioni di soccorso di numerosi migranti provenienti dalle acque territoriali libiche a bordo di tre imbarcazioni, riconsegnavano, dopo averle legate tra loro, le suddette imbarcazioni ai trafficanti libici, una delle quali – contrassegnata con le lettere “KK” – veniva poi riutilizzata in un altro fenomeno migratorio in data 26.6.2017;

-sempre in data 18.6.2017, poche ore più tardi, dapprima si incontravano in acque internazionali con trafficanti libici a bordo delle rispettive imbarcazioni, quindi facevano momentaneo ritorno

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

presso la motonave IUVENTA (mentre i trafficanti si dirigevano nuovamente verso le acque libiche), e, da ultimo, si incontravano nuovamente con i trafficanti libici che questa volta scortavano una imbarcazione con a bordo dei migranti che venivano poi trasbordati sulla motonave IUVENTA; al termine delle operazioni i trafficanti prelevavano dalla imbarcazione utilizzata dai migranti il motore e facevano ritorno in acque libiche. In tal modo procedendo ad una vera e propria consegna concordata di complessivi 264 migranti.

Con le aggravanti dell'aver favorito l'ingresso illegale nel territorio dello Stato di stranieri in numero superiore a cinque e di avere commesso il fatto da parte di più di tre persone in concorso tra loro.

*Fatto commesso a bordo della nave IUVENTA, in data 10 settembre 2016, nonché nei giorni successivi, fino all'approdo della nave VOS HESTIA nel porto di **Trapani** del giorno 12 settembre 2016; in data 18 giugno 2017, nonché nei giorni successivi, fino all'approdo della nave VOS HESTIA nel porto di Crotone del giorno 21 giugno 2017.*

“VOS HESTIA”

AMATO Marco - ALONSO MORGUI Roger Emilio

CAPO 2) artt. 110 c.p., 12 co. 3 lett. a), d) e 3 bis d.vo n. 286/98

perché, in concorso tra loro e con altri soggetti rimasti ignoti, AMATO Marco quale comandante pro tempore della nave VOS HESTIA, ALONSO MORGUI Roger Emilio presente a bordo quale team leader della ONG “Save The Children”, noleggiatrice della nave, effettuavano il trasporto di stranieri e compivano altri atti diretti a procurarne illegalmente l'ingresso nel territorio dello Stato italiano.

In particolare, imbarcavano 140 migranti provenienti dalle acque territoriali libiche a bordo di una imbarcazione che, dopo il trasbordo sulla motonave IUVENTA, si allontanava con a bordo due uomini verso le coste libiche; migranti che poi dalla IUVENTA venivano trasbordati sulla motonave VOS HESTIA.

Con le aggravanti dell'aver favorito l'ingresso illegale nel territorio dello Stato di stranieri in numero superiore a cinque e di avere commesso il fatto da parte di più di tre persone in concorso tra loro.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

*Fatto commesso a bordo della nave VOS HESTIA di bandiera italiana in data 10 settembre 2016, nonché nei giorni successivi, fino all'approdo nel porto di **Trapani** del giorno 12 settembre 2016.*

“VOS PRUDENCE”

CATANIA Pietro Maurizio - KENNES Matthias - FABBRI Tommaso - TRAINITI Michele

CAPO 20) artt. 81 cpv, 110 c.p., 12 co. 3 lett. a), d) e 3 bis d.vo n. 286/98

perché, in concorso tra loro e con altri soggetti rimasti ignoti, con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, CATANIA Pietro Maurizio quale comandante pro tempore della nave VOS PRUDENCE, KENNES Matthias quale team leader della ONG “Medici Senza Frontiere”, noleggiatrice dell'imbarcazione, FABBRI Tommaso quale capo progetto di “Medici Senza Frontiere Missione Italia”, TRAINITI Michele quale coordinatore operazioni SAR di “Medici Senza Frontiere Missione Italia”, presenti a bordo, effettuavano il trasporto di stranieri e compivano altri atti diretti a procurarne illegalmente l'ingresso nel territorio dello Stato italiano.

In particolare:

nonostante avessero notizia del previsto arrivo dapprima per le ore 5.00 del 22 marzo 2017 e poi per le ore 5.00 del 23 marzo 2017, di gruppi di migranti in area marittima antistante alla Libia e più precisamente verso il punto denominato SAR 1 ricadente in acque internazionali, non ne informavano l'Autorità Competente IMRCC, anzi ivi si dirigevano di propria iniziativa ed in piena autodeterminazione e vi permanevano nonostante le avverse condizioni meteo marine in attesa di una prevista chiamata.

Successivamente, alle ore 21.30 del 25 marzo 2017, concordavano nuovamente di indirizzare la nave verso il punto denominato SAR 1 con il preciso intento di farsi trovare lì alle ore 5 del 26 marzo 2017, volontariamente rallentando l'andatura onde giungere esattamente all'orario concordato; luogo e tempo in cui poi effettivamente IMRCC inviava la nave VOS PRUDENCE per soccorrere un barcone in legno con migranti a bordo, operazione che conduceva all'imbarco di 450 migranti. In tal modo procedendo ad una vera e propria consegna concordata di migranti.

Inoltre, nel corso del successivo intervento alle ore 10.31 dello stesso 26 marzo disposto da IMRCC, effettuavano il rimorchio di un gommone carico di migranti all'interno delle acque territoriali libiche nonostante le contrarie disposizioni impartite dall'Autorità Marittima.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Con le aggravanti dell'aver favorito l'ingresso illegale nel territorio dello Stato di stranieri in numero superiore a cinque e di avere commesso il fatto da parte di più di tre persone in concorso tra loro.

*Fatto commesso a bordo della nave VOS PRUDENCE di bandiera italiana, in data 20 marzo 2017, nonché nei giorni successivi, fino all'approdo nel porto di **Trapani** del 28 marzo 2017.*

CATANIA Pietro Maurizio - KENNES Matthias - FABBRI Tommaso - TRAINITI Michele

CAPO 21) artt. 61 n. 2, 81 cpv, 110, 479, 491 bis cp

perché, in concorso tra loro, CATANIA Pietro Maurizio quale comandante pro tempore della nave VOS PRUDENCE, KENNES Matthias quale team leader della ONG "Medici Senza Frontiere", noleggiatrice dell'imbarcazione, FABBRI Tommaso quale capo progetto di "Medici Senza Frontiere Missione Italia", TRAINITI Michele quale coordinatore operazioni SAR di "Medici Senza Frontiere Missione Italia", con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, attestavano circostanze false e omettevano di riferire quanto verificatosi tra il 20 e il 28 marzo 2017, in documenti informatici pubblici.

In particolare,

nonostante avessero notizia del previsto arrivo dapprima per le ore 5 del 22 marzo 2017 e poi per le ore 5 del 23 marzo 2017, di gruppi di migranti, in area marittima antistante alla Libia e più precisamente verso il punto denominato SAR 1 ricadente in acque internazionali, non ne informavano l'Autorità Competente IMRCC, anzi ivi si dirigevano di propria iniziativa ed in piena autodeterminazione e vi permanevano nonostante le avverse condizioni meteo marine in attesa di una prevista chiamata.

Successivamente, nel corso di plurime comunicazioni intrattenute mediante posta elettronica con IMRCC tra la sera del 25 marzo 2017 ed il 28 marzo 2017:

- omettevano di riferire che avevano avuto notizia che alle ore 5 circa del 26 marzo nella zona SAR 1 sarebbero pervenute imbarcazioni con migranti che effettivamente ivi giungevano;

-omettevano inoltre di riferire che, nel successivo intervento delle ore 10.31 dello stesso 26 marzo, sulle imbarcazioni veniva individuato almeno uno scafista e che l'attività di recupero era avvenuta all'interno delle acque territoriali libiche.

Con l'aggravante dell'aver commesso il fatto al fine di commettere il reato di cui al capo che precede.

Fatto commesso a bordo della nave VOS PRUDENCE di bandiera italiana, dal 20 al 28 marzo 2017.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

CATANIA Pietro Maurizio [unitamente ad ARENA Ignazio, per il quale si procede separatamente, e a CAVO Andrea, GIANARDI Marco, VATTUONE Cristiano, SCAIOLA Guido e TORRE Giulio separatamente giudicati]

CAPO 27) artt. 81 cpv, 110 cp, 1216, 1231 cod. nav.

perché CAVO Andrea, GIANARDI Marco, VATTUONE Cristiano, SCAIOLA Guido, TORRE Giulio quali soggetti con funzioni apicali nell'ambito della compagnia di gestione e armatrice VROON OFFSHORE SERVICES SRL che stipulava in favore della ONG "Medici Senza Frontiere" contratto di noleggio della nave VOS PRUDENCE- [il primo quale amministratore delegato, il secondo quale persona designata a terra (D.P.A. – Designated Person Ashore), il terzo quale gestore della flotta (Fleet manager), il quarto quale responsabile della qualità e sicurezza (Quality Health Safety Environment manager) e C.S.O. – Company Security Officer, il quinto quale responsabile degli equipaggi (Crew Officer)], tutti giudicati separatamente

*in concorso tra loro nel periodo compreso tra marzo 2017 e luglio 2017, e con i comandanti pro tempore della nave, **CATANIA Pietro Maurizio** tra il 20 marzo 2017 ed il 5 maggio 2017 e tra il 15 luglio 2017 ed il 31 agosto 2017, ARENA Ignazio tra il 5 maggio 2017 ed il 15 luglio 2017, in esecuzione di un medesimo disegno criminoso impiegavano la nave VOS PRUDENCE con modalità ed in circostanze per le quali le abilitazioni alla navigazione (in particolare i cosiddetti certificati statuari di sicurezza citati, tra l'altro, nell'art. 2, comma 1, lettera i del d.vo n. 104/2011), nonché i documenti comprovanti l'esistenza dei requisiti di navigabilità (in particolare il certificato di classe), risultavano assenti perché mai conseguite o insufficienti all'impiego effettivo e perdurante dell'unità. In particolare:*

seppure consapevoli che la nave fosse dotata di un sistema di gestione della sicurezza derivante dall'International Safety Management – ISM della convenzione SOLAS, nonché della certificazione "statutaria" inerente alla sicurezza della navigazione (di cui all'art. 2, comma 1, lettera i d.vo n. 104/2011) relativa alle sole tipologie di nave rispettivamente indicate nei relativi certificati pertinenti per ogni espressa finalità, quali "Other cargo ship – nave da carico di altro tipo", "special purpose ship – nave per servizi speciali", "offshore supply vessel – nave di appoggio per piattaforme offshore", e non fosse invece dotata di alcun certificato di sicurezza per nave passeggeri:

-pianificando, progettando e impiegando la VOS PRUDENCE per il fine esclusivo di ricerca e soccorso in mare – "Search And Rescue – SAR", attività non prevista dall'ordinamento giuridico italiano per le navi private e non contemplata nelle certificazioni statuarie; così orientando numerosi viaggi ed eseguendo attività proprie di una tipologia di nave diversa con imbarco di un numero di

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

persone oltre all'equipaggio sempre superiore a 12, situazione inquadrabile nell'esclusivo novero della "nave passeggeri" per le cui finalità la nave non era certificata. Con tali condotte aderendo ad un contratto di noleggio che prevedeva prestazioni (di search and rescue, interventi di emergenza e recupero di persone in pericolo) non consentite dalla legge.

Così rendendosi altresì inosservanti di numerose disposizioni di legge e di regolamento in materia di sicurezza della navigazione tra cui:

art. 1, comma 1 lettera e) e seguenti d.vo n. 45/2000; capitolo I, Reg. I/12, nonché Cap. II-1, II-2. III, V, Capitolo IX, regola 3.1 e altri della Convenzione Internazionale SOLAS 74; codice ISM di cui alla regola 1.1 del Capitolo IX della convenzione internazionale SOLAS 74; art. 5 e ss. regolamento CE n. 336/2006 e s.m.i.; annessi IV e V della convenzione internazionale MARPOL 73/78; codice IMO di sicurezza per le navi adibite a servizi speciali (RES. MSC.266-84 del 13 maggio 2008); legge n. 1045/1939; articolo V e titolo 5 della Convenzione internazionale sul lavoro marittimo (Maritime Labour Convention) del 2006; d.vo n. 271/1999 e n. 108/2005; convenzioni internazionali ILO 92 e 133; art.1, comma 1, punto 50, nonché artt. 13, 177 e 178 D.P.R. n. 435/1991; art. 3, lettera e) l. n. 616/1962; d.vo n. 104/2011; convenzione internazionale sulla ricerca e soccorso marittimo (SAR Convention 1979); d.p.r. n. 662/1994; principi fondamentali della convenzione internazionale SOLAS '74 e risoluzioni e documenti IMO in materia di Automatic Identification System (AIS); Manuale Internazionale sulla ricerca e soccorso aeronautico e marittimo (IAMSAR); principi fondamentali della convenzione internazionale MARPOL 73/78; principi fondamentali del codice della navigazione italiano di cui al R.D. 327/1942, con particolare riferimento alla materia del soccorso in mare e dei doveri del comandante e dell'armatore.

In Genova e a bordo della nave VOS PRUDENCE di bandiera italiana nelle date sopra indicate.

VROON OFFSHORE SERVICES SRL

CAPO 28) in relazione all'illecito di cui agli artt. 5 co. 1 lett. a) e 24 bis d.lgs. n. 231 del 2001, dipendente dai reati di cui all'art. 491 bis cp meglio precisati nei capi di imputazione n. 21), 23) e 26) commessi dai comandanti della nave VOS PRUDENCE (CATANIA Pietro Maurizio, ARENA Ignazino) che rivestivano funzioni di rappresentanza e amministrazione, nell'interesse e a vantaggio della società proprietaria della nave VOS PRUDENCE, avendo la Vroon Offshore Services srl incassato maggiori proventi dal noleggio dell'imbarcazione in favore della ONG "Medici Senza Frontiere" in relazione al costante impiego della nave nei numerosi eventi di soccorso sopra descritti, agendo con colpa di organizzazione consistita nel non avere predisposto accorgimenti

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

preventivi e modelli organizzativi idonei ad evitare la commissione di reati del tipo di quello realizzato, ed in particolare forme di monitoraggio e controllo dell'operato dei comandanti del natante noleggiato alla ONG , con particolare riferimento alla verifica quotidiana della effettiva posizione e della rotta mantenuta dall'imbarcazione durante la navigazione, nonché della tempestività e veridicità delle comunicazioni trasmesse a IMRCC (Centro Nazionale di coordinamento del Soccorso Marittimo affidato al Comando generale delle Capitanerie di porto e al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) prima e durante le operazioni di SAR (Search and Rescue, Ricerca e soccorso, per le quali la VOS PRUDENCE non era comunque certificata e attrezzata), non prevedendo l'obbligo di aderire alle indicazioni di IMRCC al fine di farsi coordinare durante lo svolgimento delle dette operazioni

[capo d'imputazione modificato dal Pubblico Ministero all'udienza preliminare del 14.4.2023; per l'illecito amministrativo dipendente dal reato di cui al capo 26) la Corte di Cassazione con sentenza n. 2565 del 6.7.2023 ha dichiarato la competenza del Tribunale di Palermo]

ONG MEDICI SENZA FRONTIERE - BELGIO

CAPO 29) in relazione all'illecito di cui agli artt. 5 co. 1 lett. a) e 24 bis d.lgs. n. 231 del 2001, dipendente dai reati di cui all'art. 491 bis cp meglio precisati nei capi di imputazione n. 21), 23) e 26) commessi dal capo progetto della ONG (FABBRI Tommaso), dal coordinatore operazioni Sar (TRAINITI Michele) e dai team leaders (KENNES Matthias e VAN DIEST Stephan), tutti a bordo della nave VOS PRUDENCE, che rivestivano funzioni di rappresentanza e amministrazione, nell'interesse e a vantaggio della ONG, che così otteneva maggiore visibilità pubblica e mediatica, con conseguente incremento della partecipazione - anche economica - dei propri sostenitori dato il costante impiego della nave nei numerosi eventi di soccorso sopra descritti, avendo agito con colpa di organizzazione consistita *Nel non avere predisposto accorgimenti preventivi e modelli organizzativi idonei ad evitare la commissione di reati del tipo di quello realizzato, ed in particolare forme di monitoraggio e controllo dell'operato dei team leader imbarcati a bordo del natante noleggiato alla ONG , con particolare riferimento alla verifica quotidiana della effettiva posizione e della rotta mantenuta dall'imbarcazione durante la navigazione, nonché della tempestività e veridicità delle comunicazioni trasmesse a IMRCC (Centro Nazionale di coordinamento del Soccorso Marittimo affidato al Comando generale delle Capitanerie di porto e al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) prima e durante le operazioni di SAR (Search and Rescue, Ricerca e soccorso, per le quali la la VOS PRUDENCE non era comunque certificata e attrezzata), non prevedendo l'obbligo*

N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

di aderire alle indicazioni di IMRCC al fine di farsi coordinare durante lo svolgimento delle dette operazioni

[capo d'imputazione modificato dal Pubblico Ministero all'udienza preliminare del 14.4.2023; per l'illecito amministrativo dipendente dal reato di cui al capo 26) la Corte di Cassazione con sentenza n. 2565 del 6.7.2023 ha dichiarato la competenza del Tribunale di Palermo]

PERSONA OFFESA (ordinanza di esclusione della costituzione di parte civile del 25.2.2023):

STATO ITALIANO, in persona del Presidente del Consiglio dei Ministri, legalmente domiciliato ex art. 11 R.D. 1611/1933 presso l'Avvocatura dello Stato di Palermo, **assente**;

assistito e difeso di fiducia dall'**Avv. Laura Cacopardi**, procuratore dello Stato dell'Avvocatura dello Stato di Palermo, **presente**;

PERSONA OFFESA COSTITUITA PARTE CIVILE NEI CONFRONTI DEGLI IMPUTATI

(ordinanza di ammissione della costituzione di parte civile del 25.2.2023):

MINISTERO DELL'INTERNO, in persona del Ministro dell'Interno, legalmente domiciliato ex art. 11 R.D. 1611/1933 presso l'Avvocatura dello Stato di Palermo, **assente**;

assistito e difeso di fiducia dall'**Avv. Laura Cacopardi**, procuratore dello Stato dell'Avvocatura dello Stato di Palermo, **presente**;

CONCLUSIONI DELLE PARTI

Udienza del 28.2.2024

Il Pubblico Ministero conclude chiedendo l'emissione di sentenza di non luogo a procedere per gli imputati persone fisiche ed Enti per i capi 1), 2), 20), 28) e 29) perché i fatti non costituiscono reato, per il capo 27) per essersi estinto il reato per intervenuta prescrizione e chiede, altresì, il dissequestro e la restituzione agli aventi diritto della nave IUVENTA e del materiale ancora in sequestro.

La parte civile si rimette alle valutazioni del giudice in ordine al provvedimento conclusivo dell'udienza preliminare con l'emissione di sentenza di non luogo a procedere o con decreto che dispone il giudizio.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

L'Avv. Giovanni Rizzuti, anche per conto dell'Avv. Pietro Palandri, si associa alla richiesta del P.M. chiedendo per CATANIA PIETRO MAURIZIO emettersi sentenza di non luogo a procedere per i capi 20) e 21) e per il capo 27) perché il fatto non sussiste.

L'Avv. Jean Paule Castagno chiede, per il capo 2), emettersi sentenza di non luogo a procedere nei confronti di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO ai sensi dell'art. 425 comma 1 c.p.p. perché il fatto non sussiste e, in subordine, perché il fatto non costituisce reato per la sussistenza delle scriminanti di cui agli artt. 12 comma 2 D.L.vo 286/1998, 51 e 54 c.p.

Udienza del 29.2.2024

L'Avv. Nicola Canestrini chiede emettersi sentenza di non luogo a procedere per AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e GIRKE SASCHA perché il fatto non sussiste.

L'Avv. Francesca Cancellaro chiede emettersi sentenza di non luogo a procedere per AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH perché il fatto non sussiste e, in subordine, perché il fatto non costituisce reato per la sussistenza delle cause di giustificazione di cui agli artt. 51 e 54 c.p.

Udienza dell'1.3.2024

L'Avv. Alessandro Gamberini chiede emettersi nei confronti di SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN sentenza di non luogo a procedere perché il fatto non sussiste ai sensi dell'art. 425 commi 1 e 3 c.p.p.

L'Avv. Cesare Fumagalli per AMATO MARCO, anche per conto dell'Avv. Enrico Mordiglia, e per CATANIA PIETRO MAURIZIO chiede emettersi sentenza di non luogo a procedere perché il fatto non sussiste anche in relazione alla contravvenzione di cui al capo 27) dell'imputazione.

L'Avv. Andrea Copello chiede emettersi nei confronti della VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L. (ora BRITOIL OFFSHORE SERVICES S.R.L.) sentenza di non luogo a procedere ai sensi dell'art. 61 D.L.vo 231/2001 perché l'illecito amministrativo da reato non sussiste, anche per l'insussistenza di una ragionevole previsione di condanna.

Udienza del 2.3.2024

L'Avv. Stefano Greco chiede emettersi nei confronti della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE - BELGIO sentenza di non luogo a procedere ai sensi degli artt. 61 D.L.vo 231/2001 e 425 c.p.p. perché

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

l'illecito amministrativo non sussiste, con la trasmissione degli atti alla Procura della Repubblica competente per la valutazione di eventuali reati commessi dalla polizia giudiziaria in sede di indagini.

L'Avv. Salvatore Alagna chiede che venga emessa nei confronti di TRAINITI MICHELE sentenza di non luogo a procedere perché il fatto non sussiste.

L'Avv. Alessia Angelini chiede che venga emessa nei confronti di FABBRI TOMMASO sentenza di non luogo a procedere perché il fatto non sussiste.

L'Avv. Salvatore Fachile chiede che venga emessa nei confronti di FABBRI TOMMASO sentenza di non luogo a procedere perché il fatto non sussiste ai sensi dell'art. 425 comma 1 c.p.p. e, in subordine, sentenza di non luogo a procedere perché il fatto non costituisce reato per la sussistenza di cause di giustificazione.

L'Avv. David Brunelli chiede che venga emessa nei confronti di KENNES MATTHIAS sentenza di non luogo a procedere perché il fatto non sussiste ai sensi dell'art. 425 comma 1 c.p.p.

L'Avv. Nicola Canestrini, anche per conto dell'Avv. Francesca Cancellaro e dell'Avv. Alessandro Gamberini, chiede la trasmissione degli atti alla Procura della Repubblica competente per la valutazione di eventuali reati commessi dalla polizia giudiziaria in sede di indagini e per qualunque altro illecito di natura anche non penale.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con **decreto del 9.3.2022** - emesso nel procedimento penale n. 816/2017 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.) - il Giudice dell'Udienza Preliminare del Tribunale di Trapani fissava l'udienza preliminare nei confronti di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO, AMATO MARCO, ARENA IGNAZINO, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, CATANIA PIETRO MAURIZIO, FABBRI TOMMASO, GIRKE SASCHA, KENNES MATTHIAS, LASJULLIARAS ROMAIN, MOYES GILLIAN CRISTINA, RUSSO GIUSEPPE, RUSSO PAOLO ALFONSO RINO, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TRAINITI MICHELE, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN, VAN DIEST STEPHAN, VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L., O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL, O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO per rispondere dei reati e degli illeciti amministrativi dipendenti da reato meglio specificati in rubrica.

All'**udienza** del **21.5.2022** il giudice nominava interprete WILLUTZKI STEFFEN per gli imputati GIRKE SASCHA, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e, verificata la regolarità delle notifiche del decreto di fissazione dell'udienza preliminare, dichiarava l'assenza degli imputati ALONSO MORGUI ROGER EMILIO, AMATO MARCO, ARENA IGNAZINO, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, CATANIA PIETRO MAURIZIO, FABBRI TOMMASO, KENNES MATTHIAS,

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

LASJULLIARAS ROMAIN, RUSSO GIUSEPPE, RUSSO PAOLO ALFONSO RINO, MOYES GILLIAN CRISTINA, TRAINITI MICHELE e VAN DIEST STEPHAN.

Inoltre, i difensori di SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN eccepivano la nullità degli atti di elezione di domicilio dei predetti imputati e della notifica dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p.; il difensore della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL eccepiva la nullità dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p. e della relativa notifica; e il difensore della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO eccepiva la nullità della notifica dell'avviso di conclusione delle indagini preliminari.

All'**udienza** del **7.6.2022** il giudice dichiarava l'assenza di VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.

Il Pubblico Ministero, poi, chiedeva il rigetto delle eccezioni sollevata dai difensori di SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e dai difensori della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL e della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO.

All'**udienza** del **15.6.2022** il giudice, in relazione alle richieste avanzate dai difensori all'udienza del 21.5.2022, dichiarava la nullità degli atti di elezione di domicilio degli imputati SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE del 9.10.2018, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN del 12.10.2018 e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN del 13.10.2018 e, per l'effetto, dichiarava la nullità della notifica dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p. emesso dal Pubblico Ministero l'11.1.2021 nei confronti dei predetti imputati, della richiesta di rinvio a giudizio avanzata dal Pubblico Ministero il 4.3.2022 nei loro confronti e del decreto di fissazione dell'udienza preliminare emesso dal G.U.P. del Tribunale di Trapani il 9.3.2022 nei confronti degli stessi imputati.

Al contempo, il giudice dichiarava la nullità degli atti di elezioni di domicilio degli imputati AMATO MARCO del 6.9.2017 e del 12.9.2017, ARENA IGNAZINO del 17.7.2018, CATANIA PIETRO MAURIZIO del 17.7.2018, KENNES MATTHIAS del 28.6.2018, RUSSO GIUSEPPE del 29.6.2018, RUSSO PAOLO ALFONSO RINO dell'1.3.2019 e VAN DIEST STEPHAN del 28.6.2018 invitando questi ultimi a regolarizzare le rispettive elezioni di domicilio.

Inoltre, il giudice dichiarava la nullità dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p. e della contestuale informazione di garanzia emessi dal Pubblico Ministero l'11.1.2021 nei confronti della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL, la nullità della notifica dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p., la nullità della richiesta di rinvio a giudizio avanzata dal Pubblico Ministero il 4.3.2022 nei confronti del predetto ente e del decreto di fissazione dell'udienza preliminare emesso dal G.U.P. del Tribunale di Trapani il 9.3.2022 e delle relative modalità di notifica.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Pertanto, il giudice disponeva la separazione della posizione processuale degli imputati SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL, con formazione di autonomo fascicolo processuale, mediante inserimento di copia integrale degli atti, nonché la trasmissione degli atti al Pubblico Ministero per le notifiche dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p. ai predetti imputati e per la rinnovazione dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p. con contestuale informazione di garanzia al predetto ente O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL.

Infine, il giudice rigettava l'eccezione di nullità della notifica dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p. sollevata nell'interesse della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO.

All'**udienza** del **12.9.2022** il giudice, su richiesta del Pubblico Ministero e nulla opponendo le altre parti, concedeva un termine per consentire al Pubblico Ministero di completare le notifiche dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p. nel procedimento penale n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.), derivante dalla separazione delle posizioni processuali disposta con ordinanza del 15.6.2022, ai fini di un'eventuale riunione dei procedimenti.

All'**udienza** del **29.10.2022** il giudice, su richiesta del Pubblico Ministero e nulla opponendo le altre parti, concedeva un termine per consentire al Pubblico Ministero di procedere all'interrogatorio di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN nel procedimento n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.), ai fini di un'eventuale riunione dei procedimenti.

All'**udienza** del **3.12.2022** il giudice, con il consenso espresso personalmente dagli imputati, dai loro difensori e dal Pubblico Ministero, ammetteva la partecipazione all'udienza preliminare di osservatori esterni specificamente individuati e in numero contenuto in relazione alle esigenze di rappresentanza dell'associazione di appartenenza.

Inoltre, il giudice, su richiesta del Pubblico Ministero e nulla opponendo le altre parti, concedeva un termine per consentire al Pubblico Ministero di esercitare l'azione penale nel procedimento n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.), ai fini di un'eventuale riunione dei procedimenti.

Al contempo, con **decreto del 5.12.2022** - emesso nel **procedimento penale n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.)** - il Giudice dell'Udienza Preliminare del Tribunale di Trapani fissava l'udienza preliminare nei confronti di SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL per rispondere dei reati e degli illeciti amministrativi dipendenti da reato meglio specificati in rubrica.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

All'**udienza** del **19.12.2022** - procedimento penale n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.) - il giudice nominava interpreti CIZIO ROSALIA FLAVIA e WILLUTZKI STEFFEN.

Al contempo, il giudice, con il consenso espresso personalmente dagli imputati, dai loro difensori e dal Pubblico Ministero, ammetteva la partecipazione all'udienza preliminare di osservatori esterni specificamente individuati e in numero contenuto in relazione alle esigenze di rappresentanza dell'associazione di appartenenza.

Il giudice, poi, dichiarava l'assenza degli imputati SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e ammetteva la costituzione della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL.

Inoltre, il difensore di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN eccepiva la nullità della richiesta di rinvio a giudizio nei confronti di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN.

L'imputato AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN rendeva dichiarazioni spontanee.

Quindi, il giudice acquisiva il supporto USB contenente il file audio registrato dal difensore di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN nella parte finale dell'interrogatorio dell'indagato del 2.12.2022, disponeva la trascrizione integrale dei files video e del file audio dell'interrogatorio del 2.12.2022, nonché degli interrogatori del 29.10.2022 e del 12.11.2022 e a tal fine nominava periti trascrittori CAIOZZO ANTONINO, WILLUTZKI STEFFEN, CIZIO ROSALIA FLAVIA e FATHI UHAM.

All'**udienza** del **19.12.2022** - procedimento penale n. 816/17 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.) - il giudice nominava interprete CIZIO ROSALIA FLAVIA e su richiesta del Pubblico Ministero e nulla opponendo le altre parti, concedeva un termine per consentire la riunione con il procedimento n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.).

All'**udienza** del **13.1.2023** - procedimento penale n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.) - il giudice dichiarava l'assenza, ai sensi dell'art. 420 bis comma 2 c.p.p., degli imputati SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e rinviava ad una successiva udienza per consentire ai periti il completamento delle operazioni peritali.

All'**udienza** del **13.1.2023** - procedimento penale n. 816/17 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.) - il giudice, nulla opponendo il Pubblico Ministero e i difensori degli imputati, rinviava il procedimento al fine di consentirne la riunione al procedimento penale n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.).

All'**udienza** del **10.2.2023** - procedimento penale n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.) - il giudice, preliminarmente, nominava interprete KRAMPL UTE MARIA e revocava l'ordinanza dichiarativa dell'assenza di SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Al contempo, i difensori degli imputati eccepivano l'inammissibilità della costituzione di parte civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero dell'Interno e ne chiedevano l'esclusione.

Inoltre, si procedeva all'esame del perito WILLUTZKI STEFFEN e il giudice acquisiva la relazione di trascrizione degli interrogatori di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN del 29.10.2022, del 12.11.2022 e del 2.12.2022.

Infine, il giudice rigettava l'eccezione di nullità della richiesta di rinvio a giudizio avanzata dal difensore di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN alla precedente udienza del 19.12.2022.

All'**udienza** del **10.2.2023** - procedimento penale n. 816/17 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.) - il giudice, preliminarmente, nominava interprete KRAMPL UTE MARIA e i difensori degli imputati eccepivano l'inammissibilità della costituzione di parte civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero dell'Interno e ne chiedevano l'esclusione.

All'**udienza** del **25.2.2023** - procedimento penale n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.) - il giudice, su richiesta del P.M. e dei difensori degli imputati, e sussistendo evidenti ragioni di connessione ex art. 12 c.p.p., disponeva la riunione del procedimento penale n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.) al procedimento n. 816/17 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.).

All'**udienza** del **25.2.2023** - procedimento penale n. 816/17 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.) - preliminarmente, il giudice, su richiesta del P.M. e dei difensori degli imputati e sussistendo evidenti ragioni di connessione ex art. 12 c.p.p., disponeva la riunione al procedimento n. 816/17 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.) del procedimento n. 1264/2022 R.G.G.I.P. (n. 4060/2016 R.G.N.R.).

Inoltre, il giudice ammetteva la costituzione di parte civile del Ministero dell'Interno nei confronti di tutti gli imputati e per tutti i reati loro ascritti, disponeva l'esclusione della parte civile Presidenza del Consiglio dei Ministri nei confronti di tutti gli imputati ed infine, disponeva l'esclusione della parte civile Presidenza del Consiglio dei Ministri e Ministero dell'Interno nei confronti degli enti responsabili degli illeciti amministrativi dipendenti da reato VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L., O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL e O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO.

Quindi, i difensori di GIRKE SASCHA, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TROEDER LUTZ ULRICH e O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO eccepivano il difetto di giurisdizione dell'autorità giudiziaria italiana.

Al contempo, i difensori di GIRKE SASCHA, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN, nonché di MOYES GILLIAN CRISTINA, ALONSO MORGUI ROGER EMILIO, LASJUILLIARIAS ROMAIN e di O.N.G. MEDICI SENZA

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

FRONTIERE BELGIO e di VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L. eccepivano l'incompetenza per territorio del Tribunale di Trapani.

Infine, il difensore di VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L. eccepiva la nullità della contestazione dell'illecito amministrativo di cui al capo 28) e chiedeva l'emissione di sentenza ex art. 129 c.p.p.

All'**udienza** dell'**1.3.2023** preliminarmente l'imputato GIRKE SASCHA rendeva dichiarazioni spontanee.

Il P.M. chiedeva il rigetto delle eccezioni difensive sul difetto di giurisdizione e di incompetenza per territorio, nonché della richiesta di emissione di sentenza ex art. 129 c.p.p. relativamente all'illecito amministrativo di cui al capo 28). Il difensore della parte civile si associava alle richieste del P.M.

All'**udienza** del **15.3.2023** il giudice, in relazione alle eccezioni sollevate dai difensori degli imputati all'udienza del 25.2.2023, disponeva il rinvio pregiudiziale alla Suprema Corte di Cassazione per la decisione sulla competenza per territorio ai sensi dell'art. 24 bis c.p.p.; invitava il P.M. ad integrare le contestazioni degli illeciti amministrativi di cui al capo 18) nei confronti di VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L., al capo 19) nei confronti di O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO, al capo 28) nei confronti di VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L. e al capo 29) nei confronti di O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO, con la specifica contestazione dei profili inerenti alla "colpa di organizzazione" di ciascun ente rispetto alla commissione dei reati presupposto; rigettava nel resto le richieste e le eccezioni dei difensori degli imputati e degli enti responsabili degli illeciti amministrativi dipendenti da reato.

All'**udienza** del **24.3.2023** il giudice, richiamando l'ordinanza emessa alla precedente udienza del 15.3.2023, rigettava la richiesta avanzata dai difensori di AMATO MARCO, ARENA IGNAZINO, RUSSO GIUSEPPE e RUSSO PAOLO ALFONSO RINO di emissione di sentenza di incompetenza per territorio in favore del Tribunale di Roma o di Genova o di Siracusa o di Ragusa e di remissione della questione di incompetenza per territorio alla Corte di Cassazione ai sensi dell'art. 24 bis c.p.p.

Al Contempo, i difensori di MOYES GILLIAN CRISTINA, ALONSO MORGUI ROGER EMILIO, LASJULLIARAS ROMAIN, GIRKE SASCHA, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO eccepivano la nullità dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p., della richiesta di rinvio a giudizio avanzata dal Pubblico Ministero il 4.3.2022 e dell'interrogatorio reso da MOYES GILLIAN CRISTINA il 19.10.2021, nonché l'inutilizzabilità del materiale probatorio derivante dai dispositivi sequestrati a GALLO PIETRO il 15.9.2017 e dalla chiavetta USB consegnata alla p.g. da PAGOTTO VANESSA in

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

occasione delle s.i.t. del 15.9.2017, discendenti dall'omessa ostensione dei predetti dispositivi dissequestrati l'11.5.2021 a seguito di provvedimento del Pubblico Ministero del 15.3.2021.

All'**udienza** del **14.4.2023** il P.M. chiedeva il rigetto delle eccezioni sollevate dai difensori degli imputati all'udienza del 24.3.2023 e produceva nota con la riformulazione delle contestazioni degli illeciti amministrativi di cui ai capi nn. 18), 19), 28) e 29).

Quindi, il giudice disponeva la notifica della nota contenente la riformulazione dei capi d'imputazione a VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L., O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL e O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO.

All'**udienza** del **12.5.2023** il giudice, con il consenso di tutte le parti, ammetteva la partecipazione all'udienza preliminare del delegato del Relatore Speciale sulla situazione dei Difensori dei Diritti Umani delle Nazioni Unite.

Al contempo, il giudice rigettava le eccezioni sollevate all'udienza del 24.3.2023 dai difensori degli imputati MOYES GILLIAN CRISTINA, ALONSO MORGUI ROGER EMILIO, LASJUILLIARIAS ROMAIN, GIRKE SASCHA, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO.

Quindi, i difensori degli imputati chiedevano di sollevare questioni di legittimità costituzionale, nonché il rinvio pregiudiziale davanti alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea in relazione all'art. 12 D.L.vo 286/1998.

All'**udienza** del **26.5.2023** il giudice, preliminarmente, disponeva la notifica della nota, tradotta in lingua inglese, contenente la riformulazione da parte del P.M. delle contestazioni degli illeciti amministrativi di cui ai capi nn. 18), 19), 28) e 29) a O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL E O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO.

Il P.M. chiedeva il rigetto delle istanze sollevate all'udienza del 12.5.2023 dai difensori degli imputati.

Quindi, i difensori degli imputati GIRKE SASCHA, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN facevano richiesta, alla quale si opponevano il P.M. e il difensore della parte civile, di traduzione degli allegati e di tutti gli atti richiamati all'informativa riassuntiva di p.g. del 10.06.2020 ed, in subordine, chiedevano il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia al fine di ottenere l'interpretazione della nozione di "*atti fondamentali*" da tradurre per la piena comprensione da parte dell'indagato o imputato alloglotta.

All'**udienza** del **23.6.2023**, il giudice, in relazione alle richieste avanzate dai difensori degli imputati all'udienza del 12.5.2023, dichiarava l'irrelevanza e la manifesta infondatezza delle questioni

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

di legittimità costituzionale e rigettava le richieste di rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea.

Inoltre, il giudice rigettava le richieste di traduzione degli atti e di rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea avanzate all'udienza del 26.5.2023.

All'**udienza del 14.7.2023**, il giudice, preliminarmente, dava atto del dispositivo della sentenza n. 2565 del 6.7.2023, emessa dalla Corte di Cassazione nel procedimento n. 12744/2023 R.G. a seguito di rinvio pregiudiziale sulla competenza per territorio ex art. 24 bis c.p.p., con la quale il Tribunale di Trapani è stato individuato come competente *"per i reati di cui ai capi 1, 2, 20, 21, nonché per gli illeciti amministrativi dipendenti di cui ai capi 28 e 29, limitatamente all'illecito dipendente dal reato di cui al capo 21"*.

Il giudice disponeva la trasmissione delle richieste di rinvio a giudizio avanzate dal Pubblico Ministero il 4.3.2022 e il 5.12.2022 e del verbale dell'udienza preliminare del 14.4.2023 alla Prima Sezione della Suprema Corte di Cassazione per l'eventuale integrazione delle statuizioni contenute nella sentenza n. 2565 del 6.7.2023 in relazione alla competenza per territorio relativa all'imputato CATANIA PIETRO MAURIZIO per il reato di cui al capo 27), a VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L. per l'illecito amministrativo contestato al capo 28) dipendente dal reato contestato al capo 23), e a O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO per l'illecito amministrativo contestato al capo 29) dipendente dal reato contestato al capo 23).

Al contempo, i difensori di KENNES MATTHIAS, FABBRI TOMMASO, TRAINITI MICHELE e O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO chiedevano la dichiarazione della nullità del decreto n. 29/2017 RIT emesso dal G.I.P. del Tribunale di Trapani il 7.3.2017 e la conseguente inutilizzabilità dei risultati delle intercettazioni autorizzate con il suddetto decreto e con tutti i successivi decreti di proroga.

All'**udienza dell'8.9.2023** il P.M. chiedeva il rigetto delle eccezioni di inutilizzabilità delle intercettazioni sollevate all'udienza del 14.7.2023 dai difensori di KENNES MATTHIAS, FABBRI TOMMASO, TRAINITI MICHELE e O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO.

Quindi, il difensore di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN depositava ordinanza del Tribunale di Bologna con la quale si disponeva il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea in ordine alla validità e all'interpretazione dell'art. 12 D.L.vo 286/1998 e chiedeva la sospensione del procedimento in attesa della pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione Europea.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Infine, il giudice, in ordine alle eccezioni sollevate all'udienza del 14.7.2023 dai difensori di KENNES MATTHIAS, FABBRI TOMMASO, TRAINITI MICHELE e O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO, rigettava le richieste di declaratoria della nullità dei decreti emessi dal G.I.P. del Tribunale di Trapani autorizzativi delle operazioni di intercettazione e dei successivi decreti di proroga e della inutilizzabilità dei risultati delle captazioni.

All'**udienza** del **29.9.2023** il difensore di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO chiedeva l'esame del perito SCHIFANO RITA in ordine alla metodologia seguita dai periti per l'ascolto e la trascrizione delle intercettazioni; chiedeva l'esame del traduttore ITALIANO CHIARA in ordine alle ragioni per le quali la parola inglese "*driveman*", di cui alla conversazione n. 26422 del 5.5.2017 delle ore 9.17 (RIT 145/2016) era stata tradotta come "*scafista*" anziché come "*conducente*" e depositava documentazione ottenuta dall'I.M.R.C.C.

Il difensore di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, GIRKE SASCHA, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN chiedeva l'esame del perito SCHIFANO RITA in ordine alla metodologia seguita dai periti per l'ascolto e la trascrizione delle intercettazioni; chiedeva l'acquisizione delle comunicazioni tra l'I.M.R.C.C. e tutte le navi presenti negli eventi SAR del 10.9.2016 e del 18.6.2017 in cui è stata coinvolta la nave IUVENTA; chiedeva, infine, l'esame del consulente tecnico ing. PEZZANI LORENZO, in ordine alla ricostruzione alternativa delle condotte contestate di restituzione dell'imbarcazione contrassegnata con le lettere "KK" nell'evento del 18.6.2017 e in ordine al moto ondoso in occasione dell'evento SAR del 18.6.2017.

Il difensore della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO e il difensore di TRAINITI MICHELE chiedevano l'esame del legale rappresentante della ditta Spei 2000 s.r.l. in ordine alle modalità di trasmissione ed eventuale registrazione dei flussi delle comunicazioni captate sulla nave VOS PRUDENCE, nonché in ordine al parametro orario (ora legale, ora solare ovvero ora di Greenwich) utilizzato nell'intercettazione delle ore 2.15 del 26.3.2017; chiedevano, altresì, l'acquisizione, tramite cancelleria, delle comunicazioni telefoniche intercorse fra l'I.M.R.C.C. e le navi ACQUARIUS, IUVENTA, SEE WATCH 2, SEE EYE e la Guardia Costiera Libica presenti nella zona degli eventi SAR in cui è stata coinvolta la nave VOS PRUDENCE in data 25 e 26 marzo 2016; inoltre, insistevano nell'acquisizione della documentazione depositata all'udienza del 21.5.2022 e chiedeva la trascrizione delle comunicazioni fra l'I.M.R.C.C. e gli assetti navali contenute nel supporto informatico depositato all'udienza del 21.5.2022.

Quindi, il giudice disponeva l'esame del perito SCHIFANO RITA e dell'interprete ITALIANO CHIARA, nonché la trascrizione delle intercettazioni nn. 591, 600, 619, 633, 680, 691, 891, 989 e 1018 (RIT

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

29/2017) indicate nell'istanza avanzata dai difensori di FABBRI TOMMASO il 5.4.2022 e rigettava le ulteriori richieste difensive.

All'**udienza** del **6.10.2023**, si procedeva all'esame dell'interprete ITALIANO CHIARA e del perito SCHIFANO RITA.

Inoltre, il giudice conferiva al dott. OLIVERI GIUSEPPE e alla dott.ssa RITA SCHIFANO l'incarico di procedere alla trascrizione delle intercettazioni nn. 591, 600, 619, 633, 680, 691, 891, 989 e 1018 del RIT 29/2017.

Al contempo, il giudice acquisiva la documentazione depositata dal difensore di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO.

All'**udienza** del **13.10.2023** il giudice dava atto dell'ordinanza (n. 30358/2023 R.G.) emessa dalla Prima Sezione della Corte di Cassazione il 29.9.2023 (depositata il 30.10.2023) di correzione dell'errore materiale del dispositivo della sentenza n. 2565 del 6.7.2023, con l'indicazione della competenza del Tribunale di Trapani per il reato di cui al capo 27) per la posizione di CATANIA PIETRO MAURIZIO.

Al contempo, il giudice nominava interprete e conferiva l'incarico al dott. CRISCUOLI MATTEO per la traduzione e trascrizione delle parti in lingua inglese delle conversazioni intercettate.

Quindi, gli imputati GIRKE SASCHA e AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN rendevano dichiarazioni spontanee e il difensore depositava memoria.

Infine, il giudice disponeva la traduzione della memoria in lingua tedesca a firma dell'imputata SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE.

Dopo il rinvio dell'**udienza** del **27.10.2023**, per l'impossibilità dell'imputato KENNES MATTHIAS di presenziare all'udienza al fine di essere sottoposto all'esame già programmato, all'**udienza** del **3.11.2023**, preliminarmente, il giudice revocava l'ordinanza di assenza degli imputati FABBRI TOMMASO e ALONSO MORGUI ROGER EMILIO e, previa nomina degli interpreti di lingua inglese STANDLEY ALEXANDRA e VARJABEDIAN CLAUDIA, si procedeva all'esame dei predetti imputati.

Infine, il giudice acquisiva la documentazione depositata dai difensori di FABBRI TOMMASO e ALONSO MORGUI ROGER EMILIO.

Dopo il rinvio dell'**udienza** del **10.11.2023**, con sospensione dei termini di prescrizione, per il legittimo impedimento del difensore di FABBRI TOMMASO, all'**udienza** del **24.11.2023** il giudice, su richiesta del difensore della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO e con il parere contrario del P.M., disponeva la trascrizione - conferendo l'incarico ai periti già nominati GIUSEPPE OLIVERI, RITA SCHIFANO e MATTEO CRISCUOLI - delle comunicazioni tra l'I.M.R.C.C. e la nave VOS PRUDENCE, la

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Guardia Costiera Libica ed altri assetti navali impegnati nelle operazioni di soccorso tra il 20.3.2017 e il 28.3.2017 (risultanti dai file audio depositati dal difensore delle O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO su supporto pen drive a corredo della memoria depositata il 19.5.2022), nonché, previa acquisizione presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, della comunicazione intercorsa tra l'I.M.R.C.C. e la nave AQUARIUS il 25.3.2017 alle ore 21.50z, risultante dai brogliacci dell'I.M.R.C.C. (evento SAR 331/2017).

Inoltre, il giudice disponeva d'ufficio l'acquisizione presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto dei report dei tracciamenti delle rotte delle navi IUVENTA, VOS HESTIA e VOS PRUDENCE con riferimento a tutti gli eventi oggetto dei capi di imputazione 1) e 2) (eventi del 10.9.2016 e del 18.6.2017) e dei capi 20) e 21) (evento del 22.3.2017-23.3.2017, eventi del 25.3.2017-26.3.2017), a partire dal giorno antecedente ad ognuno dei predetti eventi, nonché i report di localizzazione delle predette navi al momento delle comunicazioni intercorse con l'I.M.R.C.C., specificando, oltre alle coordinate, anche la distanza dalla costa libica e rappresentando su mappa la posizione delle singole navi in occasione di ciascun evento.

Quindi, il giudice, su richiesta del difensore di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, GIRKE SASCHA, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e con il parere contrario del P.M., disponeva l'acquisizione presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, di tutte le comunicazioni intercorse tra l'I.M.R.C.C. e tutte le navi presenti in occasione degli eventi del 10.9.2016 e del 18.6.2017, nonché di tutti i tracciamenti e le localizzazioni riguardanti tutte le navi presenti nell'evento del 10.9.2016, ivi compresa la nave LÉ JAMES JOYCE della marina militare irlandese, e i tracciamenti e le localizzazioni riguardanti la nave SEA EYE nell'evento del 18.6.2017.

Il giudice, poi, su richiesta del difensore di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, GIRKE SASCHA, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN, acquisiva il supporto informatico contenente un filmato.

Inoltre, si procedeva all'esame dell'imputato CATANIA PIETRO MAURIZIO.

Il giudice acquisiva, altresì, la documentazione depositata dal difensore di CATANIA PIETRO MAURIZIO.

Infine, il giudice, su richiesta del P.M., tenuto conto delle dichiarazioni rese dall'imputato ALONSO MORGUI ROGER EMILIO all'udienza del 3.11.2023, disponeva ai sensi dell'art. 422 comma 1 c.p.p. l'esame di GALLO PIETRO, MONTANINO LUCIO, BALLESTRA FLORIANA e RICCI CRISTIAN, onerando il P.M., in accoglimento della richiesta del difensore di AMATO MARCO, di acquisire, prima dell'escussione dei testi, i fascicoli personali dei predetti presso le amministrazioni di appartenenza.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

All'**udienza** del **14.12.2023** il giudice acquisiva la perizia di trascrizione delle comunicazioni dell'I.M.R.C.C. nel periodo compreso tra il 20.3.2017 e il 28.3.2017 e conferiva l'incarico ai periti GIUSEPPE OLIVERI, RITA SCHIFANO e MATTEO CRISCUOLI di trascrizione di tutte le comunicazioni intercorse tra l'I.M.R.C.C. e tutte le navi presenti in occasione degli eventi del 10.9.2016 e del 18.6.2017 e della comunicazione tra l'I.M.R.C.C. e la nave AQUARIUS del 25.3.2017 delle ore 21.50z.

Infine, il giudice revocava l'ordinanza ammissiva dell'esame dei testi RICCI CRISTIAN e MONTANINO LUCIO, atteso che le dichiarazioni rese dai predetti nel corso delle indagini e le circostanze dagli stessi rappresentate non meritavano uno specifico approfondimento.

All'**udienza** del **12.1.2024** il giudice dava atto della trasmissione da parte del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto il 9.1.2024 di tutta la documentazione indicata nell'ordinanza emessa all'udienza del 24.11.2023.

Al contempo, il giudice, su richiesta del difensore di O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO e con il parere contrario del P.M., disponeva l'acquisizione presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto dei dati di tracciamento e posizionamento delle navi AQUARIUS, SEE WATCH 2 e SEE EYE presenti negli eventi SAR del 25.3.2017 e del 26.3.2017, nonché dei dati di posizionamento delle navi militari, ivi compresi quelli della motovedetta libica, in occasione delle comunicazioni da parte delle predette navi con l'I.M.R.C.C. nel corso degli eventi del 25.3.2017 e del 26.3.2017.

Inoltre, il giudice invitava il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto a predisporre una mappa unica per ogni evento del 10.9.2016, 18.6.2017, 22.3.2017, 23.3.2017, 25.3.2017 e 26.3.2017 riportante i dati di posizionamento e tracciamento di tutti gli assetti navali intervenuti in ciascun evento.

Il giudice, poi, acquisiva le note, depositate dal P.M., della Questura di Imperia del 27.12.2023, della Squadra Mobile di Trapani dell'11.1.2024 e del 23.12.2023 contenenti, su supporto informatico, i fascicoli personali di GALLO PIETRO, MONTANINO LUCIO, BALLESTRA FLORIANA e RICCI CRISTIAN.

All'**udienza** del **26.1.2024** il giudice acquisiva la perizia di trascrizione delle comunicazioni intercorse tra l'I.M.R.C.C. e tutte le navi presenti in occasione degli eventi del 10.9.2016 e del 18.6.2017 e della comunicazione tra l'I.M.R.C.C. e la nave AQUARIUS del 25.3.2017 delle ore 21.50z.

Dopo il rinvio dell'**udienza** del **2.2.2024**, alla successiva **udienza** del **10.2.2024** il giudice revocava l'ordinanza dichiarativa dell'assenza di AMATO MARCO e nominava interprete di lingua inglese POSATERI MARCO.

Il giudice, poi, acquisiva la documentazione prodotta dal P.M.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Quindi, si procedeva all'escussione dei testimoni BALLESTRA FLORIANA e GALLO PIETRO e, tenuto conto dei contrasti emersi dalle dichiarazioni rese dai predetti in ordine agli eventi del 10.9.2016, disponeva l'esame di MONTANINO LUCIO che avveniva contestualmente.

Inoltre, gli imputati AMATO MARCO e ALONSO MORGUI ROGER EMILIO rendevano dichiarazioni spontanee.

Si procedeva, poi, all'esame dell'imputato AMATO MARCO.

Infine, il giudice disponeva l'acquisizione presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto dei brogliacci della Centrale Operativa relativi alla giornata del 10.9.2016.

All'**udienza** del **22.2.2024** il giudice dava atto della trasmissione il 15.2.2024 da parte del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto delle mappe e dei dati di tracciamento e posizionamento la cui acquisizione era stata disposta all'udienza del 12.1.2024.

Inoltre, il giudice acquisiva la documentazione trasmessa dal difensore di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO il 20.2.2024 e il 21.2.2024, compresi i file audio e le trascrizioni di alcune comunicazioni comunicazione tra l'I.M.R.C.C. e la nave VOS HESTIA.

Al contempo, il giudice dava atto della memoria trasmessa il 22.2.2024 nell'interesse degli imputati AMATO MARCO e CATANIA PIETRO MAURIZIO e della documentazione trasmessa il 22.2.2024 nell'interesse dell'imputato FABBRI TOMMASO.

Infine, il giudice, su richiesta del difensore di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, GIRKE SASCHA, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN, acquisiva un hard disk contenente i dati grezzi delle immagini utilizzate per il filmato acquisito all'udienza del 24.11.2023.

All'**udienza** del **28.2.2024** il giudice dichiarava aperta la discussione, ai sensi dell'art. 421 comma 2 c.p.p., ed invitava le parti a rassegnare le rispettive conclusioni.

Quindi, il P.M. e i difensori della parte civile e degli imputati CATANIA PIETRO MAURIZIO e ALONSO MORGUI ROGER EMILIO formulavano le rispettive conclusioni.

All'**udienza** del **29.2.2024** i difensori di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH e il difensore di SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e GIRKE SASCHA formulavano le rispettive conclusioni.

All'**udienza** dell'**1.3.2024** il difensore di SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE e TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN, il difensore di AMATO MARCO e CATANIA PIETRO e il difensore di VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L. (BRITTOIL OFFSHORE SERVICES S.R.L.) formulavano le rispettive conclusioni.

All'**udienza** del **2.3.2024** il difensore di O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO, il difensore di TRAINITI MICHELE, i difensori di FABBRI TOMMASO e il difensore di KENNES MATTHIAS formulavano le rispettive conclusioni.

Infine, all'**udienza** del **19.4.2024** il P.M. e i difensori rinunciavano alle repliche e il giudice dichiarava chiusa la discussione e, all'esito della camera di consiglio, pronunziava sentenza, dando lettura del dispositivo.

* * * * *

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. PREMESSA

In via preliminare, va evidenziato che nel corso dell'udienza preliminare del presente procedimento penale l'enorme mole delle **fonti probatorie** raccolta nella fase delle indagini preliminari si è arricchita di ulteriore materiale, assai corposo, acquisito su richiesta delle parti o d'ufficio¹.

In particolare, nelle numerose udienze sono stati acquisiti documenti, immagini, filmati, dati di posizionamento e tracciamento delle navi e registrazioni delle comunicazioni telefoniche tra l'I.M.R.C.C. (Italian Maritime Rescue Coordination Center) e i vari assetti navali coinvolti negli eventi SAR.

Oltre all'esame di alcuni imputati, poi, si è proceduto, ai sensi dell'art. 422 comma 1 c.p.p., all'esame dei testi BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO.

Nel quadro probatorio complessivo così delineato gli elementi originariamente acquisiti nella fase delle indagini preliminari devono essere riesaminati e reinterpretati con un approccio d'insieme, mettendo a sistema tutte le fonti disponibili, tenendo conto dei nuovi dati affiorati per la prima volta nel corso dell'udienza preliminare e valorizzando il materiale già in atti analizzato nella precedente fase in una prospettiva solo parziale.

In tale contesto probatorio parziale la p.g., nella ricostruzione delle singole vicende, aveva talvolta concentrato l'attenzione e valorizzato oltremodo aspetti di portata dimostrativa limitata, senza tenere conto complessivamente di tutti gli elementi disponibili o comunque agevolmente acquisibili, e da dati del tutto incerti e privi di significato univoco aveva sviluppato valutazioni e raggiunto conclusioni

¹ Gli atti inseriti nel sistema TIAP constano di 47.579 pagine e i supporti informatici, senza tenere conto di quelli contenenti le registrazioni delle captazioni e delle copie forensi dei dispositivi informatici sequestrati nella fase delle indagini preliminari, occupano una memoria da 1,716 TB.

presentate come certe, giungendo in qualche occasione ad un'interpretazione dei fatti che non può più ritenersi coerente con quanto emerso all'esito dell'udienza preliminare.

Nel nuovo scenario probatorio, delineato nel corso dell'udienza preliminare, l'esame complessivo e incrociato del vastissimo materiale raccolto conduce ad un esito opposto - richiesto anche dal Pubblico Ministero, ancorché per la carenza dell'elemento soggettivo - rispetto all'iniziale esercizio dell'azione penale con la richiesta di rinvio a giudizio, essendo accertata l'insussistenza, sul piano oggettivo e materiale, delle condotte contestate che non possono essere ricondotte nello schema tipico delle fattispecie di reato.

* * *

Le valutazioni opposte cui si è giunti, anche da parte dell'ufficio del Pubblico Ministero, all'esito dell'udienza preliminare, pur in apparenza singolari, possono trovare spiegazione sulla base delle seguenti considerazioni.

Ai fini della ricostruzione delle vicende attinenti agli eventi SAR in cui si innestano le condotte ascritte agli imputati, nella precedente fase delle indagini preliminari si era tenuto conto, anche per la formulazione delle imputazioni, al di là di ulteriori fonti probatorie, soltanto dei dati emergenti dai laconici brogliacci della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. e dalle sintetiche schede SAR dell'I.M.R.C.C., senza acquisire e adeguatamente valorizzare ulteriori elementi, quali le registrazioni delle comunicazioni telefoniche tra l'I.M.R.C.C. e gli assetti navali coinvolti nei vari eventi SAR, nonché i dati di posizionamento e di tracciamento delle navi intervenute o presenti in occasione delle operazioni di soccorso dei migranti, in modo da ottenere informazioni aggiuntive e complete che consentissero di esaminare in una visione d'insieme i singoli eventi e di verificare le condotte dei protagonisti di ciascuna vicenda.

A titolo esemplificativo va evidenziato che la contestazione di rotte e posizionamenti degli assetti navali in totale autonomia e autodeterminazione risulta spesso smentita - al di là delle ipotesi in cui non è accertata, ma solo supposta sulla base di dati non univoci o di meri sospetti - dalle comunicazioni telefoniche tra l'I.M.R.C.C. e gli assetti navali, dalle quali si traggono precise indicazioni sulle aree da "battere" durante i "pattugliamenti", sulle distanze da tenere dalla costa libica, sulle posizioni da raggiungere per le operazioni di soccorso. Va, sin d'ora, precisato che, in relazione agli eventi oggetto del presente procedimento, emerge come le operazioni di soccorso siano state sempre disposte dall'I.M.R.C.C. e siano state svolte sotto la direzione e il costante coordinamento dell'I.M.R.C.C., come risulta dalle comunicazioni telefoniche con la nave IUVENTA, con la nave VOS HESTIA, con la nave VOS PRUDENCE e con gli altri assetti navali.

Ad esito opposto rispetto a quello con cui era stata definita la fase delle indagini preliminari, del resto, si perviene anche sulla base di un ulteriore dato: gli orari risultanti dalle conversazioni intercettate, dai brogliacci della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C., dai messaggi inoltrati sulla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*", dai giornali di bordo, dai filmati, dalle immagini fotografiche e dai vari documenti non erano stati ricondotti ad unità in base ad un parametro orario unico di sincronizzazione; non può, invece, trascurarsi la circostanza - precedentemente pretermessa - che le operazioni di soccorso sono avvenute in acque internazionali a ridosso della Libia dove vige sempre l'ora legale (UTC+2), che alcuni orari sono espressi in base al "*tempo coordinato universale*" dell'ora media di Greenwich o fuso orario dell'Europa occidentale (UTC+0) e che altri orari sono riportati secondo il fuso orario dell'Europa Centrale (vigente in Italia) in base all'ora solare (UTC+1) o all'ora legale (UTC+2).

La mancata riconduzione dei predetti orari ad unità aveva dato luogo ad interpretazioni distorte di alcuni accadimenti, presentati dalla p.g. con una successione diacronica alterata rispetto al reale accadimento dei fatti: a titolo esemplificativo un messaggio inoltrato sulla chat WhatsApp, espresso in base all'orario UTC+0, era stato considerato dalla p.g. come antecedente ad un'annotazione sul giornale nautico di bordo, riportata in base all'orario UTC+1, in quanto non si era tenuto conto dell'ora "apparente" di differenza tra i due orari; in realtà, considerando gli orari in base ad un parametro unitario di sincronizzazione, il messaggio va collocato più correttamente in un momento successivo rispetto a quello riportato nell'annotazione del giornale nautico di bordo.

L'esigenza di ricondurre ad unità gli orari assume ancora più rilievo in relazione ai fatti accaduti nella notte tra il 25 e il 26.3.2017, allorché, nel fuso orario dell'Europa Centrale, si è passati dall'ora solare (UTC+1) all'ora legale (UTC+2).

In linea di massima gli orari risultanti dalle varie fonti possono schematicamente essere individuati nei seguenti termini:

- le conversazioni intercettate presentano l'orario dell'Europa Centrale (vigente in Italia) in base all'ora solare (UTC+1) o all'ora legale (UTC+2);
- nei brogliacci della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. le annotazioni delle comunicazioni sono riportate con l'orario dell'Europa Centrale (vigente in Italia) in base all'ora solare (UTC+1) o all'ora legale (UTC+2), mentre alcune annotazioni concernenti il contenuto delle informazioni sono riportate con l'orario dell'Europa occidentale (UTC+0);
- i file audio delle registrazioni delle comunicazioni telefoniche della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. quando presentano nella denominazione l'indicazione "UTC" riguardano

comunicazioni telefoniche riportate con l'orario dell'Europa occidentale (UTC+0), altrimenti sono riportate con l'orario dell'Europa Centrale (vigente in Italia) in base all'ora solare (UTC+1) o all'ora legale (UTC+2);

- nelle schede SAR e nella relativa documentazione tendenzialmente gli orari sono riportati con la specificazione dell'ora UTC+0 ovvero dell'ora UTC+1 (ora solare) o UTC+2 (ora legale);
- nei messaggi inoltrati sulla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*" ricorre l'orario dell'Europa occidentale (UTC+0);
- nelle proprietà dei filmati e delle immagini fotografiche e dei vari documenti generalmente gli orari sono riportati con l'orario dell'Europa Centrale (vigente in Italia) in base all'ora solare (UTC+1) o all'ora legale (UTC+2).

Per ovviare alla descritta disomogeneità dei parametri orari delle varie fonti, allora, nella ricostruzione dei fatti, quando è individuabile il parametro di riferimento, gli **orari** saranno riportati con le lettere dell'alfabeto fonetico ICAO, utilizzato nella navigazione aeronavale civile e militare, e saranno espressi in via principale in base all'orario **UTC+0**, indicato con la lettera "Z" (fonetico "ZULU"), ed in via ulteriore in base al corrispondente orario dell'Europa Centrale a seconda del periodo in cui era vigente l'ora solare **UTC+1**, indicata con la lettera "A" (fonetico "ALPHA"), ovvero l'ora legale **UTC+2**, indicata con la lettera "B" (fonetico "BRAVO").

Va, poi, evidenziato che i **dati di tracciamento** dei vari assetti navali, estrapolati dal database del sistema Pelagus, sono stati forniti dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - come risulta dalla nota di trasmissione del 15.2.2024 - in formato informatico mediante file con estensione .kml (Keyhole Markup Language).

I predetti file, caricati mediante l'applicazione Google Earth, consentono di visualizzare in formato cartografico le rotte degli assetti navali, con le coordinate geografiche, gli orari di interesse (riportati con l'ora UTC+0), la rotta e la velocità; tra gli strumenti della predetta applicazione vi sono varie opzioni per visualizzare o meno ed eventualmente rinominare i punti di rilevamento della localizzazione della nave (contrassegnati con il simbolo della bandiera), per determinare le distanze tra due punti (riportate con una retta di colore giallo) e per contrassegnare i punti di interesse (con "*segnaposto*" di colore giallo).

Nella ricostruzione delle singole vicende saranno riportati gli screenshot dei tracciamenti elaborati sulla base dei dati "grezzi" contenuti nei file in questione.

I **dati di localizzazione**, tramite sistema AIS (Automatic Identification System) e LRTI (Long Range Identification and Tracking), dei vari assetti navali sono stati forniti dal Comando Generale

del Corpo delle Capitanerie di Porto in formato informatico mediante file con estensione .tsv (Tab Separated Values), che possono essere aperti con l'applicazione "Blocco note" di Windows o con l'applicazione "Excel" di Microsoft e saranno riportati in formato di tabella con l'indicazione della data, degli orari (UTC+0), delle coordinate geografiche, della velocità (espressa in nodi) e della rotta espressa mediante i gradi bussola.

I dati di localizzazione vengono rappresentati da bandierine sulla mappa elaborata con l'applicazione Google Earth.

Va precisato che nelle tabelle dei dati di localizzazione le **coordinate geografiche** sono riportate con l'indicazione dei gradi (°) e dei primi o minuti (') seguiti dai decimillesimi. Nella parte descrittiva tali dati verranno riportati con l'indicazione dei gradi (°), dei primi o minuti (') e dei secondi (") seguiti dai centesimi. La trasformazione dei decimillesimi di primi in secondi e centesimi di secondo si ottiene moltiplicando i decimillesimi (preceduti da 0,) per 60. In tal modo tutti i dati saranno riportati secondo il parametro unitario del sistema sessagesimale, tenuto conto della circostanza che le coordinate geografiche risultanti dalle comunicazioni tra l'I.M.R.C.C. e gli assetti navali, dalle captazioni e dalle schede SAR dell'I.M.R.C.C. sono generalmente espresse con il sistema sessagesimale, con l'indicazione dei gradi, dei primi e dei secondi seguiti, talvolta, dai centesimi.

Con specifico riferimento alla rotta espressa mediante i **gradi bussola** va precisato che nella descrizione degli eventi saranno utilizzati anche i **punti cardinali** (0° = Nord; 90° = Est; 180° = Sud; 270° = Ovest).

Va, altresì, chiarito che le **immagini fotografiche** saranno riprodotte nella versione originale ovvero nella forma ritagliata ed eventualmente ingrandita in modo da rendere visibili i particolari di interesse; e saranno riportati gli orari tratti dalle proprietà delle stesse immagini digitali.

Quanto ai **filmati**, va specificato che saranno riportati i fotogrammi di interesse, estratti, mediante screenshot, dai video originali.

Deve, infine, evidenziarsi che le **conversazioni intercettate** verranno riportate nella versione trascritta dai periti nella fase delle indagini preliminari - nell'ambito dell'udienza fissata dal G.I.P. del Tribunale di Trapani ai sensi dell'art. 268 comma 6 c.p.p. (nel corso della quale è stata disposta la distruzione delle registrazioni e dei verbali di cui è vietata l'utilizzazione ai sensi dell'art. 271 comma 2 c.p.p.) - con l'identificazione degli interlocutori in base agli elementi desumibili dalle indicazioni riportate dalla p.g. nei verbali di ascolto delle captazioni o dal tenore delle stesse conversazione.

* * *

Tanto precisato in ordine al materiale probatorio, va ora evidenziato che tutte le **questioni preliminari, processuali e di merito** sollevate dalle parti nel corso delle varie udienze nelle quali si è articolata l'udienza preliminare sono state decise con autonome ordinanze alle quali deve farsi integrale rinvio.

Di seguito si riporta l'oggetto delle principali questioni risolte con l'indicazione dell'udienza nella quale è stata pronunciata la relativa ordinanza: nullità degli atti di elezione di domicilio e della notifica dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p. e degli atti consequenziali (udienza del 15.6.2022); partecipazione all'udienza in camera di consiglio di "osservatori esterni" (udienze del 3.12.2022 e del 19.12.2022); idoneità e compatibilità dell'interprete nominato per l'interrogatorio nella fase delle indagini preliminari (udienza del 10.2.2023); costituzione di parte civile (udienza del 25.2.2023); difetto di giurisdizione e rinvio pregiudiziale alla Corte di Cassazione ai sensi dell'art. 24 bis c.p.p. per la decisione sulla competenza per territorio (udienze del 15.3.2023 e del 25.3.2023); parziale ostensione del materiale probatorio al momento della notifica dell'avviso ex art. 415 bis c.p.p. (udienza del 12.5.2023); questioni di legittimità costituzionale e richiesta di rinvio pregiudiziale davanti alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea in ordine all'art. 12 D.L.vo 286/1998 e alla scriminante umanitaria (udienza 23.6.2023); traduzione degli atti e richiesta di rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea (udienza del 23.6.2023); trasmissione degli atti alla Corte di Cassazione per l'eventuale integrazione della sentenza sulla competenza per territorio (udienza del 14.7.2023); utilizzabilità delle intercettazioni (udienza dell'8.9.2023); richieste istruttorie (udienze del 29.9.2023, del 24.11.2023, del 14.12.2023 e del 12.1.2024).

* * *

Sempre in via preliminare deve osservarsi che le condotte contestate nel presente procedimento penale attengono principalmente al **reato di favoreggiamento dell'immigrazione illegale**.

Al riguardo deve osservarsi che l'art. 12 comma 1 D.L.vo n. 286/1998 punisce chiunque, in violazione delle disposizioni dello stesso D.L.vo n. 286/1998, promuove, dirige, organizza, finanzia o effettua il trasporto di stranieri nel territorio dello Stato ovvero compie altri atti diretti a procurarne illegalmente l'ingresso nel territorio dello Stato, ovvero di altro Stato del quale la persona non è cittadina o non ha titolo di residenza permanente.

Va, intanto, rilevato che il reato di favoreggiamento dell'immigrazione illegale (art. 12 D.L.vo 286/1998) è un reato di pericolo o a consumazione anticipata, ha natura eventualmente permanente e non richiede, per il suo perfezionamento, che l'ingresso illegale dello straniero sia effettivamente avvenuto (Cass., Sez. 3, n. 35629, 19/05/2005, Nikolli ed altro, Rv. 232390; Cass., Sez. 1, n. 38159,

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

23/09/2008, P.G. in proc. Dimcea, Rv. 241130; Sez. 1, n. 1082, 04/12/2008, Malik, Rv. 242487; Cass., Sez. 1, n. 28282, 27/05/2019, M., Rv. 276148).

In tema di disciplina dell'immigrazione, l'art. 12 comma 1 D.L.vo 286/1998 sanziona le condotte agevolatrici consistenti in atti preparatori univocamente finalizzati all'ingresso illegale dello straniero in altro Stato, anticipando la tutela rispetto al momento dell'attraversamento della frontiera (Cass., Sez. 1, n. 38936, 03/10/2008, P.G. in proc. Sasu, Rv. 241384).

A tal proposito deve, però, rilevarsi che nei reati a consumazione anticipata, in cui la condotta di pericolo, già in sé punibile, sia tenuta fuori dal territorio italiano, per la sussistenza della giurisdizione italiana, ai sensi dell'art. 6 c.p.², è comunque necessario che gli effetti voluti e preordinati, in relazione all'evento naturalistico, si verifichino in Italia (Cass., Sez. 1, n. 11165, 22/12/2015, Almagasbi, Rv. 266430; Cass., Sez. 1, n. 29832, 16/3/2018, Ahmad e altro).

Inoltre, a seguito della modifica apportata dall'art. 11 comma 1 lett. c) L. 189/2002, è stato notato come *"dalla nuova formulazione della norma la repressione penale è ora calibrata non già sulla condotta del "clandestino", ma su quella del "mercante di clandestini". La nuova formulazione rende esplicito insomma che la sola condotta meritevole di punizione è quella del "mercante", magari professionale, di clandestini. Il cambiamento della formula non è infatti di poco conto: la sostituzione del "favorire" con il "**procurare**" conferisce maggiore tassatività e determinatezza alla fattispecie, nel senso che restringe l'ambito di operatività della norma alle sole condotte pregne di reale disvalore etico - giuridico. Mentre la condotta del "favorire" è infatti estremamente vaga e indifferenziata, irriducibile in termini circoscritti, e può consistere in qualsivoglia apporto di mera agevolazione ovvero in un modesto aiuto di forma e tipologia indefinita, la condotta del "procurare" implica un apporto connotato di maggiore precisione, causalmente e efficiente a determinare in via diretta il risultato finale"* (Cass., Sez. 1, n. 40307, 10/10/2003, P.M. in proc. Kutepov, Rv. 226065).

Va, poi, rilevato come l'elemento caratterizzante la fattispecie di favoreggiamento dell'immigrazione illegale sia la clausola di **illiceità speciale** la quale, da un lato, postula che le condotte penalmente rilevanti devono essere realizzate *"in violazione delle disposizioni del presente testo unico"*, dall'altro lato prevede la realizzazione di *"altri atti idonei a procurare illegalmente l'ingresso di stranieri nel territorio dello Stato"*, richiedendo espressamente che la condotta tipica sia posta in essere in violazione della disciplina italiana in materia di ingresso e soggiorno degli stranieri.

² L'art. 6 c.p. prevede: *"Chiunque commette un reato nel territorio dello Stato è punito secondo la legge italiana. Il reato si considera commesso nel territorio dello Stato, quando l'azione o l'omissione, che lo costituisce, è ivi avvenuta in tutto o in parte, ovvero si è ivi verificato l'evento che è la conseguenza dell'azione od omissione"*.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Quindi, la clausola di illiceità speciale, richiedendo la violazione delle disposizioni nazionali in materia di immigrazione, delinea il confine tra una attività neutra, non penalmente rilevante, e una attività delittuosa.

In tale contesto va sottolineato che a stretto rigore i migranti, per quanto privi di un titolo idoneo all'ingresso in Italia, al momento del soccorso in mare in una situazione di pericolo sono da considerare "naufraghi" e mantengono tale condizione giuridica fino allo sbarco in un luogo sicuro, posto che il loro *status* verrà definito a terra solo dopo la consegna da parte dei soccorritori alle Autorità preposte ai controlli di frontiera.

Tuttavia, la condizione di naufrago non è prevalente e non è neanche dirimente, atteso che la natura illegale dell'ingresso in Italia dello straniero senza idoneo titolo di ingresso non è esclusa dalla qualità di naufrago soccorso in mare in una situazione di pericolo.

Sotto il profilo della persistenza della natura illegale dell'ingresso in Italia, la condizione di naufrago è assimilabile a quella del minore non accompagnato.

Infatti, integra il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, di cui all'art. 12 comma 3 D.L.vo 286/1998, la condotta di chi compie atti finalizzati a procurare l'ingresso senza titolo in Italia di un minore straniero, quand'anche non accompagnato, in quanto l'impossibilità di ordinarne l'espulsione (salvo che ricorrano ragioni di ordine e sicurezza pubblici) non esclude la natura illegale del suo ingresso (Cass., Sez. 1, n. 28282, 27/05/2019, M., Rv. 276148).

Ciò non toglie, comunque, che la valutazione in ordine alle ragioni dell'ingresso senza un titolo idoneo e alla legalità o illegalità di tale ingresso non è demandata ai soccorritori o al comandante della nave, ma vanno effettuate in un momento successivo a terra, a seguito dei doverosi controlli di frontiera, nel momento in cui lo straniero è nelle condizioni di fornire alle Autorità preposte le eventuali spiegazioni e di accedere, in presenza dei presupposti, alle procedure di protezione internazionale.

Al di là di tali aspetti, va, poi, precisato che, in tema di immigrazione clandestina, il delitto di cui all'art. 12 comma 3 D.L.vo 286/1998 è integrato non solo dalle condotte specificamente finalizzate a consentire l'arrivo in Italia degli stranieri in posizione irregolare, ma anche da quelle, immediatamente successive, intese a garantire il buon esito dell'operazione, la sottrazione ai controlli della polizia e l'avvio dei clandestini verso la località di destinazione, nonché, in genere, da tutte quelle attività di fiancheggiamento e di cooperazione collegabili all'ingresso degli stranieri (Cass., Sez. 1, n. 37277, 23/04/2015, Sclafani e altro, Rv. 264564; Cass., Sez. 1, n. 19355, 20/12/2011, Moussa, Rv. 252775).

In tale quadro, va sin d'ora anticipato, in via generale, che l'esame analitico del complesso materiale probatorio raccolto consente in termini del tutto ragionevoli di escludere - al di là degli episodi la cui verifica risulta smentita in fatto - la sussistenza, nei vari eventi contestati, del presupposto oggettivo della **direzione delle condotte a procurare l'ingresso illegale dei migranti in Italia**.

Sul piano oggettivo e materiale la direzione delle condotte non risulta affatto correlata all'ingresso *illegale* in Italia dei migranti, ma va inquadrata nello **specifico contesto delle operazioni di soccorso**.

Con particolare riferimento alle operazioni di soccorso va osservato come l'**obbligo di soccorso in mare** sia previsto dal diritto consuetudinario internazionale, da numerose convenzioni internazionali e dal diritto interno.

Intanto, l'art. 98 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (c.d. UNCLOS), stipulata a Montego Bay il 10.12.1982, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 689/1994, nel prevedere uno specifico "*obbligo di prestare soccorso*", 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*".

Tale obbligo riguarda il soccorso anche all'interno delle acque territoriali di uno Stato costiero diverso da quello di cui la nave soccorritrice batte la bandiera, atteso che gli artt. 17 e 18 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (c.d. UNCLOS) prevedono espressamente l'attività di ricerca e soccorso tra le fattispecie di esercizio del diritto di passaggio inoffensivo all'interno del mare territoriale.

Inoltre, la regola 33 del Capitolo V della Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare (c.d. SOLAS), stipulata a Londra l'1.11.1974, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 313/1980, prevede che "*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, è tenuto 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. Tale obbligo di fornire assistenza si applica senza distinzione di nazionalità o condizioni di tali persone, o delle circostanze in cui essi vengono rinvenuti*".

Al contempo, l'art. 10 par. 1 della Convenzione internazionale sul salvataggio (c.d. *Salvage*), stipulata a Londra il 28.4.1989, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 129/1995, nel prevedere uno

specifico *"obbligo di prestare assistenza"*, stabilisce che *"ogni comandante è tenuto a prestare assistenza a qualsiasi persona che si trovi in pericolo di perdersi in mare, nella misura in cui ciò non arrechi gravi pregiudizi alla sua nave e alle persone a bordo"*.

Il paragrafo 2.1.10 della Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo (c.d. SAR), stipulata ad Amburgo il 27.4.1979, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 147/1989, obbliga gli Stati a *"garantire che sia prestata assistenza ad ogni persona in pericolo in mare" "senza distinzioni relative alla nazionalità o allo status di tale persona o alle circostanze nelle quali tale persona viene trovata"*.

Al riguardo, poi, va sottolineato che le Linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare, adottate con la risoluzione dell'International Maritime Organization (IMO) MSC.167(78) del 20.5.2004, confermano i principi stabiliti dalla Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo (c.d. SAR) in ordine all'obbligatorietà del soccorso in mare a livello internazionale, assegnando ai comandanti delle navi la funzione obbligatoria di intervenire e la responsabilità di riferire ai servizi di ricerca e soccorso istituzionali che assumono e mantengono il coordinamento.

Inoltre, il paragrafo 1.3.4 del Capitolo 1 Volume II del Manuale Internazionale sulla ricerca e soccorso aeronautico e marittimo (IAMSAR), adottato e pubblicato dall'IMO (International Maritime Organization) e dall'ICAO (International Civil Aviation Organization), prevede: *"I comandanti delle navi hanno il dovere di assistere gli altri ogni volta che ciò può essere fatto senza mettere in pericolo la nave o l'equipaggio che presta assistenza" ... "Le navi rappresentano una risorsa SAR fondamentale per gli RCC, ma le richieste di assistenza devono essere soppesate rispetto ai costi considerevoli che le compagnie di navigazione devono sostenere quando si dirottano per fornire assistenza. I sistemi di reporting delle navi consentono agli RCC di identificare rapidamente la nave capace che sarà meno danneggiata da una deviazione, consentendo alle altre navi nelle vicinanze di non essere influenzate"*.

Conspecifico riferimento all'obbligo di soccorso in mare il Contrammiraglio NICOLA CARLONE, Capo del Reparto Piani e Operazioni del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, in occasione dell'audizione nella seduta n. 44 del 3.5.2017 del Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione dell'accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione³ ha asserito: *"il comandante della nave è responsabile di intervenire immediatamente, a prescindere dal fatto che abbia informato prima o dopo l'autorità coordinatrice"*.

³ Il documento è stato acquisito all'udienza del 21.2.2024 su richiesta del difensore di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO.

Va, poi, evidenziato che l'art. 9 Regolamento (UE) 656/2014 del Parlamento e del Consiglio del 15.5.2014 (recante norme per la sorveglianza delle frontiere marittime esterne nel contesto della cooperazione operativa coordinata dall'Agenzia europea per la gestione della cooperazione operativa alle frontiere esterne degli Stati membri dell'Unione Europea) prevede l'obbligo per lo Stato di prestare assistenza a qualunque natante o persona in pericolo in mare e individua i **parametri** per valutare se un **natante** si trovi in una fase di incertezza, allarme o **pericolo**: 1) l'esistenza di una richiesta di assistenza, anche se tale richiesta non è l'unico fattore per determinare l'esistenza di una situazione di pericolo; 2) la navigabilità del natante e la probabilità che questo non raggiunga la destinazione finale; 3) il numero di persone a bordo rispetto al tipo di natante e alle condizioni in cui si trova; 4) la disponibilità di scorte necessarie per raggiungere la costa, quali carburante, acqua e cibo; 5) la presenza di un equipaggio qualificato e del comandante del natante; 6) l'esistenza e la funzionalità di dispositivi di sicurezza, apparecchiature di navigazione e comunicazione; 7) la presenza a bordo di persone che necessitano di assistenza medica urgente; 8) la presenza a bordo di persone decedute; 9) la presenza a bordo di donne in stato di gravidanza o di bambini; 10) le condizioni e previsioni meteorologiche e marine.

D'altronde, l'art. 489 Cod. Nav. prevede uno specifico "*obbligo di assistenza*" alla nave in mare in pericolo di perdersi quando a bordo della nave vi siano persone in pericolo, tanto che il comandante di una nave, in corso di viaggio, che abbia notizia del pericolo corso da un'altra nave, è tenuto ad accorrere per prestare assistenza, quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza è portata da altri in condizioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

Al contempo, l'art. 490 Cod. Nav. prevede per il comandante di una nave uno specifico "*obbligo di salvataggio*" di una nave in pericolo, in quanto incapace di manovrare, e, comunque, delle persone che si trovano a bordo, nonché delle persone in mare in pericolo di perdersi.

Peraltro, l'art. 1158 Cod. Nav. configura come reato - omissione di assistenza a navi o persone in pericolo - la condotta del comandante di una nave che omette di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo in base alle norme del Codice della Navigazione.

A tal proposito l'Ammiraglio SERGIO LIARDO (comandante dell'I.M.R.C.C.) nelle s.i.t. del 6.3.2017 ha sottolineato che "*una unità sovraccarica, senza equipaggio, senza dotazioni di sicurezza, senza bandiera e con possibili criticità sanitarie a bordo è certamente una imbarcazione in pericolo di perdersi e sussiste pertanto l'obbligo di soccorrerla. Qualora si abbia contezza di una tale situazione,*

assumiamo immediatamente il coordinamento delle attività di ricerca e soccorso, informando tutte le unità presenti in area ed individuando quelle più utilmente impiegabili per il salvataggio".

Inoltre, l'Ammiraglio ENRICO CREDENDINO, Comandante della missione EUNAVFOR MED nell'Operazione SOPHIA, in occasione dell'audizione nella seduta n. 82 del 6.4.2017 della Commissione parlamentare d'inchiesta sul sistema di accoglienza e di identificazione ed espulsione, nonché sulle condizioni di trattenimento dei migranti e sulle risorse pubbliche impegnate⁴ ha sostenuto: *"la salvaguardia della vita umana in mare è un obbligo internazionale e ancora prima un obbligo morale, quindi quando c'è necessità ovviamente facciamo i soccorsi e ad oggi abbiamo soccorso oltre 34.000 persone, una parte delle quali erano già in mare, quindi in imminente pericolo di vita"..."il gommone una volta messo a mare, se il mare è mosso, si capovolge e nessuno dei migranti sa nuotare, non hanno salvagenti, quindi annegano quasi subito"..."i gommoni, che sono veramente fatiscenti, sono costruiti per fare un viaggio, sono gommoni scadenti, cinesi o assemblati direttamente in Libia, ma sono fatti per durare un viaggio, e fare un viaggio è un'avventura, farne due diventa veramente un'impresa".*

Il Comandante ANDREA TASSARA nelle s.i.t. del 15.2.2017 ha precisato che *"è pacificamente riconosciuto che i battelli carichi di migranti attualmente presenti in mare, sono sempre da considerarsi bisognosi di soccorso in ragione dell'assoluta precarietà e delle caratteristiche tali da non garantire nessun standard di sicurezza".*

Al contempo, il Comandante ANDREA TASSARA ha indicato le modalità con le quali vengono individuate le navi da impiegare nei singoli eventi SAR o di trasbordo di migranti da una nave ad un'altra: *"In sintesi, sulla base di criteri operativi logistici e di affidabilità al fine di conseguire il salvataggio del maggior numero di persone, nell'unità di tempo, anche in considerazione della necessità di programmare i successivi eventi SAR, che, sicuramente, dagli ultimi 12 mesi, avvengono senza soluzione di continuità appena le condizioni meteorologiche lo consentono. Questa sala operativa deve essere informata di qualunque trasbordo di migranti da una motonave a un'altra. In particolare, per esplicitare quanto appena detto, solitamente le unità piccole e con minori capacità di accogliere persone, come IUVENTA, SEA-WATCH e ASTRAL, vengono utilizzate a ridosso degli eventi e non per il trasporto dei migranti in porti nazionali, per i quali vengono impiegate le unità più capienti, con maggiore autonomia e anche con capacità di fornire maggiore assistenza, soprattutto sanitaria, ai migranti soccorsi".*

⁴ Il documento è stato acquisito all'udienza del 21.2.2024 su richiesta del difensore di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO.

Anche il Contrammiraglio NICOLA CARLONE, Capo del Reparto Piani e Operazioni del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, nell'audizione parlamentare del 3.5.2017 ha evidenziato che: *"Faccio un distinguo per quanto riguarda la capacità (lei prima ha fatto la domanda sul trasporto o non trasporto), perché effettivamente alcune unità non sono idonee al trasporto, quindi sono unità che fanno il primo avvistamento, forniscono la prima assistenza, hanno dei medici per il primo soccorso e quindi poi siamo costretti a trasportarli su unità più grandi di qualsiasi tipo. A volte sono loro stesse in difficoltà, perché sono unità piccole e le condizioni meteo influenzano in questo"*.

Con riferimento alle condizioni delle imbarcazioni sulle quali erano trasportati i migranti il teste GALLO PIETRO all'udienza preliminare del 10.2.2024 ha asserito: *"erano fatiscenti, erano di materiale scadente, all'interno c'erano due tavole per tenere la chiglia dritta se no si rompeva la chiglia e affondavano, su ogni gommone non so quanti metri poteva essere quel gommone, c'erano 150 persone, 120 persone"*.

Allo stesso modo l'imputato ALONSO MORGUI ROGER EMILIO all'udienza del 3.11.2023 ha asserito: *"le imbarcazioni soccorse non era nessun condizione per la navigazione, per esempio una barca con capacità di 30 persone, era con 150 persone quindi, ovviamente sopra la capacità. Quindi, diciamo viaggiavano, navigando con 50 litri di..."..."viaggiavano in rib di 12 metri "...in queste barche avevano solo due camere di aria"..."Non avevano nessuno strumento di navigazione quindi, non erano in grado di arrivare ad un porto sicuro, non avevano carburante a sufficienza, non avevano né bussola né radar quindi, non erano, queste imbarcazioni non erano idonee alla navigazione e non erano sicuramente in grado di arrivare ad un porto sicuro"*.

Nel quadro normativo delineato e nel contesto specifico nel quale ricorreva un preciso obbligo di soccorso, in relazione alla sussistenza di concrete e attuali condizioni di pericolo per i migranti, deve osservarsi che le operazioni di soccorso sono generalmente avvenute in uno scenario nel quale orbitavano **ulteriori imbarcazioni di varia natura** - non sempre immediatamente e facilmente individuabile - di pescatori, di sciacalli o "pescatori di motori" o "pescatori di barche", di facilitatori, di scafisti o di organizzatori del viaggio dei migranti.

Con riferimento alle varie tipologie di imbarcazioni orbitanti nell'area dei soccorsi l'imputato ALONSO MORGUI ROGER EMILIO all'udienza del 3.11.2023 ha riferito: *"Ha parlato anche della cosiddetta Guardia Costiera libica che, sembrava uscita da un film di Rambo, c'erano persone con divise diverse che portavano un kalashnikov e anche per la stessa Guardia Costiera italiana o la Marina Militare italiana era difficile distinguere chi fosse un pescatore chi, invece fosse uno sciacallo quindi, per questo motivo non volevamo assolutamente uscire dalle acque internazionali anche*

perché come organizzazione umanitaria siamo avversi al rischio, contrari al rischio quindi, non volevamo esporre le persone del nostro team a rischi superiori a quelli che erano necessari".

In relazione alla disponibilità di armi sulle imbarcazioni orbitanti nell'area dei soccorsi l'imputato FABBRI TOMMASO all'udienza del 3.11.2023 ha raccontato l'episodio - risultante anche dalla nota della Centrale Operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto del 17.8.2016 - avvenuto in acque internazionali il 17.8.2016 nel quale da una motovedetta della Guardia Costiera libica sono stati esplosi colpi di arma da fuoco verso la nave BOURBON ARGOS della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE.

In tale contesto deve rimarcarsi che non risulta in alcun modo che negli eventi SAR oggetto del presente procedimento i migranti siano stati soccorsi e trasportati dagli equipaggi della nave IUVENTA, della nave VOS HESTIA e della nave VOS PRUDENCE in base ad antecedenti **contatti**, ad intese o ad accordi, preventivi o istantanei, taciti o espliciti, con eventuali organizzatori del viaggio o appartenenti ad organizzazioni criminali libiche, in modo da consentire l'ingresso illegale e il trasporto dei migranti in Italia anche in violazione delle disposizioni del D.L.vo 286/1998.

Al contempo, va sottolineato che le operazioni di soccorso e di trasporto dei migranti sono state sempre disposte dall'**I.M.R.C.C.** e sono state svolte sotto la direzione e il costante coordinamento dell'**I.M.R.C.C.**, come risulta dalle comunicazioni con la nave IUVENTA, con la nave VOS HESTIA, con la nave VOS PRUDENCE e con gli altri assetti navali.

Nel contesto delle operazioni di soccorso - finora delineato per grandi linee e in seguito analiticamente approfondito - va ribadito che in relazione agli eventi contestati nel presente procedimento penale difetta il presupposto oggettivo della direzione delle condotte a procurare l'ingresso illegale dei migranti in Italia, posto che i comportamenti tenuti dai vari protagonisti delle vicende non erano affatto correlati all'ingresso illegale in Italia dei migranti, ma nelle specifiche situazioni presentatesi erano orientati dalle attività di ricerca e soccorso e dall'esigenza di salvare i migranti.

Sotto tale profilo, quindi, emerge l'insussistenza, sul piano oggettivo e materiale, delle condotte contestate che non possono essere ricondotte nello schema tipico delle fattispecie di reato.

* * *

Nello scenario delle operazioni di soccorso in mare, che saranno successivamente passate in rassegna, non si può, comunque, sottacere il contesto libico dal quale i migranti si allontanavano a bordo di barconi precari e fatiscenti.

Va, allora, riportata la situazione in Libia descritta nel documento *"DETENUTI E DISUMANIZZATI" - RELAZIONE SULLE VIOLAZIONI DEI DIRITTI UMANI CONTRO I MIGRANTI IN LIBIA*" del 13.12.2016 della Missione di sostegno delle Nazioni Unite in Libia e dell'Ufficio dell'Alto Commissario delle Nazioni Unite per i diritti umani⁵:

La situazione dei migranti in Libia si configura come una crisi dei diritti umani. Il collasso del sistema giudiziario ha generato uno stato di impunità, in cui gruppi armati, bande criminali, trafficanti e passatori controllano il flusso di migranti attraverso il Paese. La Missione di sostegno delle Nazioni Unite in Libia (UNSMIL) ha ricevuto informazioni attendibili secondo le quali alle attività di tratta e traffico di migranti hanno preso parte anche alcuni membri delle istituzioni statali e alcuni funzionari locali. La Libia è un Paese di destinazione e transito per i migranti. Molti subiscono violazioni dei diritti umani e abusi nel corso del viaggio. Sono sottoposti a detenzioni arbitrarie, torture, altri maltrattamenti, esecuzioni extragiudiziali, sfruttamento sessuale e una serie di altre violazioni dei diritti umani. I migranti sono anche sfruttati a fini del lavoro forzato e subiscono estorsioni da parte di passatori, trafficanti e membri delle istituzioni statali. Le donne migranti sono le più esposte, come dimostrano le numerose e continue denunce di stupri e altre violenze sessuali.

I migranti sono trattenuti arbitrariamente in centri di detenzione gestiti per lo più dal Dipartimento per la lotta alla migrazione illegale (DCIM). Vengono portati in questi centri dove non viene effettuata alcuna registrazione formale, non vi è un processo legale né viene loro garantito l'accesso a un avvocato o alle autorità giudiziarie. Le condizioni di detenzione sono generalmente disumane: grave sovraffollamento, accesso inadeguato a servizi igienici e strutture per lavarsi, cibo e acqua pulita. In diversi centri di detenzione visitati dall'UNSMIL, i migranti erano ammassati in gran numero in un'unica stanza, senza nemmeno lo spazio sufficiente per sdraiarsi. In un contesto in cui il settore sanitario libico deve far fronte a problematiche gravi dovute al conflitto, alcuni ospedali si sono rifiutati di curare i migranti, adducendo come motivazioni il mancato pagamento e la paura di contrarre malattie infettive. Secondo le informazioni ricevute dall'UNSMIL, è prassi comune e diffusa che le guardie picchino, umilino e sottopongano a estorsione i migranti, ad esempio facendosi pagare per il loro rilascio. Alcuni migranti intervistati dall'UNSMIL avevano riportato ferite da arma da fuoco o da coltello; diversi migranti presentavano ferite visibili e lesioni alla testa.

L'UNSMIL ha anche ricevuto segnalazioni secondo le quali alcuni gruppi che si dichiarano fedeli al cosiddetto Stato Islamico in Iraq e nel Levante (ISIL) sono stati coinvolti nel rapimento di migranti e negli abusi commessi contro di essi in Libia.

I migranti, così come i rappresentanti delle organizzazioni non governative internazionali che effettuano operazioni di ricerca e salvataggio, hanno anche riferito di intercettazioni

⁵ Il documento *"DETENUTI E DISUMANIZZATI" - RELAZIONE SULLE VIOLAZIONI DEI DIRITTI UMANI CONTRO I MIGRANTI IN LIBIA*" del 13.12.2016 della Missione di sostegno delle Nazioni Unite in Libia e dell'Ufficio dell'Alto Commissario delle Nazioni Unite per i diritti umani è stato acquisito alle udienze del 24.11.2023 e del 14.12.2023 su richiesta del difensore di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO.

pericolose e potenzialmente mortali da parte di uomini armati che si ritiene appartengano alla Guardia costiera libica. Dopo l'intercettazione, i migranti vengono spesso picchiati, derubati e portati in centri di detenzione o in case e fattorie private, dove vengono sottoposti a lavori forzati, stupri e altre violenze sessuali.

Dal 1° gennaio al 22 novembre 2016, sono stati 168.542 i migranti arrivati in Italia dalla Libia, mentre 4.164 risultano essere morti in mare. È probabile che il numero reale sia più alto. L'Unione Europea sta cercando di interrompere il traffico di migranti e la tratta di esseri umani con diversi mezzi, tra cui l'operazione navale Sophia. Le operazioni di ricerca e salvataggio di vite umane sono condotte da navi appartenenti alle operazioni Sophia e Triton dell'Unione Europea e da navi di singoli Stati europei, tra cui quelle della Guardia Costiera italiana, di organizzazioni non governative e navi mercantili. I migranti soccorsi vengono portati in Italia. Alcuni alti funzionari governativi europei hanno proposto l'istituzione di campi per migranti in Nord Africa e il respingimento delle imbarcazioni verso la Libia. Tuttavia, la politica dell'Unione Europea e il diritto internazionale proibiscono il rimpatrio di qualsiasi soggetto verso luoghi in cui questi sia a rischio di tortura o altre gravi violazioni dei diritti umani. La Guardia costiera libica ha anche effettuato limitate operazioni di ricerca e salvataggio nelle acque territoriali libiche.

Le autorità libiche, con il sostegno della comunità internazionale, devono fare tutto il possibile per affrontare questa crisi dei diritti umani, a partire dalla situazione d'urgenza in cui versano i migranti detenuti. Inoltre, poiché la questione della migrazione ha una dimensione regionale e internazionale più ampia, i Paesi di origine e di destinazione devono svolgere il proprio ruolo nell'affrontare la crisi. Nella presente relazione, l'UNSMIL e l'Ufficio dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Diritti Umani (OHCHR) propongono raccomandazioni immediate e a medio termine, al fine di affrontare la situazione in modo globale e basato sui diritti umani.

A questo proposito, le raccomandazioni rivolte alle autorità libiche prevedono, al fine di porre urgentemente fine alla detenzione arbitraria di tutti i migranti, di rilasciare immediatamente i migranti che si trovano nelle situazioni di maggior vulnerabilità; di ridurre il numero dei centri di detenzione; di garantire che le detenute di sesso femminile siano tenute separate dai detenuti di sesso maschile; di migliorare le condizioni di detenzione; di favorire il lavoro dell'Ufficio dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati (UNHCR) e dell'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (OIM) nel Paese; e, a medio termine, di modificare la legislazione libica al fine di depenalizzare la migrazione irregolare; di ratificare la Convenzione sui Rifugiati del 1951 e il suo Protocollo del 1967 e di adottare una legge nazionale sull'asilo.

Inoltre, l'OHCHR e l'UNSMIL raccomandano ai Paesi di destinazione al di fuori della Libia, compresi gli Stati membri dell'Unione Europea, di ampliare i canali di ingresso sicuri e regolari e di mettere in campo soluzioni durature; di proseguire le operazioni di ricerca e salvataggio; di garantire che la formazione e il sostegno alle istituzioni libiche che si occupano di migranti siano accompagnati da interventi globali atti a tutelare i diritti umani dei migranti, anche

ponendo fine alla loro detenzione arbitraria e migliorando il loro trattamento durante la detenzione. Sviate raccomandazioni sono inoltre rivolte ai Paesi di origine dei migranti, ad esempio facilitare il rimpatrio volontario, umanitario e sostenibile dei migranti, ampliare il proprio impegno in materia di diritti umani ed elaborare programmi di sviluppo volti a fornire alternative alla migrazione irregolare.

La presente relazione è pubblicata dall'UNSMIL in conformità al suo mandato, in collaborazione con l'OHCHR. Riassume le informazioni relative alla situazione in materia di diritti umani dei migranti in Libia, compresi gli abusi e le violazioni del diritto internazionale sui diritti umani, commessi nel corso del 2016.

[...]

Ai fini della presente relazione, il termine "migrante" è utilizzato come termine generico per ricomprendere le categorie di rifugiati e richiedenti asilo, nonché i migranti internazionali in situazione irregolare, le persone vittime di tratta, i migranti clandestini e altre categorie, a meno che non sia specificato diversamente. In assenza di una definizione giuridica universale, l'OHCHR definisce un "migrante internazionale" come "qualsiasi persona che si trova al di fuori di uno Stato di cui è cittadino o cittadina con o senza nazionalità o, nel caso di un apolide, del suo Stato di nascita o di residenza abituale".

[...]

La Libia è un Paese di transito e di destinazione per i migranti. Tra le persone in transito vi sono coloro che migrano a causa di conflitti e persecuzioni, ma anche, tra l'altro, coloro che fuggono da condizioni di estrema povertà e mancanza di accesso a un lavoro dignitoso, all'istruzione e all'assistenza sanitaria.

Dagli anni '70 agli anni '90 del secolo scorso, il governo libico ha incoraggiato la migrazione da altri Paesi arabi, ma anche da tutta l'Africa, al fine di contribuire a soddisfare il fabbisogno di manodopera nazionale. Dall'inizio degli anni 2000, la Libia è stata un importante Paese di transito per chi desiderava raggiungere l'Europa in modo irregolare, in particolare i migranti provenienti dai Paesi dell'Africa subsahariana, tra cui Burkina Faso, Etiopia, Eritrea, Ghana, Mali, Niger, Nigeria, Somalia e Sudan, nonché da altri Paesi del Nord Africa e dell'Asia occidentale. A partire dagli anni 2000, la Libia ha iniziato ad adottare un approccio più restrittivo nei confronti dei migranti, in parte a fronte delle pressioni esercitate dai Paesi europei. È stato introdotto l'obbligo di visto per tutte le nazionalità, ad eccezione dei Paesi del Maghreb, e sono state adottate politiche di detenzione e deportazione dei migranti irregolari. Gli accordi bilaterali sottoscritti da Italia e Libia tra il 2007 e il 2009 prevedevano disposizioni per contrastare la migrazione irregolare, a seguito delle quali i migranti venivano intercettati in acque internazionali e riportati in Libia (altrimenti noti come "respingimenti"). Nel 2012, la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo ha stabilito che rinviando arbitrariamente i migranti dalle acque internazionali alla Libia ed esponendo i migranti somali ed eritrei al rischio di maltrattamenti in Libia, l'Italia ha violato la Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo, in particolare il diritto al non respingimento e il divieto delle espulsioni collettive. La politica

attuale dell'Italia come Stato e dell'Unione Europea come organizzazione regionale prevede che nessuna persona soccorsa da una nave italiana o dell'Unione Europea sia portata in Libia.

[...]

Il peggioramento delle condizioni di sicurezza in Libia, iniziato con il conflitto del 2011 e seguito da un ulteriore deterioramento nel 2014, è all'origine dell'aumento del numero di migranti introdotti clandestinamente o tramite tratta in Europa passando attraverso la Libia.

[...]

la politica dell'Unione Europea, secondo la quale è vietato il rimpatrio di qualsiasi persona verso luoghi in cui sarebbe a rischio di tortura o di altre gravi violazioni dei diritti umani.

Le Nazioni Unite ritengono che i migranti non debbano essere rimpatriati in Libia poiché non è un Paese sicuro per il rimpatrio. L'OIM ha sospeso i propri programmi di rimpatrio in Libia a partire dall'agosto 2014, anche per i cittadini libici. L'UNHCR ha esortato tutti gli Stati a sospendere i rimpatri forzati in Libia, compresa Tripoli, fino a quando la situazione relativa alla sicurezza e ai diritti umani non sarà sensibilmente migliorata. Data la volatilità della situazione attuale, la frammentazione del controllo e la presenza di numerosi gruppi armati, l'UNHCR ritiene improbabile che, nelle circostanze attuali, siano soddisfatti i criteri di pertinenza e ragionevolezza necessari per un'alternativa di fuga o ricollocazione interna. L'UNHCR non ritiene inoltre che la Libia soddisfi i criteri per essere designata come un luogo sicuro ai fini dello sbarco dopo un salvataggio in mare. L'UNCHR ritiene che in Libia i migranti siano ad alto rischio di subire gravi violazioni dei diritti umani, inclusa la detenzione arbitraria, e pertanto esorta gli Stati a non rimpatriare, o favorire il rimpatrio di persone in Libia.

Nel contesto di una crescente attenzione globale alla condizione dei migranti, il 19 settembre 2016 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha adottato la Dichiarazione di New York per i rifugiati e i migranti, con la quale è stato avviato un processo di negoziati intergovernativi che si concluderà entro il 2018 con l'adozione di un patto mondiale per una migrazione sicura, ordinata e regolare, nonché di un patto mondiale sui rifugiati basato su un quadro organico per fronteggiare l'emergenza dei rifugiati.

[...]

A partire dal 2011, e in particolare dal 2014, il sistema giudiziario libico si è trovato di fronte a ostacoli sempre più onerosi a causa dei continui combattimenti e dell'insicurezza. Molti tribunali non funzionano o funzionano solo parzialmente. Alcuni gruppi armati hanno minacciato e attaccato giudici, avvocati, procuratori e funzionari delle forze dell'ordine. Le violazioni e gli abusi dei diritti umani non sono stati gestiti adeguatamente dal sistema giudiziario formale, ostacolando il diritto delle vittime a un rimedio efficace. I gruppi armati hanno assunto anche funzioni di polizia e controllano di fatto molti centri di detenzione ufficiali o gestiscono propri centri di detenzione non ufficiali, aumentando ulteriormente la vulnerabilità dei detenuti.

Gruppi armati, bande e reti criminali, passatori e trafficanti hanno collaborato e fatto a gara nel traffico e nella tratta di migranti attraverso la Libia, compiendo gravi abusi e violazioni dei

diritti umani contro i migranti. L'UNSMIL ha inoltre ricevuto informazioni affidabili secondo le quali alcuni membri delle istituzioni statali e alcuni funzionari locali hanno preso parte al processo di traffico e tratta. Spesso si sono verificati fenomeni di sfruttamento e compravendita di persone. Queste persone sono frequentemente soggette a sfruttamento sul lavoro. Nel caso dei migranti che intendono raggiungere l'Europa via mare, molti sono costretti a lavorare per guadagnarsi il successivo trasferimento. Sono anche sottoposti a estorsione da parte di passatori e trafficanti che li costringono a richiedere ulteriori somme di denaro alle loro famiglie attraverso un complesso sistema di trasferimenti di denaro. I migranti sono tra le persone più vulnerabili in Libia, poiché non godono di protezioni tribali o da parte di altre comunità a cui gli altri possono invece ricorrere. Sovente, le donne sono le più esposte, come testimoniano le numerose e continue denunce di stupri e altre violenze sessuali.

Durante il periodo di Gheddafi, il Dipartimento per le indagini sui passaporti, che dipende dal Comitato generale del popolo per la pubblica sicurezza, ha gestito una serie di centri di detenzione per immigrati, dove sono state rinchiusi migliaia di persone sospettate di essere migranti irregolari, inclusi i rifugiati. Altre persone sono state detenute in prigioni regolari in tutta la Libia. All'inizio del 2012, il Dipartimento per le indagini sui passaporti è stato in gran parte sostituito dal DCIM. Secondo le informazioni a disposizione dell'UNSMIL, almeno due strutture di detenzione nella Libia occidentale sono ancora sotto il controllo del Dipartimento per le indagini sui passaporti.

Il DCIM, che opera in seno al Ministero dell'Interno, ha la responsabilità principale della gestione dei centri di detenzione per migranti e rappresenta la principale istituzione nazionale che lavora con i migranti in Libia. Un'altra istituzione chiave è la Guardia costiera libica, che fa parte della Marina libica e opera alle dipendenze del Ministro della Difesa. È responsabile delle operazioni di ricerca e salvataggio in mare. Entrambe le istituzioni sono soggette alle pressioni esercitate da gruppi armati, che dal 2011 sono proliferati e sembrano essere gli attori più potenti nel sistema di traffico e tratta di esseri umani e abusi. I gruppi armati hanno minacciato il personale della Guardia costiera libica e del DCIM affinché consegnassero i migranti. L'UNSMIL ha ricevuto rapporti secondo i quali alcuni membri della Guardia costiera libica e del DCIM hanno collaborato con gruppi armati, passatori e trafficanti per sfruttare i migranti a scopo di lucro. Le risorse e le condizioni di lavoro inadeguate, la mancanza di personale sufficientemente addestrato e disciplinato e le attività di gruppi armati e reti criminali hanno contribuito al deterioramento delle condizioni nei centri DCIM e hanno inciso sulle operazioni in mare, esponendo i migranti a ulteriori rischi e abusi.

I migranti detenuti in Libia sono di solito trattenuti arbitrariamente per periodi indefiniti, durante i quali la loro detenzione non viene riesaminata dall'autorità giudiziaria competente. Inoltre, non hanno garanzie di un giusto processo o l'accesso a un legale a cui rivolgersi per fare ricorso. Sono trattenuti nei centri di detenzione per immigrati del DCIM e in almeno due centri gestiti dal Dipartimento per le indagini sui passaporti e in centri di detenzione non ufficiali gestiti da gruppi armati.

[...]

Molti migranti hanno dichiarato all'UNSMIL e ad altri soggetti che il periodo trascorso in Libia è stato un "inferno". Sono stati sottoposti a detenzione arbitraria, tortura - compresi stupri e violenze sessuali - e altri maltrattamenti, esecuzioni extragiudiziali e lavoro forzato.

[...]

Secondo le informazioni ricevute dall'UNSMIL, gruppi armati, passatori e trafficanti, datori di lavoro privati, polizia, Guardia costiera libica e personale del DCIM hanno trasferito i migranti nei centri di detenzione del DCIM senza registrazione formale, senza processo legale e senza accesso ad avvocati o autorità giudiziarie. Solitamente i loro documenti e i loro effetti personali sono stati confiscati. Alcuni migranti sono stati trovati in stato di detenzione mentre erano ancora in possesso dei documenti necessari, tra cui permessi di lavoro, passaporti e visti. I migranti sono stati trattenuti a tempo indeterminato per periodi che possono variare da giorni a mesi. La detenzione dei migranti in queste circostanze è arbitraria e viola sia la legge nazionale libica sia gli standard internazionali sui diritti umani.

I migranti sono trattenuti anche in luoghi di detenzione non ufficiali durante il transito in Libia, tra cui centri di detenzione gestiti da gruppi armati e "case di collegamento" - luoghi in cui passatori e trafficanti trattengono i migranti durante il transito prima del trasferimento nel luogo successivo. I migranti vengono collocati anche presso fattorie, magazzini, case e appartamenti custoditi da passatori, trafficanti e gruppi armati.

[...]

Le condizioni di detenzione nei centri DCIM sono generalmente disumane, ben al di sotto degli standard internazionali in materia di diritti umani. Molti dei centri sono magazzini o altre strutture inadatte a ospitare persone, caratterizzate da un grave sovraffollamento, mancanza di luce e scarsissima ventilazione. In alcuni centri, il sovraffollamento e la mancanza di servizi igienici hanno causato la diffusione di malattie infettive, tra cui scabbia e varicella. Sono frequenti le diarree acute e le infezioni del tratto respiratorio, direttamente correlate alle condizioni di vita. Si osservano spesso infestazioni da pidocchi e pulci. In uno dei centri vi erano oltre 200 uomini tenuti in una stanza che poteva ragionevolmente ospitarne meno di 40. A causa della mancanza di accesso ai servizi igienici, i detenuti erano costretti a defecare e urinare direttamente nelle loro celle. A volte i detenuti usavano tazze o altri contenitori a tale scopo e aspettavano il momento opportuno per svuotarli all'esterno, oppure gettavano l'urina contro le pareti riscaldate dal sole, favorendone l'evaporazione.

La malnutrizione è molto diffusa a causa della mancanza di cibo adeguato. Secondo alcuni rapporti attendibili ricevuti dall'UNSMIL, in alcuni centri è stato riscontrato che circa il 50% dei detenuti soffre di malnutrizione e il 10% dei detenuti maschi adulti soffre di malnutrizione acuta. Le informazioni ricevute dall'UNSMIL indicano che il numero medio di calorie giornaliere fornite ai migranti nei centri di detenzione di Tripoli è pari al 35% della reale quantità necessaria a un maschio adulto. I livelli di malnutrizione aumentano con la durata della permanenza nei centri. I migranti hanno descritto l'acqua che viene loro somministrata

come salata, sporca e imbevibile. In alcuni centri, ad esempio il centro di detenzione DCIM di Al-Fallah, il mancato pagamento ai fornitori di beni alimentari ha causato la sospensione della distribuzione del cibo, a volte per giorni, o la riduzione della quantità e della qualità del cibo. L'accesso alle cure mediche è generalmente limitato a quelle fornite dalle organizzazioni internazionali, alcune delle quali operano attraverso partner locali, ed è decisamente inadeguato rispetto alle necessità. Gli ospedali locali curano i cittadini stranieri solo a pagamento e l'UNSMIL ha ricevuto segnalazioni secondo le quali alcuni si sono rifiutati di curare i migranti, adducendo come motivazione il mancato pagamento e la paura di contrarre malattie infettive. In generale, il sistema sanitario libico è prossimo al collasso e sconta gravi difficoltà a causa dei danni infrastrutturali, della mancanza di medicinali, di attrezzature mediche e di personale.

[...]

L'UNSMIL ha documentato numerose testimonianze di migranti detenuti nei centri DCIM che hanno subito torture e altri maltrattamenti da parte delle guardie del DICM, amplificando la portata delle condizioni disumane descritte in questa relazione.

La stragrande maggioranza dei migranti intervistati, compresi quelli che hanno pagato i passatori in altri Paesi, ha raccontato di esperienze in Libia in cui sono stati costretti a lavorare nelle fattorie, come domestici, lavoratori edili e addetti alla pavimentazione stradale e alla raccolta dei rifiuti. Coloro che sono stati costretti a lavorare hanno detto di non essere stati pagati. Altri, nei centri di detenzione, sono stati costretti a lavorare per risparmiare abbastanza denaro da potersi comprare la libertà. Dopo aver lavorato durante il giorno, alcuni vengono riportati nei centri di detenzione la sera; altri vengono trattenuti sul posto di lavoro per settimane o mesi. In alcuni casi, i datori di lavoro hanno consegnato denaro a passatori, trafficanti o guardie del DCIM come compenso per il lavoro. Le condizioni di lavoro erano spesso insopportabili, con poca o nessuna protezione dagli agenti atmosferici in inverno o in estate. I datori di lavoro fornivano spesso cibo inadeguato e acqua non potabile. Di conseguenza, le condizioni di salute di questi lavoratori si deterioravano rapidamente.

I migranti hanno anche raccontato che, per costringerli a lavorare, i datori di lavoro, i passatori, i trafficanti e il personale del DCIM spesso li hanno minacciati di morte, li hanno picchiati con bastoni, barre di metallo e calci di pistola o gli hanno sparato contro. I sopravvissuti hanno anche assistito all'uccisione di amici che non erano in grado di lavorare o che avevano tentato di fuggire.

[...]

Le imbarcazioni sulle quali viaggiano i migranti sono di solito inadatte alla navigazione, non dispongono di attrezzature di salvataggio standard e non hanno carburante sufficiente per raggiungere le coste europee. Nel 2016, le imbarcazioni più utilizzate sono state i gommoni. Sono più soggetti al rischio di affondamento o capovolgimento rispetto alle imbarcazioni in legno, che di solito sono vecchi pescherecci. I migranti oggetto di traffico - che solitamente non hanno esperienza nella conduzione di imbarcazioni - vengono istruiti a manovrare le

imbarcazioni, che normalmente sono dotate di apparecchiature di comunicazione, ad esempio dei telefoni satellitari, per inviare le richieste di soccorso direttamente ai centri di recupero. Quando le imbarcazioni dei migranti vengono intercettate dalla Guardia costiera libica, i migranti vengono generalmente trasferiti in strutture di detenzione DCIM o in case e fattorie private, a volte a pagamento, dove spesso sono sottoposti a lavori forzati e, nel caso delle donne, a stupri e altre violenze sessuali. Sembra che il personale della Guardia costiera libica abbia anche sequestrato barche e motori, per poi rivenderli.

Alcuni migranti intervistati dall'UNSMIL, intercettati in mare da uomini armati ritenuti essere membri della Guardia Costiera libica, hanno raccontato che alcuni indossavano uniformi militari mimetiche e altri erano in abiti civili. I migranti sono stati riportati a riva e costretti a fare la fila, a volte per molte ore e senza un riparo adeguato. Molti migranti hanno raccontato di essere stati picchiati con bastoni o calci di pistola e derubati dei loro averi, di solito telefoni cellulari e denaro.

[...]

Alcuni superstiti e testimoni oculari hanno raccontato al personale dell'UNSMIL come donne e ragazze migranti abbiano subito stupri e altri abusi sessuali durante il loro viaggio attraverso la Libia. Quando hanno opposto resistenza, le sopravvissute sono state minacciate con pistole e coltelli e picchiate. Hanno descritto i loro stupratori come estremamente violenti.

Nel quadro delineato devono, infine, riportarsi - tenuto anche conto delle considerazioni di segno diverso svolte nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 - le dichiarazioni rese dall'Ammiraglio ENRICO CREDENDINO, Comandante della missione EUNAVFOR MED nell'Operazione SOPHIA, in occasione dell'audizione nella seduta n. 82 del 6.4.2017 della Commissione parlamentare d'inchiesta sul sistema di accoglienza e di identificazione ed espulsione, nonché sulle condizioni di trattenimento dei migranti e sulle risorse pubbliche impegnate: *"Spesso siamo accusati di essere il pull factor, il fattore di attrazione per i migranti, che gli scafisti cioè mettano in mare i migranti perché c'è l'Operazione SOPHIA. Questo non è vero" ... "I migranti non partono certamente perché ci sono le navi in mare, ma partono perché ci sono i push factor, i fattori che li spingono a partire (le guerre, il terrorismo, la mancanza di acqua e cibo). Anche senza SOPHIA i migranti partirebbero comunque, la prova è che quando c'è stata l'interruzione di Mare Nostrum, che era accusata di essere un fattore di attrazione, prima che si attivasse Mare Sicuro sono passati alcuni mesi, durante i quali il numero di migranti in mare è aumentato, non diminuito, mentre se Mare Nostrum se fosse stato un pull factor sarebbero diminuiti. Possono cambiare le tattiche usate dagli scafisti, se ci sono navi che lavorano molto vicino alla costa, ma i migranti partirebbero comunque, fintanto che non si risolvono le cause che originano la migrazione, fintanto che non si va nei Paesi di origine, cosa che l'Unione europea ha iniziato a fare" ... "Tengo a precisare comunque che la presenza delle ONG non comporta quello*

che viene detto un fattore di attrazione"..."L'attività di ricerca e soccorso e tutela della vita umana non può essere considerata né la causa, né la soluzione di tale problematica, la salvaguardia di ogni vita umana a prescindere dalla situazione in cui avvenga è unicamente un obbligo giuridico, a cui non ci si può legittimamente sottrarre".

Analoghe valutazioni risultano espresse dall'ambasciatore WILLIAM LACY SWING, Direttore Generale dell'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni⁶ (OIM) nella dichiarazione rilasciata il 6.1.2017⁷: "Non è che i migranti e i rifugiati arrivano perché credono che qualcuno salverà loro la vita in mare una volta partiti dall'Africa o dalla Siria o da qualunque altro posto da cui i conflitti spingono le persone a fuggire in cerca di scampo. Partono perché credono che, se restano, la loro vita sarà condannata a un destino funesto".

Tanto premesso, devono, ora, prendersi in esame i singoli episodi contestati.

* * * * *

2. CAPI 1) E 2): EPISODIO 10.9.2016

Le condotte del 10.9.2016 sono contestate al **capo 1)** a TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN (quale comandante della nave IUVENTA di proprietà della fondazione Stichting Jugend Rettet NL), GIRKE SASCHA e SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE (quali team leader della O.N.G. JUGEND RETTET) e al **capo 2)** ad AMATO MARCO (quale comandante della nave VOS HESTIA di proprietà della VROON OFFSHORE SERVICES s.r.l.) ed ALONSO MORGUI ROGER EMILIO (quale team leader della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL).

In particolare, ai predetti imputati si contestano, in concorso con soggetti ignoti, le condotte di favoreggiamento dell'immigrazione illegale e di trasporto di stranieri, per avere imbarcato 140 migranti provenienti dalle acque territoriali libiche a bordo di una imbarcazione che, dopo il trasbordo sulla nave olandese IUVENTA, si allontanava con a bordo due uomini verso le coste libiche, con la precisazione che i migranti poi sono stati trasbordati dalla nave IUVENTA sulla nave italiana VOS HESTIA che in data 12.9.2016 è approdata al porto di Trapani.

In prospettiva accusatoria la principale fonte probatoria dell'episodio del 10.9.2016 è costituita dalla narrazione dei fatti fornita dagli operatori dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L., addetti alla

⁶ L'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (OIM) fa parte del Sistema delle Nazioni Unite ed è la principale organizzazione intergovernativa in ambito migratorio, fondata anche dall'Italia nel 1951 al fine di promuovere una migrazione umana e ordinata.

⁷ La dichiarazione rilasciata dall'ambasciatore WILLIAM LACY SWING, Direttore Generale dell'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (O.I.M.) è riportata nell'articolo "*Mediterranean Migrant Arrivals Top 363,348 in 2016; Deaths at Sea: 5,079*", acquisito alle udienze del 24.11.2023 e del 14.12.2023 su richiesta del difensore di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

sicurezza a bordo della nave VOS HESTIA: BALLESTRA FLORIANA (appartenente alla Polizia di Stato fino alla destituzione il 15.4.2011 a seguito di oltre trenta procedimenti disciplinari con applicazione anche delle sanzioni della deplorazione e della sospensione dal servizio); GALLO PIETRO (appartenente alla Polizia di Stato fino alla dimissione dalla scuola allievi agenti il 27.7.1995 a seguito di procedimento disciplinare con applicazione della sanzione della deplorazione); MONTANINO LUCIO (appartenente alla Polizia di Stato in quiescenza dal 2005); e RICCI CRISTIAN (appartenente al Corpo delle Capitanerie di Porto congedatosi a decorrere dal 6.4.2006).

L'episodio contestato ai capi 1) e 2) è stato descritto per la prima volta da BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO nella nota datata 25.9.2016 inoltrata tramite mail al dott. SCOTTO PAOLO dell'A.I.S.E. (Agenzia Informazioni e Sicurezza Esterna):

OGGETTO: Segnalazione Canale di Sicilia.

Noi sottoscritti BALLESTRA Floriana [...], GALLO Pietro [...] e MONTANINO Lucio [...], tutti ex dipendenti della Polizia di Stato, venivamo assunti dalla IMI Security per svolgere attività di consulente della sicurezza a bordo della nave VOS HESTIA battente bandiera italiana. Tale nave veniva noleggiata a medio e lungo termine dalla ONG Save the Children con missione finalizzata ad aiuti umanitari, nello specifico al recupero di migranti in acque internazionali nel canale di Sicilia a circa 15-20 miglia dalla Libia.

Nel corso della prima navigazione la nave VOS HESTIA ha trasbordato dalla nave Juventa battente bandiera olandese (vedesi foto allegata) circa 400 migranti. Si precisa che detta nave era già presente in quelle acque prima dell'arrivo della Vos Hestia.

La nave Juventa ha la capienza di 150 passeggeri mentre in quella specifica circostanza ne trasportava 400 circa.

Nel corso della seconda navigazione invece la nave Vos Hestia recuperava al largo delle acque libiche, sempre dalla nave Juventa 140 migranti.

In quest'ultimo caso dalla nave Juventa si allontanava un'imbarcazione di una decina di metri con a bordo due persone di colore: la citata imbarcazione procedeva in direzione Libia.

La nave Juventa è stata costruita nel 1962 e risulta visibilmente non in buone condizioni; stando a quanto rilevato dai sottoscritti e dalle foto che si allegano alla presente pare che la stessa nave sia un punto fisso e di riferimento per gli scafisti che partono dalla Libia con barconi carichi di migranti.

Ciò porta a presumere che possa esserci un concorso tra la nave Juventa e gli scafisti consapevolmente al fatto che i migranti raggiungano l'Italia con trasbordo su altre navi come appunto nei casi sopra citati.

L'associazione Save the Children ONG presente a bordo della nave Vos Hestia impone a tutto il personale di bordo un atteggiamento omertoso, nello specifico pone divieto di comunicare qualsiasi sospetto di reato a forze dell'ordine e a mezzi di stampa.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Quanto sopra si riferisce poiché da cittadini italiani sentiamo il dovere di continuare a segnalare qualsiasi situazione che a ns. giudizio apparentemente illecita.

Rispetto all'evento riprodotto nei capi 1) e 2), va osservato che dal tenore della predetta nota non risulta espressamente descritta - ma traspare implicitamente - la "consegna" all'equipaggio della nave IUVENTA di 140 migranti, trasportati su un'imbarcazione di m. 10 circa, allontanatasi, dopo le operazioni di soccorso, con due persone di colore verso le coste libiche.

Dalla predetta nota emerge, inoltre, che l'evento - riprodotto nei capi 1) e 2) - si sarebbe verificato nel corso della "seconda navigazione", allorché "*la nave Vos Hestia recuperava al largo delle acque libiche, sempre dalla nave Juventa 140 migranti*" e "*dalla nave Juventa si allontanava un'imbarcazione di una decina di metri con a bordo due persone di colore: la citata imbarcazione procedeva in direzione Libia*".

Con riferimento alla collocazione temporale dell'evento va notato che la nave italiana VOS HESTIA dal 30.8.2016 è stata noleggiata dalla O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL, con inizio della navigazione il 7.9.2016.

I primi eventi SAR nei quali è stata coinvolta la nave VOS HESTIA sono quelli del 10.9.2016 (evento 1328 con 150 migranti; evento 1329 con 146 migranti; evento 1342-1344 con 139 migranti), mentre i successivi eventi SAR - ossia quelli della "seconda navigazione" - sono avvenuti il 21.9.2016 (in particolare l'evento SAR 1400, con il coinvolgimento della nave IUVENTA e della nave VOS HESTIA, riguardante un gommone con 140 migranti)⁸.

⁸ Dall'informativa di p.g. del 10.6.2020 risultano le seguenti indicazioni, con la precisazione che i 371 migranti soccorsi il 10.9.2016 sono sbarcati a Trapani il 12.9.2016:

il 2 settembre 2016 la motonave "VOS HESTIA" è giunta al porto di Trapani con 372 migranti, recuperati in data 10.9.2016 dalla motonave "IUVENTA" (eventi SAR 1328, 1329, 1342 e 1344) e successivamente trasbordati sulla citata "VOS HESTIA".

In particolare, 3 dei menzionati eventi SAR (1328, 1329 e 1344) sono stati effettuati su avvistamento diretto della "IUVENTA", che successivamente li ha comunicati ad IMRCC, ricevendo l'assenso al soccorso.

In particolare il 23.9.2016 è giunta presso il menzionato porto la motonave "VOS HESTIA" con 230 migranti a bordo, 140 dei quali erano stati recuperati dalla "IUVENTA" il 21.9.2016 (evento SAR n. 1400). In questa circostanza, il natante in difficoltà è stato avvistato da una unità in assetto "EUNAVFORMED".

Dalla scheda della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. dell'evento SAR 1400 del 21.9.2016 - allegata all'informativa del 14.7.2017 - risulta che i migranti soccorsi dalla nave IUVENTA, poi trasbordati sulla nave VOS HESTIA, erano 140.

Tuttavia, dalla comunicazione del 21.9.2016 delle ore 16.01B (ore 14.01Z) tra la nave VOS HESTIA e l'I.M.R.C.C. risulta che i migranti trasbordati il 21.9.2016 dalla nave IUVENTA sulla nave VOS HESTIA erano 132, che la nave VOS HESTIA aveva a bordo complessivamente 229 migranti e che il gommone sul quale erano stati trasportati il 21.9.2016 i 132 migranti soccorsi dalla nave IUVENTA - poi trasbordati sulla nave VOS HESTIA - era stato distrutto dal personale della nave IUVENTA prima dell'arrivo nella zona dei soccorsi della nave VOS HESTIA:

COMANDANTE VOS HESTIA – Sì, volevo informarla che le operazioni di recupero delle pers... dei migranti dalla nave, eh...

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Tali dati, concernenti il numero dei migranti soccorsi in ciascun evento SAR, sono di per sé sufficienti ad escludere che l'episodio ascritto agli imputati ai capi 1) e 2), come commesso il 10.9.2016, sia effettivamente avvenuto il 10.9.2016, con la precisazione che non può essere avvenuto neanche nella "*seconda navigazione*" del 21.9.2016.

Infatti, deve sottolinearsi che - al di là dell'indicazione del numero dei migranti risultante dalla scheda della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. dell'evento SAR 1400 del 21.9.2016, derivante dalla stima iniziale effettuata dall'equipaggio della nave IUVENTA - dalla comunicazione del 21.9.2016 delle ore 16.01B (ore 14.01Z) tra la nave VOS HESTIA e l'I.M.R.C.C. risulta non solo che i migranti soccorsi il 21.9.2016 dalla nave IUVENTA - poi trasbordati sulla nave VOS HESTIA - erano 132, ma soprattutto che il gommone sul quale erano stati trasportati i 132 migranti era stato distrutto dal personale della nave IUVENTA prima dell'arrivo nella zona dei soccorsi della nave VOS HESTIA, con la conseguenza che il 21.9.2016 gli operatori dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L. non avrebbero potuto

UFFICIALE IMRCC – Iuventa.

COMANDANTE VOS HESTIA – Iuventa è stata completata, esatto.

UFFICIALE IMRCC – Okay.

COMANDANTE VOS HESTIA – Abbiamo trasbordato cento... aspetti, centotrentadue migranti...

UFFICIALE IMRCC – Okay.

COMANDANTE VOS HESTIA – Dallo Iuventa alla nostra imbarcazione. Più avevamo già novantasette a bordo, in tutto abbiamo duecentoventinove migranti a bordo.

UFFICIALE IMRCC – Duecentoventinove?

COMANDANTE VOS HESTIA – 2, 2, 9.

UFFICIALE IMRCC – 2, 2, 9?

COMANDANTE VOS HESTIA – Esatto.

UFFICIALE IMRCC – Pronto?

COMANDANTE VOS HESTIA – Confermo, 2, 2, 9.

[...]

UFFICIALE IMRCC – Chiedo scusa, le unità che avete soccorso, tipo il gommone e il barchino, che fine hanno fatto? Sono alla deriva, sono affondate?

COMANDANTE VOS HESTIA – Allora, le due barche che abbiamo soccorso questa matti... adesso le spiego. Abbiamo soccorso due... due barche questa mattina, due barche di legno, di cui abbiamo mandato anche le foto, abbiamo mandato...

UFFICIALE IMRCC – Sì.

COMANDANTE VOS HESTIA – Sono state recuperate dalla nave militare... della Marina Militare, eh... britannica.

UFFICIALE IMRCC – Okay.

COMANDANTE VOS HESTIA – Presumo le abbia distrutte, perché le han recuperate loro.

UFFICIALE IMRCC – Okay.

COMANDANTE VOS HESTIA – Questo terzo sbarco, insomma, è stato un trasbordo dalla nave Iuventa...

UFFICIALE IMRCC – Sì.

COMANDANTE VOS HESTIA – Che è una nave che sta procedendo con noi alle operazioni di *search and rescue*.

UFFICIALE IMRCC – Sì.

COMANDANTE VOS HESTIA – Loro li hanno presi da... da un gommone...

UFFICIALE IMRCC – Sì.

COMANDANTE VOS HESTIA – Che comunque hanno distrutto prima che arrivassimo noi in zona, quindi [inc.].

UFFICIALE IMRCC – Ah, l'hanno distrutto loro, perfetto. Va bene.

COMANDANTE VOS HESTIA – Sì.

UFFICIALE IMRCC – Okay.

COMANDANTE VOS HESTIA – Perché ho visto il gommone mezzo distrutto. Va bene, allora aspettiamo informazioni.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

individuare alcun gommone, sul quale erano stati trasportati i migranti, che si sarebbe allontanato con due persone di colore verso le coste libiche.

Tuttavia, rispetto al riferimento alla "*seconda navigazione*" del 21.9.2016 risultante dalla nota inoltrata il 25.9.2016 al dott. SCOTTO PAOLO dell'A.I.S.E., GALLO PIETRO nelle s.i.t. del 14.10.2016⁹ ha collocato in data 10.9.2016 - corrispondente alla "*prima navigazione*" - l'episodio del trasbordo diretto di 140 migranti dal gommone, sul quale erano stati trasportati, alla nave IUVENTA e dell'allontanamento del medesimo gommone con due persone a bordo verso la costa libica:

vorrei segnalare che io, Floriana VALLESTRA e Lucio MONTANINO abbiamo notato, anche avvalendoci delle posizioni satellitari visualizzabili sul redar della Vos Hestia, che l'imbarcazione denominata Iuventa, battente bandiera Olandese ed in uso ad una ONG che non ricordo, naviga sovente a ridosso delle coste libiche. Durante un soccorso datato 10 settembre 2016, abbiamo inoltre notato che, durante un trasbordo dalla Iuventa alla nostra nave di 140 migranti soccorsi da quella imbarcazione, si allontanava un gommone, dirigendosi verso le coste libiche con a bordo solo due uomini di colore. Questa circostanza ci faceva ritenere che l'equipaggio della Iuventa avesse trasbordato i 140 migranti dal gommone che, prima del nostro arrivo, faceva rientro sulla costa con a bordo i soli scafisti. Di questa circostanza, redigevamo una relazione che inviavamo all'attenzione del Dr SCOTTO dell'AISE, all'indirizzo mail: info@sicurezzanazionale.gov.it

Al riguardo va sottolineato, innanzitutto, che la "consegna" dei 140 migranti il 10.9.2016 da parte di due scafisti all'equipaggio della nave IUVENTA è descritto da GALLO PIETRO come frutto di una mera *supposizione* ("*ci faceva ritenere*"), posto che lo stesso GALLO PIETRO - imbarcato sulla nave VOS HESTIA - non aveva assistito personalmente al recupero dei migranti da parte del personale della nave IUVENTA.

Va, poi, rimarcato che non è affatto chiaro in quale fase GALLO PIETRO avrebbe visto il gommone con i due presunti scafisti, atteso che lo stesso, da un lato, ha riferito che, prima dell'arrivo della nave VOS HESTIA nell'area dei soccorsi, il gommone "*faceva rientro sulla costa*" e, dall'altro lato, ha

⁹ In modo del tutto singolare GALLO PIETRO il 14.10.2016 alle ore 11.30 si è presentato davanti al personale della Squadra Mobile della Questura di Trapani per rendere dichiarazioni in ordine ai fatti oggetto della contemporanea querela sporta sempre davanti al personale della Squadra Mobile della Questura di Trapani da BALLESTRA FLORIANA il 14.10.2016 alle ore 11.30 per i reati di minaccia e lesioni personali commessi il 12.10.2016 da MONTANINO LUCIO.

Nella querela del 14.10.2016 BALLESTRA FLORIANA, dopo aver sinteticamente narrato lo specifico episodio della lite con MONTANINO LUCIO, ha descritto i comportamenti del personale della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL, senza però fare alcun cenno all'episodio del recupero di 140 migranti e dell'allontanamento dell'imbarcazione con due persone verso la costa libica.

Allo stesso modo GALLO PIETRO nelle s.i.t. del 14.10.2016, dopo aver succintamente descritto la lite tra MONTANINO LUCIO e BALLESTRA FLORIANA, si è soffermato sui comportamenti del personale della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

sostenuto che, durante il trasbordo dei 140 migranti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA¹⁰, ossia molto tempo dopo il recupero dei 140 migranti da parte dell'equipaggio della nave IUVENTA, il gommone "*si allontanava*" dirigendosi verso le coste libiche.

In tal modo non è affatto chiaro in quale fase GALLO PIETRO avrebbe visto il gommone con i due presunti scafisti a bordo e, soprattutto, non è chiaro in base a quali elementi avrebbe ipotizzato che i 140 migranti fossero stati trasportati sul gommone in questione, posto che il predetto gommone si sarebbe allontanato alternativamente o prima dell'arrivo della nave VOS HESTIA o molto tempo dopo il recupero dei 140 migranti da parte dell'equipaggio della nave IUVENTA.

Anche a voler fornire un'interpretazione "conservativa" della descrizione degli eventi offerta da GALLO PIETRO - in base alla quale il gommone si sarebbe allontanato verso le coste libiche nella fase di trasbordo dei 140 migranti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA e il soccorso dei migranti sarebbe avvenuto da parte dell'equipaggio della nave IUVENTA prima dell'arrivo nell'area di soccorsi della nave VOS HESTIA - non è individuabile l'elemento inferenziale in forza del quale gli operatori dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L. avrebbero supposto che i 140 migranti, inizialmente recuperati a bordo della nave IUVENTA, fossero stati trasportati a bordo proprio di quel gommone che, nella fase del successivo trasbordo da una nave all'altra, si sarebbe allontanato verso le coste libiche.

Infatti, nella prospettata interpretazione "conservativa", gli operatori dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L. avrebbero implicitamente escluso la possibilità che i 140 migranti possano aver viaggiato su un'imbarcazione autonoma rispetto a quella degli "scafisti", senza considerare che, nell'ampio arco temporale intercorrente tra il soccorso dei migranti da parte del personale della nave IUVENTA e il successivo trasbordo dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA, l'autonoma imbarcazione sulla quale avrebbero potuto viaggiare i 140 migranti potrebbe essere stata affondata dal personale della nave IUVENTA, con la precisazione che l'elevato numero di migranti, pari a 140, assai difficilmente sarebbe stato trasportato sulla stessa imbarcazione utilizzata dagli scafisti per tornare indietro in Libia, tenuto conto della circostanza che generalmente gli organizzatori del viaggio al più "scortano" le fatiscenti e sovraccariche imbarcazioni sulle quali viaggiano i migranti, ma non le utilizzano per il loro ritorno in Libia in quanto non assicurano velocità e sicurezza nella navigazione.

¹⁰ Le operazioni di soccorso degli eventi SAR del 10.9.2016 nei quali è stata coinvolta la nave IUVENTA sono iniziate e terminate ai seguenti orari: per l'evento 1328 inizio alle ore 7.22B (ore 5.22Z) e fine alle ore 8.00B (ore 6.00Z); per l'evento 1329 inizio alle ore 7.24B (ore 5.24Z) e fine alle ore 8.58B (ore 6.58Z); per l'evento 1342-1344 inizio alle ore 10.37B (ore 8.37Z) e fine alle ore 10.48B (ore 8.48Z); per l'evento del gommone danneggiato inizio intorno alle ore 11.15B (ore 9.15Z) e fine intorno alle ore 14.00B (ore 12.00Z).

La nave VOS HESTIA è arrivata nell'area dei soccorsi intorno alle ore 11.45B (ore 9.45Z).

Le operazioni di trasbordo dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA dei migranti soccorsi negli eventi SAR del 10.9.2016 sono iniziate alle ore 15.38B (ore 13.38Z) e sono terminate alle ore 18.29B (ore 16.29Z) del 10.9.2016.

In ogni caso, emerge la discrasia, in ordine alla collocazione temporale dell'episodio relativo al recupero dei 140 migranti, tra le indicazioni contenute nella nota datata 25.9.2016 inoltrata tramite mail al dott. SCOTTO PAOLO dell'A.I.S.E., in base alle quali l'episodio andrebbe collocato il 21.9.2016 ("*seconda navigazione*"), e quelle emergenti dalle s.i.t. di GALLO PIETRO del 14.10.2016, in base alle quali l'episodio andrebbe collocato il 10.9.2016.

A ciò deve aggiungersi che tra gli eventi SAR nei quali sono state coinvolte la nave IUVENTA e la nave VOS HESTIA in data 10.9.2016 non figura alcun soccorso e trasbordo di 140 migranti, atteso che l'evento 1328 delle ore 7.22B (ore 5.22Z) riguardava un gommone con 150 migranti, l'evento 1329 delle ore 7.24B (ore 5.24Z) riguardava un gommone con 146 migranti e l'evento 1342-1344 delle ore 10.37B (ore 8.37Z) riguardava un gommone con 139 migranti.

Di converso, il 21.9.2016 risulta l'evento SAR 1400 delle ore 8.25B (ore 6.25Z) - nel quale sono state coinvolte la nave IUVENTA e la nave VOS HESTIA - riguardante, secondo le indicazioni riportate nelle informative di p.g. del 14.7.2017 e del 10.6.2020, un gommone con un numero (stimato) di 140 migranti, anche se non può trascurarsi che dalla comunicazione del 21.9.2016 delle ore 16.01B (ore 14.01Z) tra la nave VOS HESTIA e l'I.M.R.C.C. risulta che i migranti trasportati sul gommone soccorso dalla nave IUVENTA erano 132 e che il gommone era stato distrutto dal personale della nave IUVENTA prima dell'arrivo nella zona dei soccorsi della nave VOS HESTIA.

Peraltro, va osservato che GALLO PIETRO nelle dichiarazioni rese nelle s.i.t. dell'1.6.2017 - risultanti dalla trascrizione della fonoregistrazione acquisita su richiesta del difensore di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO all'udienza del 10.2.2024 - ha collocato una ventina di giorni dopo l'inizio della navigazione della nave VOS HESTIA, ossia in una data più prossima al 21.9.2016 rispetto al 10.9.2016, la consegna dei migranti all'equipaggio della nave IUVENTA e l'allontanamento verso la Libia da parte degli scafisti ("*c'erano 'sti gommoni che venivano... li port... li... Quando noi arrivavamo sul posto c'era 'sta nave Iuventa... Questo è successo a settembre, dopo venti giorni che stavamo là nelle acque libiche e che abbiamo iniziato...*"..."Cioè vedevi 'sti gommoni che arrivavano sotto 'sta Iuventa, venivano scaricati e poi ripartivano 'sti gommoni vuoti indietro"..."Vedevamo 'sti gommoni che scaricavano e poi 'sti gommoni venivano riportati indietro"..."Noi quando siamo arrivati, e l'avevano già... loro avevano già la nave loro..."..."Carica di immigrati, con 'sto gommone che si allontanava. Poi dopo noi abbiamo preso gli immigrati dalla loro nave").

Del resto, oltre alla diversa collocazione temporale dell'episodio, rispetto alle dichiarazioni rese nelle s.i.t. del 14.10.2016, GALLO PIETRO nelle s.i.t. dell'1.6.2017 ha indicato una diversa fase nella quale sarebbe avvenuto l'allontanamento del gommone, ossia dopo il recupero dei migranti sulla nave

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

IUVENTA e prima del trasbordo dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA, segnatamente al momento dell'arrivo della nave VOS HESTIA nell'area dei soccorsi.

Va, ora, evidenziato che MONTANINO LUCIO nelle s.i.t. del 14.2.2017 non ha mai collocato in data 10.9.2016 un episodio di recupero di 140 migranti e di allontanamento di un gommone di m. 10 circa con due persone verso la costa libica.

Piuttosto, MONTANINO LUCIO nelle s.i.t. del 14.2.2017 ha collocato in data 10.10.2016 l'allontanamento dalla nave IUVENTA di una barca di legno di m. 6 o 7 circa con due persone verso la costa libica:

DOMANDA: In occasione del trasbordo dalla motonave IUVENTA, effettuato in data 10 ottobre 2016, avete notato qualcosa di anomalo?

RISPOSTA: Sì, appena arrivati ad una distanza di circa 150 metri dalla IUVENTA, dalla stessa si è allontanata un'imbarcazione sui 6 o 7 metri, di legno, con a bordo due individui di colore, che si sono portati a velocità sostenuta, in direzione della costa libica.

A proposito dell'episodio del 10.10.2016 dalle dichiarazioni rese da MONTANINO LUCIO nelle s.i.t. del 14.2.2017 si ricava che i migranti trasbordati dalla nave IUVENTA sulla nave VOS HESTIA erano 100 circa ("*noi avevamo già a bordo un centinaio di migranti, provenienti da un trasbordo effettuato dalla motonave IUVENTA che ce li aveva consegnati quella mattina stessa*").

Inoltre, va rimarcato che l'episodio del 10.10.2016 si colloca in epoca successiva alla nota datata 25.9.2016 inoltrata tramite mail da BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO al dott. SCOTTO PAOLO dell'A.I.S.E., con la conseguenza che l'episodio indicato nella predetta nota non può corrispondere a quello del 10.10.2016 riferito da MONTANINO LUCIO nelle s.i.t. del 14.2.2017.

Emergono, allora, **significative discrasie** tra le dichiarazioni rese da GALLO PIETRO nelle s.i.t. del 14.10.2016 e da MONTANINO LUCIO nelle s.i.t. del 14.2.2017 in ordine alla collocazione temporale dell'episodio (secondo GALLO PIETRO il 10.9.2016 e secondo MONTANINO LUCIO il 10.10.2016), al numero di migranti (140 secondo GALLO PIETRO e 100 circa secondo MONTANINO LUCIO), alla tipologia di imbarcazione (gommone di m. 10 circa secondo GALLO PIETRO e barca di legno di m. 6 o 7 circa secondo MONTANINO LUCIO) e al momento dell'avvistamento dell'imbarcazione (secondo GALLO PIETRO prima dell'arrivo della nave VOS HESTIA nell'area dei soccorsi ovvero durante il trasbordo dei migranti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA e secondo MONTANINO LUCIO al momento dell'arrivo della nave VOS HESTIA nell'area di soccorso).

Deve, poi, sottolinearsi che dalle indicazioni fornite da MONTANINO LUCIO nelle s.i.t. del 14.2.2017 non emerge affatto - come, invece, *ipotizzato* da GALLO PIETRO nelle s.i.t. del 14.10.2016

- che la barca di m. 6 o 7 circa con due persone a bordo allontanatasi verso la Libia dalla nave IUVENTA fosse la stessa sulla quale erano stati trasportati i migranti soccorsi.

In tale quadro, nonostante le rilevanti discrasie evidenziate, la p.g. - nell'informativa della Squadra Mobile della Questura di Trapani, del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato di Roma e del Nucleo Speciale di Intervento del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di Roma del 10.6.2020 - ha ipotizzato che le indicazioni fornite da MONTANINO LUCIO nelle s.i.t. del 14.2.2017 in relazione all'evento collocato in data 10.10.2016 riguardassero piuttosto il medesimo evento del 10.9.2016 descritto da GALLO PIETRO nelle s.i.t. del 14.10.2016, con la precisazione che il riferimento al 10.10.2016 sarebbe stato frutto di un mero errore materiale¹¹.

A ben vedere, però, il riferimento al 10.10.2016 da parte di MONTANINO LUCIO nelle s.i.t. del 14.2.2017 attiene proprio all'evento del 10.10.2016, ossia ad un evento del tutto diverso da quello del 10.9.2016 indicato da GALLO PIETRO nelle s.i.t. del 14.10.2016.

Allo stesso modo la p.g. ha ricondotto all'evento del 10.9.2016 il riferimento allo sbarco dell'11.10.2016 emergente dalla conversazione n. 113 del 7.2.2017 delle ore 14.11 intercorsa tra MONTANINO LUCIO e GALLO PIETRO nel contesto in cui MONTANINO LUCIO era stato avvisato dal personale della Squadra Mobile della Questura di Trapani che sarebbe stato escusso nel presente procedimento penale e GALLO PIETRO rievocava le dichiarazioni rese nelle s.i.t. del 14.10.2016 e gli episodi riportati nella nota datata 25.9.2016 inoltrata tramite mail al dott. SCOTTO PAOLO dell'A.I.S.E.:

Lucio: che poi... quel... quel... quel giorno...

Pietro: (inc.le)

Lucio: quel giorno che si allontanò l'11... **lo sbarco dell'11 settembre... eh! Di ottobre... che si allontanò quel battello in direzione della Libia...** anche questo spero che glielo avevi detto...

Pietro: **quello glielo abbiamo detto perché sta pure segnato sulla... le...**

Lucio: ehm!

Pietro: **la relazione che abbiamo fatto ai...**

Lucio: ah! Sì, esatto, hai ragione... ce l'hai sulla relazione...

Pietro: gliela abbiamo (inc.le) e noi...

Lucio: ti gliel'hai già detto, glielo confermo io... che la Iuventa aveva un rendez-vous con... con questi scafisti...

¹¹ Nell'informativa della p.g. del 10.6.2020, con riferimento alla collocazione temporale dell'episodio da parte di MONTANINO LUCIO, risultante dalla conversazione n. 113 del 7.2.2017 delle ore 14.11, si afferma: "*Quest'ultimo ha precisato che la motonave "IUVENTA" effettuava "rendez vous" con gli scafisti, con particolare riferimento ad un episodio avvenuto l'11 ottobre scorso (riferendosi verosimilmente al 10.9.2017), quando dalla "IUVENTA" si era allontanato un battello in direzione della Libia, come peraltro riferito dagli stessi GALLO e MONTANINO nel corso delle escussioni sopra riportate*".

A ben vedere nel passo appena riportato della conversazione n. 113 del 7.2.2017 delle ore 14.11 MONTANINO LUCIO ha rievocato l'evento SAR del 10.10.2016, mentre GALLO PIETRO ha fatto riferimento all'evento della "*seconda navigazione*" avvenuto il 21.9.2016, riportato nella nota datata 25.9.2016 inoltrata tramite mail al dott. SCOTTO PAOLO dell'A.I.S.E., con la conseguenza che dalla captazione in questione non emerge alcun riferimento all'evento SAR del 10.9.2016.

Al di là della collocazione temporale dell'evento, va ora evidenziato che l'*ipotesi* ("*ci faceva ritenere*") avanzata da GALLO PIETRO nelle s.i.t. del 14.10.2016, in ordine alla consegna dei migranti da parte degli scafisti all'equipaggio della nave IUVENTA nell'evento del 10.9.2016, non risulta confermata da RICCI CRISTIAN - socio dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L. - nella conversazione n. 72 del 27.2.2017 delle ore 13.35, avvenuta subito dopo che lo stesso RICCI CRISTIAN aveva reso (dalle ore 10.30 alle ore 12.30) le proprie dichiarazioni nelle s.i.t. del 27.2.2017:

Pietro E della Iuventa non ti hanno chiesto niente, della Iuventa?

Cristian Sì, sì, sì, mi hanno chiesto anche della Iuventa, gli ho detto: “Guardi, io ho visto anche dai radar che lei andava... era sempre in prima fila, prima... prima di tutte le altre, si vedeva tranquillamente dai radar, quindi... io mi ricordo anche posizione sedici miglia – tredici miglia, insomma...

Pietro Certo. Gli hai detto che... **ti hanno chiesto se hai visto allontana’ un battello dalla Iuventa?** No, non t’hanno chiesto?

Cristian **No**, ho detto... **però io gli ho detto: “Io guardi... io bat... io ho visto che in certe operazioni c’erano delle barchettine intorno a noi, però chiaro che potevano essere dei pescatori anche se... cioè, non erano armati comunque, però non è detto che poi avessero recuperato il barchino che noi lasciavamo lì, anche perché non ce li facevan distruggere, quindi e...**

Pietro Certo!

Cristian Tutto era possibile quindi... cioè...

Al riguardo va precisato che dalle dichiarazioni rese da RICCI CRISTIAN nelle s.i.t. del 27.2.2017 non risultano le indicazioni emergenti dal passo della conversazione appena riportata in ordine alla presenza di "pescatori di barche", né in relazione all'allontanamento del gommone dalla nave IUVENTA dopo la consegna dei migranti ipotizzata da GALLO PIETRO.

* * *

Ciò posto, deve ora darsi conto delle dichiarazioni rese da BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO all'udienza preliminare del 10.2.2024.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

In particolare, BALLESTRA FLORIANA all'udienza del 10.2.2024, dopo aver precisato di avere dei ricordi vaghi degli eventi, ha riferito di ricordare con certezza che in una occasione dalla nave IUVENTA una persona di colore era saltata su un gommone che si era allontanato con un'altra persona di colore verso le coste libiche (*"la nave Juventa, da questa nave sono scese un paio di persone e si sono allontanate con un barchino, un gommone"..."ho visto una persona che saltava, era a bordo della nave, è saltata su questo gommone e si è allontanata"..."lo ricordo bene, ovviamente lo ricordo perché mi ha destato sospetto infatti questa cosa che, queste persone si fossero allontanate"*).

Inoltre, la teste BALLESTRA FLORIANA ha precisato che nella predetta occasione, quando la nave VOS HESTIA - sulla quale lei era imbarcata - è arrivata nell'area dei soccorsi, i migranti soccorsi erano già a bordo della nave IUVENTA (*"quando arrivavamo al punto nave che ci veniva segnalato, queste persone erano già a bordo della nave"*).

In tale quadro la teste BALLESTRA FLORIANA ha riferito di aver *supposto* (*"sono supposizioni mie"..."io presumo che sia così, ma io non posso saperlo se quello era uno scafista o se era una"*) che le persone di colore allontanatesi dalla nave IUVENTA verso le coste libiche fossero gli scafisti che avevano trasportato i migranti soccorsi.

La teste BALLESTRA FLORIANA ha, poi, puntualizzato di non essere in grado di collocare temporalmente l'episodio in questione.

Quindi, al di là della mancanza di riferimenti temporali precisi per la collocazione dell'episodio in data 10.9.2016 o in un'altra giornata, dalle dichiarazioni rese da BALLESTRA FLORIANA all'udienza del 10.2.2024 emerge una dinamica - consistente nel salto di una persona dalla nave IUVENTA sul gommone - mai descritta in precedenza dalla stessa teste e dagli altri operatori dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L., con la conseguenza che non può attribuirsi alcun credito a tale nuova descrizione degli eventi.

Inoltre, ancora una volta, tenuto conto dell'arrivo della nave VOS HESTIA nell'area dei soccorsi quando i migranti erano già saliti a bordo della nave IUVENTA, non si comprende in base a quale elemento BALLESTRA FLORIANA avrebbe dedotto che i migranti fossero stati trasportati dallo stesso gommone che in un momento successivo si sarebbe allontanato verso le coste libiche.

Deve, ora, darsi conto delle dichiarazioni rese da GALLO PIETRO all'udienza preliminare del 10.2.2024.

Il teste GALLO PIETRO ha asserito di non ricordare di aver visto nei soccorsi effettuati nel 2016 un gommone, utilizzato per il trasporto dei migranti, che, dopo le operazioni di soccorso, si fosse allontanato con due persone a bordo verso le coste libiche (*"non ho mai visto con lo stesso gommone"*

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

che, di cui sono arrivati i migranti che salivano gli scafisti a bordo e se li portavano i gommoni dietro"..."Dalla mia posizione mai visto, ho visto che, trainavano i barconi ma, ripeto nel 2017 ma non prima").

Viceversa, GALLO PIETRO ha sostenuto di aver visto alcune persone su barche di piccole dimensioni che si aggiravano intorno alle imbarcazioni sulle quali erano trasportati i migranti e che, dopo le operazioni di soccorso, trainavano verso le coste libiche le imbarcazioni utilizzate per il trasporto dei migranti oppure si impossessavano dei motori o delle taniche di carburante, con la precisazione che in qualche occasione tali condotte erano state tenute anche dai militari della Guardia Costiera libica.

A seguito di contestazione delle dichiarazioni rese nelle s.i.t. del 14.10.2016, il teste GALLO PIETRO ha riferito di non ricordare l'episodio in questione e ha fornito un'interpretazione delle precedenti dichiarazioni, asserendo che non avrebbe assistito alle operazioni di soccorso dei migranti, ma che avrebbe notato esclusivamente che, quando i migranti erano già tutti a bordo della nave IUVENTA, un gommone si sarebbe allontanato verso le coste libiche ("*io sto dicendo là, non ricordo me lo sta rammendando lei l'idea, quando noi siamo arrivati abbiamo visto questo gommone che si allontanava, io non sto dicendo che, sono arrivato sul posto e ho visto che questo gommone carico di migranti sono stati trasbordati sulla nave Juventa e poi successivamente questo gommone è andato via, non sto dicendo questo là mi sembra, sto dicendo che, quando noi siamo arrivati nella zona S.A.R., abbiamo visto già i migranti sul gommone, già erano stati trasbordati sulla nave Juventa, abbiamo visto allontanarsi questo gommone ma, non sto dicendo che ho visto questi migranti che, venivano trasbordati dal gommone alla Juventa, non mi sembra che sto dicendo questo, poi non lo so, però penso che, dico che, da lontano abbiamo visto gommone che, ritornava verso la costa libica ma era vuoto, non abbiamo visto quando lo stavano svuotando").*

Al riguardo il teste GALLO PIETRO ha precisato di aver *supposto* che i migranti presenti sulla nave IUVENTA fossero stati trasportati sullo stesso gommone poi visto allontanare verso le coste libiche ("*è stato un mio pensiero, ma non ho detto, non è stato un additare qualcosa, è stato un mio pensiero, il messaggio di quella s.i.t. è un mio pensiero, non sto dicendo ho visto, sono sicuro che questo gommone sia stato svuotato e questi migranti sono stati portati sulla nave Juventa, non sto affermando questo, ho semplicemente detto un pensiero").*

In ogni caso il teste GALLO PIETRO ha specificato di non avere un ricordo attuale della presenza di un gommone che si allontanava verso le coste libiche ("*sto gommone se comunque ho detto che quel*

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

gommane c'era, evidentemente c'era però io in questo momento qua non sono in grado di confermare se c'era o non c'era perché non mi ricordo").

In particolare, il teste GALLO PIETRO ha ribadito di non ricordare la presenza di un gommane, sul quale erano stati trasportati i migranti, che, dopo le operazioni di soccorso, si fosse allontanato verso le coste libiche e neanche se il gommane fosse inizialmente affiancato alla nave IUVENTA e poi si fosse allontanato ovvero se inizialmente si trovasse solamente nell'area dei soccorsi senza essere affiancato alla nave e poi si fosse allontanato (*"Io sinceramente non mi ricordo, io gliel'ho detto pure prima, non mi ricordo proprio"..."non sono in grado di dirle se, c'era o non c'era questo gommane, io non sono in grado oggi").*

Al contempo, il teste GALLO PIETRO - in relazione alla versione fornita da BALLESTRA FLORIANA all'udienza del 10.2.2024 - ha escluso di aver visto una persona saltare dalla nave IUVENTA su un gommane che poi si sarebbe allontanato verso le coste libiche.

Inoltre, GALLO PIETRO ha sostenuto di non essere in grado di collocare temporalmente l'episodio in questione.

In definitiva, quindi, alla stregua delle dichiarazioni rese da GALLO PIETRO all'udienza del 10.2.2024 non può ritenersi affatto accertato che il 10.9.2016 o in altra data un gommane abbia consegnato all'equipaggio della nave IUVENTA 140 migranti per poi allontanarsi con due scafisti a bordo verso le coste libiche.

Vanno, infine, riportate le dichiarazioni rese da MONTANINO LUCIO all'udienza preliminare del 10.2.2024.

In particolare, il teste MONTANINO LUCIO - in sintonia con le indicazioni fornite nelle s.i.t. del 14.2.2017 - ha sostenuto che in data 10.10.2016, dopo il trasbordo dei migranti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA, ha visto che dalla nave IUVENTA si allontanava, con due persone a bordo, una barca di legno di m. 6 o 7 circa, con una o due barche al traino, che si dirigeva verso le coste libiche.

Con riferimento all'episodio del 10.9.2016, invece, il teste MONTANINO LUCIO, pur ricordando che sulla nave VOS HESTIA furono trasbordati circa 400 migranti dalla nave IUVENTA, ha asserito di non essere in grado di ricordare di aver visto l'allontanamento di un gommane verso le coste libiche.

Quanto all'episodio del 21.9.2016, il teste MONTANINO LUCIO, piuttosto, a seguito della rievocazione della nota inoltrata all'A.I.S.E. il 25.9.2016 - nella quale non si fa esplicitamente cenno alla "consegna" dei migranti da parte degli scafisti all'equipaggio della nave IUVENTA -, si è limitato a confermare (*"se l'ho dichiarato si è verificato")* l'allontanamento verso le coste libiche di un

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

gommoni di m. 10 circa, con due persone a bordo, dalla nave IUVENTA, dopo il recupero di 140 migranti successivamente trasbordati sulla nave VOS HESTIA¹².

Al riguardo, però, va ribadito che MONTANINO LUCIO nelle s.i.t. del 14.2.2017 non ha fatto cenno a tale episodio del 21.9.2016, avendo raccontato esclusivamente l'episodio del 10.10.2016 che presenta significativi elementi di divergenza rispetto a quello collocato il 21.9.2016, in ordine al numero dei migranti (140 o 132 migranti soccorsi il 21.9.2016 e circa 100 migranti soccorsi il 10.10.2016) e alla tipologia di imbarcazione (gommoni di m. 10 circa nell'evento del 21.9.2016 e barca di legno di m. 6 o 7 circa nell'evento del 10.10.2016).

Peraltro, va sottolineato che l'evento del 10.10.2016 riferito da MONTANINO LUCIO nelle s.i.t. del 14.2.2017 si colloca in epoca successiva rispetto a quello del 21.9.2016 ("*seconda navigazione*") sinteticamente descritto nella nota inoltrata all'A.I.S.E. il 25.9.2016.

In ogni caso il teste MONTANINO LUCIO all'udienza del 10.2.2024 - in relazione alla versione fornita da BALLESTRA FLORIANA alla medesima udienza - ha escluso di aver visto una persona saltare dalla nave IUVENTA su un gommoni poi allontanatosi verso le coste libiche.

In definitiva, allora, dalla valutazione complessiva delle indicazioni fornite da BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO - nella nota datata 25.9.2016 inoltrata tramite mail al dott. SCOTTO PAOLO dell'A.I.S.E., da GALLO PIETRO nelle s.i.t. del 14.10.2016 e dell'1.6.2017, da MONTANINO LUCIO nelle s.i.t. del 14.2.2017, nonché dai predetti all'udienza preliminare del 10.2.2024 - emergono significative divergenze sia in ordine alla collocazione temporale dell'episodio contestato in data 10.9.2016, sia in relazione alla stessa sussistenza di un episodio, eventualmente collocato anche in altra data, nel quale i migranti sarebbero stati "consegnati" all'equipaggio della nave IUVENTA da due scafisti allontanatisi verso le coste libiche a bordo della stessa imbarcazione utilizzata per il trasporto dei migranti.

Infatti, deve escludersi con assoluta certezza, in considerazione anche degli elementi in seguito esposti, che l'episodio contestato della consegna dei migranti si sia verificato il 10.9.2016; inoltre, l'episodio della consegna dei migranti, collocabile il 21.9.2016 ("*seconda navigazione*"), non emerge in modo esplicito nella nota datata 25.9.2016 inoltrata tramite mail al dott. SCOTTO PAOLO dell'A.I.S.E., nella quale non è neanche descritta la dinamica di svolgimento dei fatti; infine, la

¹² Deve ribadirsi che dalla comunicazione del 21.9.2016 delle ore 16.01B (ore 14.01Z) tra la nave VOS HESTIA e l'I.M.R.C.C. risulta che il gommoni sul quale erano stati trasportati il 21.9.2016 i 132 migranti soccorsi dalla nave IUVENTA - poi trasbordati sulla nave VOS HESTIA - era stato distrutto dal personale della nave IUVENTA prima dell'arrivo nella zona dei soccorsi della nave VOS HESTIA, con la conseguenza che il 21.9.2016 gli operatori dell'IMI SECURITY SERVICE s.r.l. non avrebbero potuto individuare alcun gommoni che si sarebbe allontanato con due persone di colore a bordo verso le coste libiche.

consegna dei migranti non emerge neanche dalla descrizione degli eventi del 10.10.2016 fornita da MONTANINO LUCIO.

Tanto più che GALLO PIETRO e BALLESTRA FLORIANA hanno, comunque, evidenziato che la "consegna" dei migranti era frutto di una loro *supposizione*, che MONTANINO LUCIO non ha mai fatto cenno ad una qualsiasi "consegna" di migranti da parte di scafisti all'equipaggio della nave IUVENTA e che, come emerge dalla comunicazione del 21.9.2016 delle ore 16.01B (ore 14.01Z) tra la nave VOS HESTIA e l'I.M.R.C.C., il gommone sul quale erano stati trasportati il 21.9.2016 i 132 migranti soccorsi dalla nave IUVENTA - poi trasbordati sulla nave VOS HESTIA - era stato distrutto dal personale della nave IUVENTA prima dell'arrivo nella zona dei soccorsi della nave VOS HESTIA, con la conseguenza che il 21.9.2016 gli operatori dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L. non avrebbero potuto assistere ad alcun allontanamento del gommone verso le coste libiche.

* * *

A questo punto, al di là delle divergenze sopra rappresentate, in base alle quali l'episodio contestato del 10.9.2016 non può ritenersi verificato e un'eventuale "consegna" nel corso della "*seconda navigazione*" del 21.9.2016 non risulta accertata, vanno svolte alcune sintetiche considerazioni su alcuni aspetti che pongono più di un dubbio sull'attendibilità di BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO.

In particolare, non può sottacersi che i predetti BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO il 25.9.2016 hanno inviato una nota - assai sintetica - all'A.I.S.E., piuttosto che rivolgersi all'Autorità Giudiziaria o di Polizia, tanto più che gli stessi in passato erano stati poliziotti.

Dopo di che BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO hanno preso spunto da una lite per asseriti turni di servizio per raccontare al personale della Squadra Mobile della Questura di Trapani le anomalie dagli stessi ipotizzate nelle operazioni di soccorso dei migranti.

Al riguardo il teste GALLO PIETRO all'udienza preliminare del 10.2.2024 ha sostenuto che la ragione per la quale BALLESTRA FLORIANA il 14.10.2016 si è presentata alla Squadra Mobile della Questura di Trapani per denunciare la lite con MONTANINO LUCIO è stata di portare in tal modo a conoscenza dell'Autorità le condotte correlate ai soccorsi dei migranti ("*Per comunque portare all'attenzione quello che stava succedendo sulla nave e su, giù nel Mediterraneo*").

Tanto più che nelle precedenti s.i.t. dell'1.6.2017 GALLO PIETRO ha definito come "*finta*" l'aggressione da parte di MONTANINO LUCIO nei confronti di BALLESTRA FLORIANA, rivelando in tal

modo la strumentalità della querela presentata da BALLESTRA FLORIANA il 14.10.2016¹³ (*"La prima volta perché sono venuto qua? Non sono venuto di mia spontanea volontà, ma mi ha chiamato il vostro dir... vice dirigente Pontecorvo, per evidenziare lo stato di nervosismo che c'era a bordo in quel periodo, perché avevano causato 'sta... 'sta finta aggressione, 'sta aggressione tra Lucio Montanino e... e Ballestra Floriana, che tutti e due facevano servizi di... di... di guardia sulla nave quando caricavamo gli immigrati" ..."erano nervosi per l'ambiente che c'era sulla nave, per il clima che c'era sulla nave, con l'associazione, con tutta 'sta tensione che c'era sulla nave. Perché comunque c'era... cioè, non... quello che tu vedevi, i fatti che vedevi non li potevi denunciare, non potevi segnalare, non potevi dire, che so, "quello è lo scafista", non potevi dire "quello", che ne so, "era un soggetto pericoloso apparentemente"..."non ha preso uno schiaffo"..."Ero presente. C'è stato soltanto un diverbio verbale, animato e poi le ha... cioè gli ha lanciato un piatto di pasta, così, e ha detto: "Ma vattene via". Basta, non c'è stato nessuno schiaffo"*).

Al riguardo devono riportarsi i passi più significativi della conversazione n. 1 del 28.8.2017 delle ore 19.00 intercorsa - dopo il clamore mediatico determinato anche dal sequestro della nave IUVENTA eseguito il 2.8.2017 - tra GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO:

LUCIO MONTANINO - Pronto?

PIETRO GALLO - Lucio?

LUCIO MONTANINO - Oh Pietro, scusami eh.

PIETRO GALLO - No, no [inc.].

LUCIO MONTANINO - Volevo dirti...

PIETRO GALLO - Sì.

LUCIO MONTANINO - Che mi ha chiamato, eh, tale Massari¹⁴.

¹³ In relazione ai fatti oggetto della querela presentata da BALLESTRA FLORIANA IL 14.10.2016 il Tribunale di Trapani con sentenza del 27.4.2023 ha dichiarato la non punibilità di MONTANINO LUCIO per il reato di cui agli artt. 582 e 585 c.p. per particolare tenuità del fatto e ha assolto, ai sensi dell'art. 530 comma 2 c.p.p., MONTANINO LUCIO dal reato di cui all'art. 612 comma 2 c.p. perché il fatto non sussiste.

¹⁴ L'intervista del giornalista MASSARI ANTONIO a GALLO PIETRO - acquisita all'udienza del 24.11.2023 su richiesta del difensore di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO - è stata pubblicata sul giornale Il Fatto Quotidiano il 27.1.2019:

Migranti, intervista all'ex agente della nave di Save The Children: "Io, talpa pentita della Lega: non mi han dato un lavoro"

Pietro Gallo - L'agente privato della Vos Hestia: "Registra i volontari di Save the Children per incastrarli e inviare tutto allo staff di Salvini"

DI ANTONIO MASSARI

27 GENNAIO 2019

Ho perso il lavoro. Sono stato minacciato. E il ministro dell'Interno Matteo Salvini mi ha abbandonato". Pietro Gallo è l'agente della sicurezza a bordo della Vos Hestia – la nave utilizzata da Save The Children per i soccorsi – che nell'ottobre 2016 fa partire le indagini della procura di Trapani sulle Ong. Le sue dichiarazioni sono state ritenute attendibili. La procura ha indagato 20 persone, tra comandanti delle navi e volontari delle ong Jugend Rettet, Save the Children e Medici senza frontiere. È l'unica inchiesta sulle Ong rimasta in piedi. Le altre sono state archiviate. L'accusa:

favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. La procura ha sempre precisato: gli eventuali reati sono avvenuti esclusivamente per salvare vite umane.

Gallo, lei prima di denunciare alla squadra mobile, il 14 ottobre 2016, ha contattato qualcun altro?

Sì. Inviammo una mail ai servizi segreti, ad Alessandro Di Battista – che non rispose – e chiamammo la segreteria di Matteo Salvini. Io e la mia collega fummo richiamati da Salvini pochi minuti dopo, mentre passeggiavamo sul lungomare di Trapani. Il ministro le disse che ci avrebbe raggiunti anche subito, ma gli spiegammo che stavamo per imbarcarci, così ci diede il numero di un suo collaboratore. Con un accordo: avrei inviato alla mia collega fotografie e informazioni utili che lei, a sua volta, avrebbe girato al collaboratore di Salvini. Così fu.

Cosa chiedevate in cambio?

Nulla. Però, quando la collega incontrò Salvini a Milano con il suo staff, spiegò che rischiavamo di perdere il lavoro, perché ci avrebbero ritenuto delle spie. La collega mi riferì d'essere stata rassicurata: le dissero di non preoccuparsi.

Come ha inteso questa rassicurazione?

Se avessi perso il lavoro, avrei ricevuto un aiuto a trovarne un altro. Infatti l'ho perso. Non ho mai chiesto nulla. Però, ho ricevuto delle minacce, collegate alle mie denunce sulle Ong, e quando l'ho fatto presente allo staff del ministro non ho ricevuto neanche una telefonata di solidarietà.

Che tipo di minacce?

Un proiettile in una busta. E un foglio con su scritto "1800 morti nel Mediterraneo" e accanto il mio nome e quello di Salvini.

Torniamo al 2016: perché informavate lo staff di Salvini di quel che accadeva nel Mediterraneo? E ancor prima di denunciare?

Volevamo che le anomalie che vedevamo nei soccorsi entrassero nel dibattito politico. Supponevo che presentasse delle interrogazioni parlamentari o denunciasse, affinché qualcuno avviasse le indagini.

È quello che fece?

Non mi risulta.

Fu lui a chiedervi di denunciare alla squadra mobile?

No. Fu una nostra iniziativa.

Ma allora a cosa serviva informarlo?

Francamente, a questo punto non lo so.

I suoi telefoni sono stati sequestrati dalla procura di Trapani, i suoi messaggi dalla Vos Hestia sono entrati nel fascicolo d'indagine. Il 22 ottobre, mentre lei è a bordo, la sua collega le scrive: "sarebbe stato utile avere la registrazione di qualcuno di Save the Children che ammette che fanno tutto per pubblicità...". Che vuol dire?

La collega mi chiedeva di registrare qualcuno di Save the Children che dicesse quelle parole.

Per conto di chi?

Di Salvini o della Lega.

E lei che ha fatto?

Ho registrato qualche conversazione e l'ho girata alla mia collega. Ma non dicevano quel che si aspettavano.

Lei si rende conto che era una sorta di "infiltrato" a bordo per conto della Lega?

Certo.

Perché l'ha fatto?

Mi aspettavo che denunciassero in procura o almeno pubblicamente.

In queste ore Salvini intende denunciare la ong Sea Watch per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina: lei ritiene che, con le informazioni che inviavate al suo staff, all'epoca, avrebbe potuto fare lo stesso?

Sì.

Salvini al Fatto, nell'agosto 2018, confermò di aver incontrato personalmente la sua collega, che definì "in gamba e coraggiosa". E aggiunse: "Ne usai e diffusi anche le informazioni, assolutamente interessanti, purtroppo senza riscontri immediati".

Posso solo dire questo: in quel momento storico, aveva più informazioni in mano lui, che la procura di Trapani.

Se potesse tornare indietro lo rifarebbe?

La denuncia, sì. Le informazioni per Salvini, no.

Dica la verità: si aspettava qualcosa in cambio ed è rimasto deluso. Non faccia l'anima bella, non le crederebbe nessuno.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

PIETRO GALLO - Ah, Massari.

LUCIO MONTANINO - Del Fatto Quotidiano. Io sinceramente 'sto Fatto Quotidiano non è che lo amo, eh, perché non mi garba né lui né il direttore.

PIETRO GALLO - E che vuole?

LUCIO MONTANINO - Allora, nulla, mi ha detto: "Guarda io ho parlato con Pietro Gallo, ho parlato con Ricci, ho parlato con Ballestra".

PIETRO GALLO - Con me non ha parlato. Va bene.

LUCIO MONTANINO - Eh, ma infatti io... non... non ho precisato, perché avrei voluto dire: guarda, avrai parlato con Ricci sicuramente, con Ballestra sicuramente, ma con...

PIETRO GALLO - No, figuriamoci.

LUCIO MONTANINO - [inc.] un cazzo nessuno.

PIETRO GALLO - E lo sa pure benissimo lui.

LUCIO MONTANINO - Allora, dico: "Che ha parlato con Ricci lo so perché qualche giorno fa qualche articolo l'ho letto", eccetera, eccetera.

PIETRO GALLO - Sì, sì.

LUCIO MONTANINO - Lui dice: "Ma no, la domanda che ti volevo fare io è solamente a livello... Forse è anche credibile" dice "Perché io questa storia ormai, diciamo, l'ho [inc.], poi il primo settembre sono in Sicilia..."

PIETRO GALLO - Sì.

LUCIO MONTANINO - Eee... per seguirla dal... dal punto di vista della Sicilia.

PIETRO GALLO - Sì.

LUCIO MONTANINO - Dice: "Ma io volevo farLe una domanda come mai è arrivata [inc.] prima ai Servizi e poi... e poi alla Questura". Dice "Perché..." Mi senti?

PIETRO GALLO - Sì, sì, ti sento, ti sento, ti sento.

Capisco che possa pensarla così. Ma la verità è diversa. Non lo rifarei perché mi sono sentito usato. E perché l'obiettivo raggiunto è l'opposto di quello che speravo.

Cosa sperava?

Che le nostre denunce, dal versante politico, portassero a una regolamentazione del ruolo delle Ong nel Mediterraneo. Non alla loro sparizione dai soccorsi. Salvini ha fatto un uso politico dell'inchiesta di Trapani. Che poi è l'unica vera inchiesta, perché le altre non hanno portato a nulla. Senza di noi non avrebbe costruito la sua campagna elettorale, il suo consenso e persino la politica estera sull'immigrazione. Siamo stati l'innescò di tutto questo. Ma il mio obiettivo non era impedire alle Ong di salvare gente in mare. Anzi.

È importante che la Sea Watch sia nel Mediterraneo?

Certo che è importante: altrimenti questi ultimi 47 naufraghi chi li salvava? Salvini invece ha criminalizzato le Ong e creato il deserto. Quando sento che 170 persone sono morte, perché non c'era nessuno a soccorrerle, io oggi mi sento responsabile. In 8 mesi di navigazione ho contribuito a salvare 14mila persone. So di cosa stiamo parlando. Il mio obiettivo non era questo.

Lei nei suoi mesi a bordo ha assistito a contatti tra Ong e trafficanti?

No. Mai. Noi ci piazzavamo in punti dove di solito erano già avvenuti i recuperi. Ho svelato che i trafficanti accompagnavano i gommoni e davanti a noi li riportavano indietro.

E ha fatto la "spia" per conto della Lega.

Di questo oggi mi vergogno. Profondamente. Anche per l'assenza di solidarietà e gratificazione.

Qualcun altro tra voi ha avuto qualcosa in cambio dalla Lega?

No. So soltanto che qualcuno di noi ha inviato all'epoca in Regione Liguria un curriculum. Ma senza alcun risultato.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

LUCIO MONTANINO - Dice: "Da che mondo è mondo le denunce vanno fatte in Procura o vanno fatte in Questura, no?", diciamo.

PIETRO GALLO - Sì.

LUCIO MONTANINO - Dico: "Senta, io su questo aspetto qui, Servizi o che, per favore non mi chieda nulla perché io nulla Le dico".

PIETRO GALLO - Sì, perché io non rispondo. Bravissimo. Bravissimo.

LUCIO MONTANINO - Come?

PIETRO GALLO - Hai fatto bene, hai fatto bene.

LUCIO MONTANINO - E che... e che dovevo dire? Dice: "No, ma a me... perché io vedo che la data è antecedente alla denuncia, poi... perché ho saputo che Lei ha avuto una questione con Ballestra perché Lei..."

PIETRO GALLO - [inc.], eh.

LUCIO MONTANINO - E no. "Perché Lei e... Lei e... Lei e Ricci..." cioè perché io e Ricci non volevamo denunciare, "e... e Gallo e lei volevano [inc.]". Ho detto: "Senta, ognuno dice quello che vuole e poi si assume la responsabilità di quello che dice, tante cose possono essere precise, ma tante cose sono anche inesatte".

PIETRO GALLO - Esatto, hai fatto bene.

LUCIO MONTANINO - [inc.] io posso...

PIETRO GALLO - Eh.

LUCIO MONTANINO - "Cioè [inc.], cioè io le potrei anche correggere, però quello è il mio punto di vista di come ho vissuto la situazione".

PIETRO GALLO - Certo.

LUCIO MONTANINO - Capito? Dico: "Se loro l'hanno vissuta diversamente, è bene che dicano che l'hanno vissuta diversamente".

PIETRO GALLO - Certo.

LUCIO MONTANINO - "Non è che io possa mettere le parole in bocca a loro cosa dire".

PIETRO GALLO - Esatto.

LUCIO MONTANINO - "Ma secondo me l'unico problema è che si sta parlando un po' troppo con... con i giornali, perché dopo il giornalista poi scrive quello che vuole".

PIETRO GALLO - Bravo, esatto.

LUCIO MONTANINO - Questa è la verità.

PIETRO GALLO - Eh.

LUCIO MONTANINO - Dice: "No, perché io ho notato che c'è qualcuno di voi che ha smania di protagonismo". Ho detto: "Chi non lo so, certamente non sono io, che pure 'sta telefonata che Lei mi sta facendo francamente mi... cioè, non è che sono tanto contento". Capito?

PIETRO GALLO - E chi è... chi è... chi è il protagonista tra qualcuno di noi? Nessuno...

LUCIO MONTANINO - Io credo forse o Ricci o Ballestra, perché se tu non c'hai mai parlato con lui...

PIETRO GALLO - Mai parlato.

LUCIO MONTANINO - Sì.

PIETRO GALLO - Lucio, mai. Si dice ne... nei suoi articoli che Ga... il suo Avvoca... l'Avvocato di Gallo dice che su questa domanda non può rispondere, Gallo dice... il suo Avvocato dice. Hai capito? Eh. È sempre... Capito Lucio?

LUCIO MONTANINO - Sì, sì.

[...]

PIETRO GALLO - Quindi tu non hai né smentito e né approvato quello che ha detto la Ballestra, no? O no?

LUCIO MONTANINO - Io non ho né smentito e né approvato.

PIETRO GALLO - Okay.

LUCIO MONTANINO - Né smentito né approvato.

PIETRO GALLO - Quindi è rimasto...

LUCIO MONTANINO - Adesso lui... lui mi ha detto solamente una cosa, dice... dice: "La Ballestra mi ha riferito che la Lega Nord, Salvini vi ha dato..." ha parlato al plurale "vi ha dato un gra... aspetta, vi ha dato un grande aiuto morale, un grande aiuto di qua, un grande aiuto di là". Dico: "Senta, io, Lucio Montanino, dalla Lega Nord e da Salvini non ho ricevuto nulla".

PIETRO GALLO - Okay, allora questo farà un articolo così domani allora. Okay.

LUCIO MONTANINO - Io Lucio Montanino, non posso dire Ballestra...

PIETRO GALLO - Sì, sì.

LUCIO MONTANINO - ...non ha ricevuto nulla.

PIETRO GALLO - Pure io ho detto la stessa cosa. Pure io ho detto la stessa cosa.

LUCIO MONTANINO - Se lei ha ricevuto una promessa...

PIETRO GALLO - [inc.] Eh?

LUCIO MONTANINO - Lei ha ricevuto una promessa di lavoro, perché gli doveva far conoscere l'armatore a Genova... Ma io questo non gliel'ho detto, eh, dell'armatore a Genova.

PIETRO GALLO - Ah, okay, okay, okay.

LUCIO MONTANINO - La telefonata... la telefonata è tutta registrata.

PIETRO GALLO - Certo. No, no, no, tu hai fatto bene a registrarla. Quello farà uscire domani dicendo che... che lui da Montanino Lucio neanche... anche Montanino Lucio dice che comunque la Lega [inc.]. Perché lui dice, no?, ne... ne... nell'articolo di oggi dice: Gallo... l'Avvocato di Gallo ha detto... No? Che praticamente Gallo sostiene che Salvini non ha fatto niente.

LUCIO MONTANINO - Okay.

PIETRO GALLO - Okay? Mo' Salvini ha chiamato e Floriana dice che comunque ha avuto un appoggio morale.

LUCIO MONTANINO - Eh.

PIETRO GALLO - E allora dice... allora dice... Travaglio dice: ma, scusa un attimino, ma Salvini li ha appoggiati o non li ha appoggiati? Perché Floriana dice una cosa e Gallo ne dice un'altra, no?

LUCIO MONTANINO - A lui... a lui non gli ho...

PIETRO GALLO - Allora...

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

LUCIO MONTANINO - Scusami eh, se ti interrompo. A lui non gli ho detto che a quel cornuto di Salvini gli ho mandato una *e-mail* anch'io.

PIETRO GALLO - Non glielo dire. Non glielo dire perché...

LUCIO MONTANINO - Non gliel'ho detto.

PIETRO GALLO - Forse glielo potevi pure dire.

LUCIO MONTANINO - Non gliel'ho detto. Non gliel'ho detto. No, va be', ma [inc.] a me Salvini non mi ha nemmeno cagato. Cioè questo voglio dire. Quindi quale appoggio morale mi è venuto a dare a me Salvini? Che mi ha dato a me, che non mi ha dato un cazzo?

PIETRO GALLO - Mh. E allora questo forse... forse... forse... forse però, questo glielo potevi pure dire forse.

LUCIO MONTANINO - Eh, ma Pietro quando parli con 'sta gente...

PIETRO GALLO - No, lo so. No, lo so.

LUCIO MONTANINO - Tu non sai...

PIETRO GALLO - Lo so, lo so.

LUCIO MONTANINO - Se ti registrano, se pigliano appunti...

PIETRO GALLO - No, questo ti registra, questo ti registra.

LUCIO MONTANINO - Ma sicuramente ti registra.

PIETRO GALLO - Te lo dico io, te lo dico, questo ti registra. Te lo dico perché me lo ha detto Perticaro. Questo ti registra, eh. Questo ti... Questo stamattina ha riportato sul giornale le conversa... i messaggi che si sono scambiati con Salvini, eh. La fotografia proprio. Capito, quello che...?

LUCIO MONTANINO - Sì, quelli che mi hai mandato a me?

PIETRO GALLO - Eh, sicuramente è quello che ti ho mandato a te. Quello che ti ho mandato a te...

LUCIO MONTANINO - Sì, sì, sì, va be', ma questi sono i WhatsApp che gli ha dato lei, eh.

PIETRO GALLO - E no, gli scambi di... di messaggi tra Salvini e il giornalista, dove parlano pure di Floriana, e dove parla pure di Gallo.

LUCIO MONTANINO - Ah... ah, sì, sì, ho capito, ho capito, ho capito.

PIETRO GALLO - Hai capito?

LUCIO MONTANINO - [inc.] Va be', ma Salvini ha detto quello che ha detto un mese fa, "avrei voluto conoscerli, qui, così, colà".

PIETRO GALLO - No, no, Salvini... No, Salvini nel giornale stamattina ha detto: "Sì, in effetti ho conosciuto Ballestra Floriana, l'ho incontrata a Milano, era a conoscenza di quello che stava succedendo nel Mediterraneo e praticamente l'ho usata soltanto per mettere in crisi il governo Gentiloni".

LUCIO MONTANINO - Mh.

PIETRO GALLO - Hai capito te? Hai capito te?

LUCIO MONTANINO - Eh, ma inf... Allora, ma che Salvini ha strumentalizzato queste *e-mail*, ha [inc.] a chi l'ha mandata per strumen... per far cadere il Governo, è chiaro questo che l'ha fatto.

PIETRO GALLO - Eh, sì, sì, è chiaro.

LUCIO MONTANINO - Come l'ho fatto io quello là dei Cinque Stelle, voglio dire.

PIETRO GALLO - È chiaro, esatto.

LUCIO MONTANINO - Salvini non ha... ha guardato solamente alla sua politica del cazzo.

PIETRO GALLO - Esattamente.

LUCIO MONTANINO - Capito? Per far cadere il governo e basta. Capito?

PIETRO GALLO - Allora mo' loro dicono... allora mo' questo giornalista diceva, no?, perché Salvini, visto che comunque al... al capo del Cosapir, Cost... Costi... Cosapir ci sta...

LUCIO MONTANINO - Sì, sì, sì.

PIETRO GALLO - Uno della Lega, perché Salvini non ha informato a questo qua della Lega, del Cosa... [inc.] Costi... Cosapir, Costip, una cosa del genere?

LUCIO MONTANINO - Sì, sì, sì.

PIETRO GALLO - Esatto, che succedeva 'sta cosa nel Mediterraneo. Hai capito? Perché?

LUCIO MONTANINO - Sì.

PIETRO GALLO - Perché Salvini undici giorni fa ha negato tutto e oggi sta dicendo che è tutto okay? Capito Lucio?

LUCIO MONTANINO - Sì, sì.

PIETRO GALLO - Questo è l'interrogativo che stanno facendo loro.

[...]

LUCIO MONTANINO - Lui mi ha detto a più riprese: "Guardi, io non devo fare nessunissimo articolo". Dice: "Glielo giuro, domani non uscirà nulla, ma nemmeno dopodomani, perché io prima vado in Sicilia". Dice: "Ma nel modo più assoluto, era solamente per capire io due cose: chi dice la verità. Salvini che vi ha... vi ha promesso? Vi ha promesso qualcosa?" Ho detto: "Allora, facciamo così. A me, Lucio Montanino, non ha mai dato nulla, né appoggio morale, né appoggi di nessun genere e nemmeno, tanto meno li ho mai [inc.]". Dice: "Ma Lei l'avrebbe fatta la lettera al... alla Lega Nord? Alla Lega Nord? Al Movimento Cinque Stelle?". Ho detto: "Dirlo ora è facile, lo avrei fatto, non lo avrei fatto". Dico: "Non lo so, al momento non mi è venuto di farla, però, voglio dire, se uno lo ha fatto non è che... avrà ritenuto opportuno farlo, voglio dire, non è mica... "

PIETRO GALLO - Certo.

LUCIO MONTANINO - Che poi io... Tu lo sai bene, l'*e-mail* io... Che poi l'*e-mail* con Salvini... io gliel'ho mandata leggermente *soft* in modo tale che lui mi chiama, no?

PIETRO GALLO - Sì.

LUCIO MONTANINO - O quanto meno mi fa chiamare da qualcuno e dice...

PIETRO GALLO - No, no, ma è Floriana. È Floriana che sta facendo un bordello della madonna, se li poteva tenere per lei tutti 'sti documenti, eh, Lucio. Hai capito?

LUCIO MONTANINO - Non ho capito, è Floriana che 'sta facendo 'sto problema, 'sto bordello...?

PIETRO GALLO - No, 'sto bordello. Sta pubblicizzando tutta 'sta roba così alla cazzo di Budda, senza una linea, capito Lucio? Cioè...

LUCIO MONTANINO - Ah! Ah, no, scusami, gli ho detto... gli ho detto anche... Dice: "Ma voi avete fatto..." Dice "Ma non è possibile che Lei... eee... riguardo alla denuncia Lei era come... co... con Ricci, quando io ho visto l'*e-mail* e... ed è firmata anche da Lei".

PIETRO GALLO - Quale... quale denuncia?

LUCIO MONTANINO - Hai capito?

PIETRO GALLO - Quale denuncia, Lucio?

LUCIO MONTANINO - La... la... l'*e-mail* all'AISE.

PIETRO GALLO - L'*e-mail* all'AISE l'abbiamo fatta io, tu e Floriana.

LUCIO MONTANINO - Io, te e Floriana.

PIETRO GALLO - [inc.] Ricci che cosa c'entra?

LUCIO MONTANINO - Ricci non c'entra. No, no, ma lui dice: "Come è possibile che Lei non voleva denunciare se Lei si è messo anche nell'*e-mail* dell'AISE? Cioè ha denunciato anche Lei".

[...]

PIETRO GALLO - E sta cercando tutti i modi per farmi parlare, ma io non posso. Hai capito, Lucio? Veramente, eh.

LUCIO MONTANINO - No, no, ci credo, sì, però 'sta Floriana, oh, è la solita eh, quando parte in tromba, parte in tromba, eh.

PIETRO GALLO - È la solita, sì. È la solita.

LUCIO MONTANINO - Ma io non ho capito, ma non trova nessuno che se la tromba? Così si calma un po'.

PIETRO GALLO - Ma... era... stavamo andand... stiamo andando e stavamo andando bene. Cazzo, badabum, badabam, badabam...

LUCIO MONTANINO - Io... noi si è sbagliato a fargli firmare la cosa dell'AISE. Guarda è sbagliato.

PIETRO GALLO - Eh, lo so, e che devo fare Lucio? Ormai è andata.

LUCIO MONTANINO - È andata.

[...]

PIETRO GALLO - Eh, che qua stava... [inc.]. No, dicevo, oggi mi ha chiamato 'sto qua di Sky Tg24, che si voleva prendere un caffè, e io ho detto: "Guarda, no, mi dispiace ma io non mi posso venire a prendere un caffè con te perché.. eh, c'ho un mio referente". "No, ma io non volevo parlare di altro, io soltanto volevo prendere un caffè con Lei". Eh, con me...

LUCIO MONTANINO - Per farti qualche foto e metterti sul giornale poi.

PIETRO GALLO - Ma Lucio... Ho detto: "No, guarda, mi dispiace..." "Ma Lei dov'è?" "In Italia". "Sì, ma in Italia dove?" "Beh [inc.]". *[ridendo]*

LUCIO MONTANINO - Allora, sai che gli ho detto a questo quando lui diceva...

PIETRO GALLO - Sì.

LUCIO MONTANINO - Sai che gli ho detto, Pietro? Questo è importante. Quando gli ho detto... lui insisteva perché prima all'AISE e poi alla Procura. Dico: "Senta, lasci perdere prima di qua o prima di là".

PIETRO GALLO - E certo.

LUCIO MONTANINO - "L'unico fatto certo è questo, che noi abbiamo segnalato, perché poi noi non abbiamo mai denunciato, anche questo termine è sbagliato, perché noi ci siamo solo limitati a fare delle segnalazioni".

PIETRO GALLO - Esatto.

LUCIO MONTANINO - "Allora, perché se denunciavamo... se noi denunciavamo significa che davamo per certo che fosse successo".

PIETRO GALLO - Esatto.

LUCIO MONTANINO - "E noi non ci... non ci vogliamo esporre così tanto".

PIETRO GALLO - Esatto.

LUCIO MONTANINO - "Noi abbiamo segnalato, abbiamo detto: nel Mediterraneo a nostro avviso succedono delle cose che non sembrano chiare".

PIETRO GALLO - Basta.

LUCIO MONTANINO - "La Procura ha incominciato a indagare".

PIETRO GALLO - Esatto.

LUCIO MONTANINO - "All' AISE gli è arrivata l'*e-mail*".

PIETRO GALLO - Certo.

LUCIO MONTANINO - "E poi posso dire che la Procura c'ha messo i telefoni sotto controllo, e Le dico anche un'altra cosa: che noi abbiamo avuto il telefono sotto controllo e non mi ha nemmeno... non mi ha nemmeno dato noia, e sa perché? Perché io non c'ho nulla da nascondere".

[...]

PIETRO GALLO - Perché no, mo' ti spiego perché. Ti spiego perché. Perché loro vogliono... vogliono capire il collegamento tra noi e i Servizi Segreti. È quello che gli sto dicendo a Floriana...

LUCIO MONTANINO - Loro sospettano che noi siamo dei Servizi Segreti e che dovevamo avvertire prima il nostro ufficio. Loro questo stanno sospettando.

PIETRO GALLO - Loro vogliono sapere questo, ma uno non glielo dice.

LUCIO MONTANINO - Io gli ho detto: "Su questo aspetto o altri, dico, guardi, non mi faccia domande perché io mi rifiuto proprio di rispondere, perché io non dico nulla, su questi aspetti io non dico nulla".

PIETRO GALLO - Hai fatto bene. Hai fatto bene.

LUCIO MONTANINO - Dice: "Ma io faccio la domanda a Lei". Lui mi ha detto: "Ma Lei è dei Servizi..."

PIETRO GALLO - Chiudi.

LUCIO MONTANINO - Pietro, stammi a sentire.

PIETRO GALLO - Eh.

LUCIO MONTANINO - Io gli ho dato la risposta che ti ho detto che gli avrei dato comunque. Dice: "Ma Lei è dei Servizi Segreti?" Ho detto: "No". Dico: "Però ora Le faccio io una domanda: se io fossi stato dei Servizi Segreti glielo avrei detto? No, uguale. Quindi io non è che voglio insinuare nella Sua mente un dubbio, ma comunque è una domanda a cui l'unica risposta da dare è no". Non so se rendo l'idea.

PIETRO GALLO - E certo, o ci sto o non ci sto, comunque è no.

[...]

PIETRO GALLO - E non lo so che dice. Dice che comunque pure Lucio Montanino gli ha detto che non ha avuto nessun appoggio, eh, dalla Lega, e quindi non si capisce perché Floriana... Questo qua, secondo me. Perché comunque su Floriana è uscito pure un fascicolo del Ministero degli Interni, eh.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

LUCIO MONTANINO - Mh. Ah sì?

PIETRO GALLO - Sì, è uscito perché l'hanno cacciata fuori, perché è stata destituita dall'Amministrazione, Lucio.

LUCIO MONTANINO - Ma lei è stata destituita, non è che se n'è andata lei.

PIETRO GALLO - È stata destituita dalla Polizia. Così c'è scritto. Perché aveva avuto sue sanzioni. Capito?

LUCIO MONTANINO - Quindi, voglio dire, come *curriculum* [inc.].

PIETRO GALLO - Loro hanno fatto... loro hanno fatto un articolo su Floriana, no?

LUCIO MONTANINO - Mh.

PIETRO GALLO - Poi te lo giro. E poi alla fine è uscito fuori che... il motivo perché è stata... Ci sono due... due [inc.]. Però alla fine è stata destituita perché praticamente era... era... c'aveva un sacco di sanzioni disciplinari. Mo' te lo giro se vuoi 'sto articolo.

[...]

PIETRO GALLO - Bravo. È quello... è quello che abbiamo detto con Ballestra, cioè, mi sembra... cioè, ho capito, pure se questa qua ha sbagliato, comunque ha detto una cosa che comunque è... è vera, è successo veramente. Quindi non puoi, eh, screditarla così soltanto perché è stata...

[...]

LUCIO MONTANINO - Eeee... No, ma il ba... il battibecco lui lo ha... lo... lo riporta perché dicono "Tu non volevi denunciare e Floriana e Gallo volevano denunciare". D'accordo?

PIETRO GALLO - Okay.

LUCIO MONTANINO - Quindi secondo loro il battibecco è stato questo.

PIETRO GALLO - Ah, okay.

[...]

LUCIO MONTANINO - Cioè non è questo, voglio dire, capito? E poi il motivo vero è stata una puttana. È stato che il gran figlio di puttana di Ricci non ha avuto il coraggio di... di levare il culo e andare a dire: di a quello che... che il turno lo fai te. Ti ricordi la storia?

PIETRO GALLO - Sì, lo so, per una cazzata, per un turno... Ma mi ricordo sì.

LUCIO MONTANINO - Eh.

PIETRO GALLO - Per una stronzata proprio era successa [inc.]

LUCIO MONTANINO - Io avrei... avrei il coraggio di strumentalizzare questo battibecco? Sai che cosa? A dire: **noi abbiamo creato le condizioni per far sì che a bordo venisse la Polizia.**

PIETRO GALLO - Bravo, bravo. Bravo, bravo.

LUCIO MONTANINO - Capito?

PIETRO GALLO - Bravo, io questo qua...

LUCIO MONTANINO - E questo è il vero fatto. Però deve essere confermato anche da quell'essere lì.

PIETRO GALLO - Eh, lo so, lo so, perciò ho detto non parlare troppo.

LUCIO MONTANINO - Eh.

PIETRO GALLO - Esatto, esatto, esatto. Esatto.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

LUCIO MONTANINO - Capito? Perché **il battibecco è stato proprio per fare intervenire la Polizia, la Questura di Trapani.**

PIETRO GALLO - Questo... Lucio, io non ho parlato, questo lo potrei dire io. Io fino ad oggi non ho rilasciato nessuna intervista. Questo lo potrei fare io, lo potrei dire io questo.

LUCIO MONTANINO - Ma questo se tu lo dicessi davvero sarebbe il top dell'intelligenza investigativa nostra, eh.

PIETRO GALLO - Però, cazzo, mi dovete appoggiare però dopo, eh.

LUCIO MONTANINO - Oooh, Pietro dici vicino a me io ti appoggio?

PIETRO GALLO - No, dico quell'altra...

LUCIO MONTANINO - A me proprio lo vieni a dire?

PIETRO GALLO - No, dico, cioè, quell'altra mi deve pure [inc.]. Perché se lei dice: no, io... No, va be'! e inizia a fare un bordello, porca miseria mi fa... mi scredita da solo. Però possiamo essere due contro uno e va bene lo stesso. Che è **stata tutta una montatura per creare tutto 'sto subbuglio.**

LUCIO MONTANINO - Pietro, sai che si dice?

PIETRO GALLO - Eh.

LUCIO MONTANINO - Che io ho creato questo battibecco...

PIETRO GALLO - Esatto.

LUCIO MONTANINO - Io e te d'accordo...

PIETRO GALLO - Esatto.

LUCIO MONTANINO - Per far sì che potesse intervenire la Polizia.

PIETRO GALLO - Esatto, possiamo fare così, possiamo fare.

LUCIO MONTANINO - E questo... e questo possiamo fare. Io e te l'abbiamo architettato.

PIETRO GALLO - Mo' vediamo questo qua domani mattina che scrive 'sto scemo... [inc.]

LUCIO MONTANINO - No, non scrive nulla, guarda, son convinto.

PIETRO GALLO - Non lo so Lucio, non lo so.

LUCIO MONTANINO - No, no, io dico che non scrive nulla.

PIETRO GALLO - Vabbuò, vediamo domani.

[...]

PIETRO GALLO - Va be', io ho detto che Salvini non ha fatto niente.

LUCIO MONTANINO - Di cosa, di Floriana.

PIETRO GALLO - Io ho detto che Salvini non ha fatto niente. Gli ho detto la verità. Che ha fatto Salvini? Non ha fatto niente, ho capito...

LUCIO MONTANINO - Non so, io... allora guarda, lui dice...

PIETRO GALLO - [inc.]

LUCIO MONTANINO - Gallo dice.... Gallo dice che non ha ricevu... Cioè che Salvini non ha fatto un cazzo.

PIETRO GALLO - Gallo sì.

LUCIO MONTANINO - La Floriana dice che ha ricevuto supporto... eee...

PIETRO GALLO - Morale.

LUCIO MONTANINO - Benefici morali di...

PIETRO GALLO - [inc.] Ad ogni modo...

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

LUCIO MONTANINO - Dice "Lei". "Io non ho ricevuto nulla da Salvini, né benefici morali, né una comunicazione né nulla". Dico "Quindi io francamente non posso dirle che la Lega Nord ha fatto qualcosa per me, anzi".

PIETRO GALLO - Esatto.

LUCIO MONTANINO - Che avrei voluto dirgli: ho mandato una *e-mail* e non m'hanno nemmeno cagato.

PIETRO GALLO - E questo secondo me va detto forse.

LUCIO MONTANINO - E questo va detto, però, eh...

PIETRO GALLO - Questo forse andava detto, comunque va be'.

LUCIO MONTANINO - Perché io sono sempre in tempo di rettificarlo con lui eh, [inc.].

PIETRO GALLO - Va be', questo... Vediamo... vediamo che succede domani.

LUCIO MONTANINO - Però secondo me quel discorso di quella questione la dobbiamo mettere su questa ottica qui, eh.

PIETRO GALLO - La mettiamo su questa ottica qui.

LUCIO MONTANINO - Capito? Si è... si è creato le condizioni per far sì... una... una questione che **si è creata tra me e te per far sì che a bordo potesse salire la Polizia e pigliare contezza di quello che succedeva.**

PIETRO GALLO - Esatto, esatto. Ah, abbiamo semplicemente... come si dice? strumentalizzato quella situazione. Pure perché non è successo niente alla fine. Strumentalizzato quella situazione soltanto...

LUCIO MONTANINO - No, anche perché... no, anche perché **Save the Children e l'armatore volevano sempre impedire l'intervento della Polizia.**

PIETRO GALLO - Esatto.

LUCIO MONTANINO - **Noi per far sì che potessero intervenire e prendere contezza di quello che succedeva abbiamo... Lucio Montanino ha creato una... una questione con Ballestra.**

PIETRO GALLO - Esatto, esatto. Va bene.

LUCIO MONTANINO - Conoscendo lei che è molto fumina...

PIETRO GALLO - Certo.

LUCIO MONTANINO - Eee... ha sbroccato. Punto.

PIETRO GALLO - Esatto, esatto.

LUCIO MONTANINO - Questo, ci dobbiamo trovare d'accordo su questo, eh.

PIETRO GALLO - Questo qua. Mo' io... mo' domani mattina lo chiamo a questo eee... e glielo dico. Sì, bisogna fare così. Bisogna...

LUCIO MONTANINO - Capito?

PIETRO GALLO - Perché io ancora... io ancora la devo fare. Io ho fatto solo un'intervista alla CNN e basta, no?

LUCIO MONTANINO - Sì.

PIETRO GALLO - Okay. Io mo'... mo'... mo' sicuramente in Italia dovrò fare pure altre interviste, comunque mi stanno molto addosso, capito Lucio? Veramente.

LUCIO MONTANINO - Sì.

PIETRO GALLO - Allora mo'...

LUCIO MONTANINO - Ma qualcheduna perché non la si fa insieme? Qualche trasmissione.

PIETRO GALLO - E si può fare pure assieme. Io non devo parlare perché io sono seguito Lucio, hai capito? Perché io non sono da solo, capito? Io sono... sono seguito...

LUCIO MONTANINO - Va be', però...

PIETRO GALLO - [inc.] sui giornali, non è che me lo sono inventato io da solo eh. Quindi... Eh, capito? Ci vuole chi sta strumentalizzando tutta 'sta situazione qua, e lui mi ha detto...

LUCIO MONTANINO - Sì, ma infatti secondo me a volte...

PIETRO GALLO - "Non parlarne con nessuno, non parlarne con nessuno". Gliel'ho detto pure a Floriana. Floriana: "A me non ne frega un cazzo, non me ne frega un cazzo".

LUCIO MONTANINO - Ma anche... anche per chiarimenti perché a volte scrivono tante inesattezze.

PIETRO GALLO - Sì, sì.

LUCIO MONTANINO - Cioè, se noi correggiamo anche il tiro di quello che ha detto quel coglione di Ricci non è male l'idea, eh.

PIETRO GALLO - Ah, quel coglione di Ricci hai visto che cazzo stanno scrivendo? Che aveva bisogno di soldi, cazzo. Hai visto... hai letto quella...

[...]

PIETRO GALLO - Floriana gli ha mandato la... come si chiama? la relazione dei Servizi che abbiamo fatto, gliel'ha mandata al giornalista che ti ha chiamato oggi. Hai capito Lucio?

LUCIO MONTANINO - Addirittura gli ha dato la relazione?

PIETRO GALLO - Addirittura la relazione gli ha dato. Capito che cazzo...

[...]

PIETRO GALLO - Io mo' dico al... al referente quello che comunque... 'sta situazione qua di Floriana, di tutta 'sta storia qua e poi vediamo. Capito? Comunque...

LUCIO MONTANINO - No, non ho capito, non ho capito Pietro.

PIETRO GALLO - Di... dico a questo referente, no?

LUCIO MONTANINO - Eh.

PIETRO GALLO - La strumentalizzazione di quello che è successo quel giorno, che è stato strumentalizzato come gesto e va bene così, basta. O no?

LUCIO MONTANINO - Tu dici: **è stato voluto da me e da Montanino perché...**

PIETRO GALLO - Esatto.

LUCIO MONTANINO - **Per far sì che la Polizia potesse intervenire.**

PIETRO GALLO - Esatto, e basta.

LUCIO MONTANINO - E la chiudiamo lì. E poi lei può dire quello che cazzo vuole perché a lei l'hanno già [inc.], capito?

PIETRO GALLO - Ma a lei l'hanno messa da parte Lucio, non l'hanno messa da nessuna parte per 'sti motivi qua.

LUCIO MONTANINO - Poi mi viene a dire vicino a me, quando mi telefonò: "Ma perché... perché mi... perché a me non mi ha sentito?"

PIETRO GALLO - Gli ho detto "Chiama lo SCO".

LUCIO MONTANINO - "E che gli dico"?

PIETRO GALLO - Ha chiama... ha chiamato pure lo SCO, ha chiamato, eh. Ha chiamato pure lo SCO, eh.

LUCIO MONTANINO - Eh.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

PIETRO GALLO - E lo SCO gli ha detto: "Mica facciamo... mica fate una gara a chi arriva prima e chi arriva dopo per essere sentiti. Se non L'abbiamo sentita è perché comunque ci bastava quello che abbiamo saputo". Hai capito?

LUCIO MONTANINO - Eh, infatti.

PIETRO GALLO - E l'hanno liquidata, subito subito l'hanno liquidata.

LUCIO MONTANINO - Eh, si sono accorti che non è normale.

PIETRO GALLO - E si sono accorti sì.

LUCIO MONTANINO - L'abbiamo vista anche [inc.] mandata via [inc.].

PIETRO GALLO - [inc.]

LUCIO MONTANINO - Hanno capito che questa è una poco affidabile. Secondo me non la chiamano nemmeno come testimone se c'è un processo.

PIETRO GALLO - Ma no, perché lei comunque, a parte all'AISE, proprio non compare più in nessuna intercettazione. Non è che compare nelle intercettazioni tra Gallo e Floriana, tra Gallo... No. Quindi alla fine lei proprio esce... esce proprio fuori dai giochi. Ti trovi, o no?

LUCIO MONTANINO - Oh, mi raccomando, cerca di seminare tu.

PIETRO GALLO - Mannaggia, che guerra, Lucio. Eh, speriamo che riusciamo a ottenere qualcosa, cazzo.

Emerge, poi, che - dopo la trasmissione della nota datata 25.9.2016 al dott. SCOTTO PAOLO dell'A.I.S.E. e dopo la strumentale querela presentata da BALLESTRA FLORIANA il 14.10.2016 e le dichiarazioni rese da GALLO PIETRO nelle s.i.t. del 14.10.2016 - BALLESTRA FLORIANA e GALLO PIETRO hanno strumentalizzato le informazioni inerenti alle modalità di svolgimento dei soccorsi dei migranti per prendere contatti con esponenti politici di rilievo nazionale.

In tale contesto BALLESTRA FLORIANA e GALLO PIETRO hanno chiaramente mostrato i loro obiettivi di ottenere, in cambio delle informazioni fornite, dei vantaggi di natura lavorativa.

Al riguardo vanno riportati i passi più significativi della conversazione n. 38 del 24.2.2017 delle ore 11.44 intercorsa tra BALLESTRA FLORIANA e GALLO PIETRO:

FLORIANA BALLESTRA - Tutto a posto. Ti vol... ti volevo dire che **finalmente sono riuscita a parlare con la segretaria di Salvini stamattina.**

PIETRO GALLO - Ah, che ti ha detto?

FLORIANA BALLESTRA - Eh. Allora gli ho detto: "Guardi, io avrei bisogno di parlare con... con l'Onorevole, se è possibile vederlo, perché avrei della documentazione da portargli". Cioè, **gli faccio vedere la denuncia che abbiamo fatto...**

PIETRO GALLO - Eh.

[...]

FLORIANA BALLESTRA - Eh. E allora mi ha detto che...: "Sì, sì..." Gli ho detto: "Si ricorda?" Mi fa: "Sì, sì, perché lui è sempre interessato - mi ha detto - quindi..." Gli ho detto:

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

"Guardi, io..." Mi fa: "Le faccio sapere - mi ha detto - quando può e... e la... la ricontatto". Penso che lei mi richiami, ha sempre richiamato, eh, quindi...

PIETRO GALLO - No, no. No, perché ti volevo dire che su quella... Hai visto che noi abbiamo fatto una relazione ai Servizi? Sta indagando lo SCO di Roma.

FLORIANA BALLESTRA - Sai che io non ce l'ho 'sta relazione dei Servizi? Me la dovresti mandare.

PIETRO GALLO - [inc.], me l'ha detto Lucio. Ma come non ce l'hai?

FLORIANA BALLESTRA - Eh, me la mandi via *e-mail* però, perché via WhatsApp poi non riesco a stamparmela.

[...]

PIETRO GALLO - La Squadra Mobile di Trapani e lo SCO di Roma sta indagando.

FLORIANA BALLESTRA - Porca vacca, quindi si apre una cosa...

PIETRO GALLO - Eh, lo so.

FLORIANA BALLESTRA - Quindi [inc.] che lì... lì **ce la dobbiamo giocare. Adesso poi da chiedergli...**

PIETRO GALLO - Ecco, esatto.

FLORIANA BALLESTRA - **Qualcosa**, capito?

PIETRO GALLO - Esatto.

FLORIANA BALLESTRA - Perché...

PIETRO GALLO - **Quindi abbiamo fatto un bel lavoro, Floriana, quel giorno. Davvero un bel lavoro.**

FLORIANA BALLESTRA - Penso che... [inc.] io...

PIETRO GALLO - Davvero un bel lavoro.

FLORIANA BALLESTRA - Tu pensa che io ero giù all'ufficio denunce per andare a fare la denuncia a Lucio, no?

PIETRO GALLO - Eh, eh.

FLORIANA BALLESTRA - E come mi è venuto 'sto *flash* di chiamare la Squadra Mobile. Ho detto: quasi quasi chiamo la Squadra Mobile e... e... e gli dico se me la pigliano loro 'sta denuncia magari. Cioè, nel senso... Infatti poi quando ti ho chiamato ti ho detto: "Vieni subito perché..."

PIETRO GALLO - Lo so, lo so. E infatti là hai fatto... veramente hai fatto un bel lavoro.

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

PIETRO GALLO - Veramente hai fatto un bel lavoro. Veramente un bel lavoro.

FLORIANA BALLESTRA - [inc.]. Ho rischiato di perdere l'aereo anche, porca vacca. [*ridendo*]

PIETRO GALLO - **Però un premio va dato** secondo me.

FLORIANA BALLESTRA - Hai capito? Cioè, **un premio lo meritiamo** cacchio, perché...

PIETRO GALLO - Eh, sì.

[...]

FLORIANA BALLESTRA - Lì **ci deve piazzare da qualche parte**, capito? Perché...

[...]

FLORIANA BALLESTRA - Eh, cosa gli diciamo? Che ripartiamo? E poi **gli chiediamo il lavoro?**

[...]

FLORIANA BALLESTRA - Eh, noi gli dobbiamo dire "guardi, noi ci siamo licenziati, avevamo l'opportunità di continuare con questo lavoro, perché o su questa nave, o su

un'altra comunque della sicurezza ne hanno sempre bisogno. Però non è per... per... Io... io infatti glielo avevo già... già scritto, e anche a lei gliel'ho detto. Gli ho detto: "Per una questione di dignità nostra, è proprio che va contro i nostri principi, noi... noi siamo sbarcati - gli ho detto - però abbiamo perso il lavoro". Eh, eh, è quello, quindi...

PIETRO GALLO - No, no, no, facciamo così, facciamo. Facciamo così.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, secondo me è meglio. Bisogna... **bisogna dirgli un po'... cioè da trovarci qualcosa...**

PIETRO GALLO - **Ma pure se ci butta in una segreteria**, Floria' [inc.].

FLORIANA BALLESTRA - Io, guarda, io di navigare ne ho le palle... ne ho le palle piene, perché io non ne posso più, guarda. **A me anche a mille euro al mese...** cioè, è inutile guadagnare tanto e stai via. Poi...

PIETRO GALLO - E sì, non godi niente, non ti godi la vita.

FLORIANA BALLESTRA - Capisci?

PIETRO GALLO - Stai sempre in mezzo al mare.

[...]

PIETRO GALLO - No, no, no, vediamo. **Vediamo se ti butta in una segreteria, da qualche parte. Pure una segreteria**, te sei brava, sei in gamba...

FLORIANA BALLESTRA - **E te cosa gli chiederesti, te? E te?**

PIETRO GALLO - **Io gli chiederei di rientrare in Polizia, da qualche parte in un ufficio**, ma che cazzo ne so io.

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

PIETRO GALLO - E per forza.

FLORIANA BALLESTRA - Ti conviene? Secondo me... secondo me la strada di rientrare in Polizia è più complicata.

PIETRO GALLO - E qual è? Quindi quale?

FLORIANA BALLESTRA - Eh, secondo me **a lui gli dovresti dire o metterti a fare qualche... o la scorta a lui**. Lui non ce l'ha la scorta?

PIETRO GALLO - Ma a lui a chi? A Salvini.

FLORIANA BALLESTRA - Eh. **O l'autista a lui**.

PIETRO GALLO - **L'autista, l'autista**.

FLORIANA BALLESTRA - Oppure anche... Perché la Polizia bisogna vedere al Ministero, capito? Se deve... smuovere, secondo me, troppe cose per... per la Polizia. Io non lo so, però...

PIETRO GALLO - Non lo so. [inc.] non lo so. Boh, non lo so Floria'. Boh. Va be', mo' vediamo.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, o se no gli dici a Roma, qualcosa a Roma. Caspita se...

PIETRO GALLO - **Qualsiasi cosa, pure in un palazzo, pure in una segreteria**.

FLORIANA BALLESTRA - Ma sì. Ma **anche a fare la vigilanza privata**.

PIETRO GALLO - E certo.

FLORIANA BALLESTRA - **La vigilanza da qualche parte a fare...** Che ti frega, cioè... **Io invece gli chiedo in Liguria**, perché io adesso me ne voglio stare un po' a casa. Cioè, io gli chiedo se...

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

PIETRO GALLO - Ma sì, ma in Liguria pure... Ma **in Liguria sì, in qualche segreteria** Floria'.

FLORIANA BALLESTRA - Tanto loro ce l'hanno anche a Genova, a Savona penso.

PIETRO GALLO - E certo. Mo' inizia la campagna elettorale piena, eh. [inc.]

FLORIANA BALLESTRA - Adesso le elezioni quando sono, le elezioni adesso? Saranno...

PIETRO GALLO - Ma loro stanno combattendo, perché il governo le elezioni le voleva... vuole fare le elezioni nel 2018, no? Per prendersi l'indennizzo pensionistico.

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

PIETRO GALLO - Invece loro voleva... volevano andare alle elezioni subito. Però molto probabilmente vanno a votare nel 2018 Floria', perché [inc.].

FLORIANA BALLESTRA - Eh, però quindi **a lui anche noi possiamo... possiamo venire comodo, capito?** Nel senso che...

PIETRO GALLO - Eh, te l'ho detto.

FLORIANA BALLESTRA - Eh. Cioè noi diamo a lui...

PIETRO GALLO - Mo' inizia la campagna elettorale...

FLORIANA BALLESTRA - Eh, **noi abbiamo alzato 'sto polverone, qualcosa in cambio ci deve dare, perché insomma...**

PIETRO GALLO - Cioè, **tutte 'ste informazioni, e la campagna elettorale piena, può fare un bordello che non finisce mai.**

FLORIANA BALLESTRA - Eh. E poi noi gli potremo dire anche un'altra cosa. Gli possiamo dire: se lei ha bisogno, se noi ci mettiamo direttamente la faccia, da qualche parte, dove vuole, cioè, noi siamo la testimonianza diretta, e, diciamo, non abbiamo problemi a venire anche in televisione a raccontare quello che noi abbiamo vissuto.

PIETRO GALLO - Certo.

FLORIANA BALLESTRA - Che ci frega, al limite ci pigliamo una querela, cioè male che vada, capito?

PIETRO GALLO - Va beh, ma ci devono difendere pure loro. Ci devono pure que... eh, tutelare loro. [...]

FLORIANA BALLESTRA - Però io a Salvini poi, vedi, gli devo dire anche quello che è successo con Lucio.

PIETRO GALLO - E certo.

FLORIANA BALLESTRA - Perché nella denuncia c'è scritto tutto, quindi bisogna che...

PIETRO GALLO - Va beh, ma quello, sai, purtroppo la situazione era quella là sopra, quindi...

FLORIANA BALLESTRA - Eh, quindi per fargli capire in che situazioni si... si era. Cioè, proprio che quello lì ha sbroccato perché...

PIETRO GALLO - Certo.

FLORIANA BALLESTRA - Perché probabilmente... Glie... gliela possiamo buttare così, che questo Lucio, volendo guadagnare, lui era disposto a tutto, e noi alzando questo polverone, cioè, ci ha dato contro perché ovviamente lui...

PIETRO GALLO - [inc.] si è creato uno stress fortissimo perché comunque ci sono interessi diversi.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, interessi diversi, quindi... Capito?

PIETRO GALLO - E comunque tu dovevi comunque abbozzare a ogni situazione, e quindi comunque ognuno di noi era stressato, perché comunque [inc.] devi abbozzare per forza [inc.].

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

FLORIANA BALLESTRA - Eh. E lui se l'è presa con noi perché aveva paura...

PIETRO GALLO - Lui... esatto, nel momento in cui...

FLORIANA BALLESTRA - Eh, di perdere il lavoro.

PIETRO GALLO - Esatto.

FLORIANA BALLESTRA - **Invece noi abbiamo preferito perdere il lavoro, ma mantenere i nostri principi. Dobbiamo buttarla sui principi sani.**

PIETRO GALLO - Esatto.

FLORIANA BALLESTRA - **Che ce l'abbiamo con i clandestini.**

PIETRO GALLO - Esatto.

FLORIANA BALLESTRA - Quindi, capito? Eh, eh. Intanto guarda che casino. Hai visto su quel traghetto della Tirrenia?

PIETRO GALLO - Solo sul traghetto della Tirrenia? Ma dappertutto, pure [inc.].

FLORIANA BALLESTRA - Dappertutto, sui treni...

PIETRO GALLO - [inc.] hanno violentato a quel ragazzo...

FLORIANA BALLESTRA - Eh, hai capito?

PIETRO GALLO - Eh, lo so, ma **questi sono animali**, [inc.].

FLORIANA BALLESTRA - **Questi sono animali.** Cioè, noi... **noi abbiamo messo in giro tutti 'sti animali lì, capisci?** Cioè, tutta 'sta gente lì buttata per l'Italia. C'è da aver paura a prendere un treno anche, adesso. Adesso ormai...

PIETRO GALLO - Non solo. Il treno? Non si può andare in giro la notte da sola.

FLORIANA BALLESTRA - Andare in giro la notte.

PIETRO GALLO - Ma scherzi? Ti rubano, ti inculano, ti fanno [inc.].

FLORIANA BALLESTRA - Sì, sì, sì. Ti fan tutto. **Questi son malati, son proprio fuori di testa. Quindi bisogna... No, spe... io spero che Salvini ci riesca a fermare 'sta cosa**, ma sarà difficile perché ci sono...

PIETRO GALLO - Troppi interessi Floria'. Troppi interessi.

FLORIANA BALLESTRA - Interessi troppo grossi, cioè...

PIETRO GALLO - **Lui può fare una buona campagna elettorale con 'sta cosa qua.** Questo sì.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, sì, però...

PIETRO GALLO - **Una campagna elettorale a... a suo favore la può fare lui**, però...

FLORIANA BALLESTRA - Eh, la può fare, però, sai, noi potremmo servirci proprio, perché comunque sono testimonianze dirette. Eh, è quello il fatto. Solo che è dura, eh. **A me, guarda, basta che mi mette a fare... a tirare su il telefono in un ufficio...**

PIETRO GALLO - Io penso di sì. Io penso di sì, Floria'? Penso di sì. [inc.]

FLORIANA BALLESTRA - Che mi finisco i miei anni... cioè, perché non c'ho più voglia, cioè...

PIETRO GALLO - **In qualche segreteria penso di sì. In qualche segreteria.**

FLORIANA BALLESTRA - Eh, ma sai, sono già piene, eh, le segreterie. C'avranno gente di tutti i tipi che ci vogliono stare. È una guerra anche lì, eh. Però, sai, io la... la butto lì, o a Genova o a Savona, o da qualche parte, a Sanremo. **In una segreteria** perché io non... non...

PIETRO GALLO - No, Sanremo...

FLORIANA BALLESTRA - Non c'ho più voglia, né di guadagnare tanto... Sì, guadagna... sullo yacht

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

guadagn... si guadagna bene, però...

PIETRO GALLO - Però non è vita.

FLORIANA BALLESTRA - Però non hai più vita. Non vivi. Cioè, quello che guadagni... Capisci? Eh, non... Meglio mille... mille euro al mese tutto l'anno e stare tranquilla, avere il sabato e domenica a casa, che me torno a casa mia la sera e tutto.

PIETRO GALLO - Certo. È vero. Certo.

FLORIANA BALLESTRA - Alla fine è così. E va beh, speriamo... Tu tutto a posto?

[...]

FLORIANA BALLESTRA - Però dai, adesso speriamo bene. Aspettiamo che chiami, adesso, e vediamo... io penso che chiamerà. Insomma, non penso che abbia detto una cosa per un'altra, che poi non chiama.

PIETRO GALLO - No, no. No, penso di no, non ha... non... non gli conviene proprio a loro, no, no.

FLORIANA BALLESTRA - Bisogna vedere lui quando... quando ha tempo. Eh, eh, quando può lui.

PIETRO GALLO - Esatto.

FLORIANA BALLESTRA - Io non gli ho neanche detto: ho mandato un messaggio e non mi ha risposto, ci sono rimasta male. Non gli ho detto niente perché [inc.].

PIETRO GALLO - E sì, eh.

FLORIANA BALLESTRA - E sì, perché se no [inc.], se no dice: meglio [inc.] rapporti...

PIETRO GALLO - Eh, diplomatici.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, capito? Perché infatti ho contato fino a mille per non dirglielo, perché ho detto: se faccio qualche casino? È meglio evitare. Adesso no, bisogna essere gentili e diplomatici, quindi... E vediamo, dai.

PIETRO GALLO - Okay, dai.

FLORIANA BALLESTRA - Appena so qualcosa ti faccio sapere.

Inoltre, vanno riportati i passi più significativi della conversazione n. 104 del 28.2.2017 delle ore 18.50 intercorsa tra BALLESTRA FLORIANA e GALLO PIETRO:

FLORIANA BALLESTRA - Ci sei, ci sei. No, perché ti volevo dire che vado venerdì a parlare con Scajola, qua a Imperia, no? Che [inc.], che mi ha chiamato: "Come stai, come non stai?" Allora ho detto: piglio la palla al balzo...

PIETRO GALLO - Ti voglio ammazza' Floriana.

FLORIANA BALLESTRA - Eh?

PIETRO GALLO - Ti voglio ammazza'.

FLORIANA BALLESTRA - E no, no ma gli... gli... gli dico... gli dico...

PIETRO GALLO - [inc.]

FLORIANA BALLESTRA - Ma non per il lavoro per me, non per... per quelle... Gli dico quelle cose che... che... quelle lì che abbiamo fatto, capito?

PIETRO GALLO - Certo, certo.

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

PIETRO GALLO - Gli puoi dire pure del lavoro, Floria'. Sai perché Floria'?

FLORIANA BALLESTRA - Gli dico anche quello, gli dico, quello sì.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

PIETRO GALLO - Sì, perché ieri lo SCO di Roma ha... ha... come si chiama? ha... ha ascoltato... come si dice? ha interrogato a Cristian Ricci?

FLORIANA BALLESTRA - Veramente?

PIETRO GALLO - Ieri. Ti giuro, veramente.

FLORIANA BALLESTRA - No, dai?

PIETRO GALLO - Eh, e que... e tutto 'sto bordello è grazie alla nostra segnalazione che abbiamo fatto ai Servizi Segreti.

FLORIANA BALLESTRA - Noooo.

PIETRO GALLO - Quindi glielo puoi andare a dire tranquillamente. C'è proprio un'indagine dello SCO di Roma e Squadra Mobile di...

FLORIANA BALLESTRA - Cioè l'hanno chiamato? È dovuto andare a Roma, è dovuto andare?

PIETRO GALLO - È dovuto andare... Non lo so dove. A Roma, sì, perché io gli ho mandato quella lista... Ti ricordi quella lista che ho mandato [inc.].

FLORIANA BALLESTRA - La relazione, quella, eh, eh, quella lì, questa qui.

PIETRO GALLO - Nooo, che poi non è una relazione, è soltanto come tu mo' domani vai da Scajola e gli vai a dire quello che abbiamo fatto. Alla fine è questo, hai capito?

FLORIANA BALLESTRA - Cioè? Cioè nel senso...

PIETRO GALLO - Cioè ho detto così: guarda che noi ci siamo impegnati sia per... per svuotare, per aprire 'sto vaso di Pandora, 'sto...

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

PIETRO GALLO - Per scoperciare 'sto coperchio di corruzione in questo modo qua. Abbiamo scritto ai Servizi, che a oggi nessuno ci ha cagato. E invece no, invece...

FLORIANA BALLESTRA - Ma lo SCO di Roma che... che reparto è? Lo SCO di cosa si occupa?

PIETRO GALLO - Servizio Centrale Operativo. Io penso che sarà un ufficio dei Servizi.

FLORIANA BALLESTRA - È un ufficio dei Servizi?

PIETRO GALLO - È Polizia. È Polizia sì. Penso di sì.

FLORIANA BALLESTRA - Ah.

PIETRO GALLO - È lo SCO, Servizio Centrale Operativo, mo' io non... Ed è stato pure... eh, come si dice? interrogato pure Lucio Montanino.

FLORIANA BALLESTRA - Ah sì?

PIETRO GALLO - Ed è stato pure interrogato il... il comandante Amato...

FLORIANA BALLESTRA - E perché noi no? Non c'hanno chiamato a noi?

PIETRO GALLO - E cazzo, l'abbiamo fatta noi Floria'.

FLORIANA BALLESTRA - Ah, ma... ma no, va beh, ma allo... Eh già, è vero, effettivamente.

[risate]

PIETRO GALLO - Quante volte... A Floria'.

FLORIANA BALLESTRA - Sì, è vero.

PIETRO GALLO - Abbiamo fatto quel bordello quel giorno.

FLORIANA BALLESTRA - Ah, han chiamato a Lucio anche? Cazzarola.

PIETRO GALLO - Hanno chiamato a Lucio.

FLORIANA BALLESTRA - E è andato a Roma anche Lucio, è andato?

PIETRO GALLO - Eh, non so se... è andato a Roma, oppure lo SCO... Non so dove è andato. Questo

non lo so. Però so che lo SCO sta portando avanti que... avanti questa indagine. Quindi glielo puoi dire tranquillamente a Scajola.

FLORIANA BALLESTRA - Ma l'indagine quindi è per la Iuventa, quelle cose lì che abbiamo fatto, o per tutto l'insieme di quella denuncia che abbiamo fatto alla... alla Squadra Mobile? Io non ci capisco niente.

PIETRO GALLO - Per tutta... per tutta quella denuncia che abbiamo fatto alla Squadra Mobile.

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

PIETRO GALLO - Però lo SCO è intervenuto perché abbiamo fatto quella denuncia della...

FLORIANA BALLESTRA - Della Iuventa?

PIETRO GALLO - Della Iuventa. Perché la denuncia della Iuventa si è andata a collegare, no?, con tutta la denuncia che poi abbiamo fatto a... alla Squadra Mobile di Trapani.

FLORIANA BALLESTRA - Alla Squadra Mobile.

PIETRO GALLO - Infatti ci sta sia la Squadra Mobile di Trapani, che... che... che sta investigando, che lo SCO di Roma.

FLORIANA BALLESTRA - Aaah.

PIETRO GALLO - Hai capito? Sono due uffici che stanno portando avanti le indagini. Hai capito, Floria'?

FLORIANA BALLESTRA - Che casino che abbiamo fatto. E Lucio cosa gli ha detto? No... non lo sai cosa gli ha detto?

PIETRO GALLO - E Lucio no, non lo so, non lo so.

FLORIANA BALLESTRA - Ma a te chi te l'ha detto che ci è andato? [inc., sovrapposizione di voci]

PIETRO GALLO - [inc., sovrapposizione di voci] **Me l'ha detto un ispettore**, me l'ha detto. Un ispettore me l'ha detto.

FLORIANA BALLESTRA - Ah, cazzarola. Di Roma, di qua, di... di...?

PIETRO GALLO - **Di Roma**, di Roma, di Roma, di Roma. Sì, sì, di Roma.

FLORIANA BALLESTRA - Quindi hanno interrogato...

PIETRO GALLO - Ed **era quello là che mi aveva dato pure l'indirizzo dei Servizi**. Hai capito, Floria'?

FLORIANA BALLESTRA - No.

PIETRO GALLO - Ti ricordi quella sera che... quel pomeriggio che tenevo quell'indirizzo dei Servizi?

FLORIANA BALLESTRA - Eh, non me lo ricordo.

PIETRO GALLO - Te l'ho dato io l'indirizzo, ti ricordi?

FLORIANA BALLESTRA - Ah, sì, sì, sì, quello quando eravamo a Trapani? O dove eravamo?

PIETRO GALLO - Quando eravamo a Trapani.

FLORIANA BALLESTRA - Sì, sì, sì.

PIETRO GALLO - Ma non mi ricordo, che eravamo con Lucio, che l'avete scritto voi la relazione, te e Lucio in camera.

FLORIANA BALLESTRA - Sì, sì, sì, sì, sì, sì.

PIETRO GALLO - Ti ricordi?

FLORIANA BALLESTRA - Mi ricordo, mi ricordo, è vero, è vero.

PIETRO GALLO - Che era partita dall'*e-mail* di Lucio, perciò hanno chiamato a Lucio.

FLORIANA BALLESTRA - Io penso che Lucio abbia detto le stesse cose che abbiamo detto noi, no?, penso. Eh, credo.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

PIETRO GALLO - Penso di sì, penso... Io penso... Io lo volevo chiamare, però non lo so se lo devo chiamare o non lo devo chiamare. Ho detto, questo non è [inc.].

FLORIANA BALLESTRA - E tu chiamalo, che ti frega. Tu, giusto... almeno sappiamo [inc.] più cose...

PIETRO GALLO - Gli dico così, gli dico: oh Lucio, tutto a posto? Com'è? Novità? Così?

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

PIETRO GALLO - Oppure gli devo dire: Lucio, ma ho saputo che ti hanno chiamato?

FLORIANA BALLESTRA - Eh, tu di: ho saputo che ti hanno chiamato. Glielo dici diretto. Cioè, a un certo punto, che ti frega.

PIETRO GALLO - A bomba dici?

FLORIANA BALLESTRA - E tanto... cioè... l'unica cosa è che... Sai che cos'è? Alla fine il... il fatto che lui mi ha messo le mani addosso è una nota stonata in tutta 'sta... 'sta denuncia qua.

PIETRO GALLO - E certo, e certo.

FLORIANA BALLESTRA - È vero? Perché quella lì è un'altra cosa che non c'entra niente, non c'entra. È quello. Non capisco perché hanno messo tutto assieme, hanno messo.

PIETRO GALLO - Loro hanno messo tutto assieme, secondo me, secondo me, eh, secondo la mia... In questa maniera qua, cosa abbiamo fatto? Con la scusa di queste lesioni loro hanno messo tutti in mezzo.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, però è... è una cosa che ci... Allora, siccome praticamente anche Lucio la pensa come la pensiamo noi su queste cose, il fatto che lui mi ha messo le mani addosso è una lama a doppio taglio, cioè è una cosa che va contro. Allora dicono: questi qui poi si... si azzuffavano anche tra di loro. Ma io dico: **“Perché lui non voleva che noi dicessimo le cose”, gli dico.**

PIETRO GALLO - Anche, anche.

FLORIANA BALLESTRA - Noi dobbiamo dire così. Ti dovessero chiedere anche a te...

PIETRO GALLO - Se ci chiamano.

FLORIANA BALLESTRA - Se ci chiamano, eh, gli diciamo: guarda che... che è successo 'sto casino... Effettivamente è vero, per i turni, per quello, che lui non voleva più qualsiasi casino, perché lui non voleva perdere il lavoro.

PIETRO GALLO - Il lavoro, esatto.

FLORIANA BALLESTRA - Anche quando...

PIETRO GALLO - Esatto, sì.

FLORIANA BALLESTRA - Come quando eravamo clandestini, che lui si è incazzato con me. Ti ricordi che si era incazzato?

PIETRO GALLO - E certo. [inc.] si era creato...

FLORIANA BALLESTRA - E no, noi diciamo che lui aveva già rancore per quel motivo lì anche, perché già...

PIETRO GALLO - Si era creato 'sta sorta di nervosismo perché comunque da una parte sì, e... e... erano scomode tutte queste situazioni, però dall'altra parte l'interesse economico pure suo era forte, perché gli servivano soldi, e quindi cercava in tutti i modi di tappare 'sti buchi. [inc.]

FLORIANA BALLESTRA - Io poi ho il messaggio che mi ha mandato Lucio, eh, dove c'è scritto che lui

a volte doveva far finta di niente, solo per una questione di lavoro e di cose.
Quindi quel messaggio lì lo tengo io, eh.

PIETRO GALLO - Pensa te.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, hai capito? Eh, eh.

PIETRO GALLO - Pensa te. Pensa te.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, che bordello, cazzo, viene fuori. Speriamo...

PIETRO GALLO - E noi abbiamo fatto... abbiamo fatto un bel lavoro, Floria', eh.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, pensa...

PIETRO GALLO - Come finirà non lo so.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, lo so.

PIETRO GALLO - Però abbiamo fatto un bel lavoro.

FLORIANA BALLESTRA - Però alla fine, cioè, come mi dice mio padre, e ancora l'altro giorno me l'ha detto, mi ha detto: ma secondo voi - mi ha detto - voi avete fatto 'sto bordello, poi va a finire che ve la pigliate in saccoccia voi? Mi ha detto, perché...

PIETRO GALLO - E perché?

FLORIANA BALLESTRA - Perché mi ha detto: siete andati a muovere un meccanismo di cui i politici sono a conoscenza perfettamente, m'ha detto. Eh, eh, è quello.

PIETRO GALLO - Però... però i politici comunque la potevano tappare subito, la possono sistemare subito 'sta situazione.

FLORIANA BALLESTRA - Non la possono...

PIETRO GALLO - Se dopo sei mesi la... la Procura sta andando avanti, che ti viene in saccoccia, dimmi Floria'?

FLORIANA BALLESTRA - Eh, sì, quello sì, però i politici... è tutto un interesse economico, perché se no l'Italia non permetterebbe... Quindi sai gli altri partiti, quelli contro Salvini, quelli di sinistra sicuramente che sono interessati a tutto questo. Però... Eh, eh, adesso intanto a lui glielo dico. Gli dico tutte 'ste cose, gli dico, già che ci sono. Tanto...

PIETRO GALLO - Io mi auguro di non prenderla in saccoccia. Mi auguro che non... che non... che non... che non [inc.]

FLORIANA BALLESTRA - Che non ci pigliamo una denuncia noi poi, capito?

PIETRO GALLO - Esatto, esatto.

FLORIANA BALLESTRA - Che abbiamo alzato un polverone. Perché se ci fanno una denuncia per quelle cose lì siamo praticamente rovinati, siamo, eh.

PIETRO GALLO - Esatto, esatto.

FLORIANA BALLESTRA - Ma una denuncia per che cosa? Per diffamazione, per... eh, hai capito?

PIETRO GALLO - E va beh, ma gli abbiamo dato le fotografie, Floria'?

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

PIETRO GALLO - Ci sono fotografie, ci sono registrazioni, c'è [inc.].

FLORIANA BALLESTRA - Eh, ma oh, violazione della *privacy*, noi non potevamo neanche farle quelle cose lì, eh.

PIETRO GALLO - Va beh, ho capito, però comunque là c'è [inc.], cioè là...

FLORIANA BALLESTRA - Sì.

PIETRO GALLO - La relazione... Ho capito Floria', ma tu mica...

[...]

FLORIANA BALLESTRA - No, no, no, no, no, prima, prima. Se non ce l'ho poi me lo rimandi, così gli faccio vedere anche quello al limite. Tanto... Aho', mi ha detto: "Ci andiamo a prendere un aperitivo" mi fa. E io gli ho detto: "Va bene, tanto ti devo dire un po' di cose", gli ho detto, così almeno, eh, gliele dico.

PIETRO GALLO - Se è solo l'aperitivo va bene.

FLORIANA BALLESTRA - Sì, infatti, capito? Di fatti mi fa: "Andiamo a cena?" "No - gli ho detto - guarda, perché poi a cena non posso [inc.]" "Allora un aperitivo". Eh, un aperitivo, così me la do a gambe poi, capito? Eh, eh.

PIETRO GALLO - Eh, ha pensato [inc.].

FLORIANA BALLESTRA - Sì, appunto, [inc.] solo l'aperitivo... è solo un aperitivo perché è quello.

PIETRO GALLO - Però fatti sistemare. Fatti sistemare, Floria'.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, sì, vediamo, ma... ma io non voglio... io voglio starmene, cioè, tranquilla, in un posto tranquillo. Guarda, anche andare a rispondere al telefono...

PIETRO GALLO - Eh, diglielo.

FLORIANA BALLESTRA - A me non me ne frega.

PIETRO GALLO - Diglielo però.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, lo so, lo so, quello sì. Anche te, eh.

PIETRO GALLO - Diglielo.

FLORIANA BALLESTRA - Anche te a Roma ti devi far sistemare. È quello, quindi...

PIETRO GALLO - Eh, se a me mi sistemano, di corsa, a quattro zampe.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, se questi ti sistemano a Roma è un altro... un altro paio di maniche.

PIETRO GALLO - Hai capito Floriana?

FLORIANA BALLESTRA - Eh, lo so.

PIETRO GALLO - A quattro zampe, di corsa, mica... come una lumaca.

FLORIANA BALLESTRA - Eh sì.

PIETRO GALLO - Ma mo' quand'è che devi andare? Domani? Quand'è che ci vai?

FLORIANA BALLESTRA - No, venerdì ci vado.

PIETRO GALLO - Ah, venerdì.

FLORIANA BALLESTRA - Venerdì. Poi mi ha detto magari prima che mi richiama. Sai poi lui ti chiama, poi ti dice magari che ci vediamo un giorno prima quando... quando può.

PIETRO GALLO - Io c'ho... io c'ho tutte le fotografie se ti servono, tutte le registrazioni eh. Quindi se lui vuole altro materiale... Quello che gli abbiamo mandato a Salvini lo puoi girare a lui.

FLORIANA BALLESTRA - Ah, quello lì va beh, quello ce l'ho, ce l'ho tutto nei messaggi che avevo mandato...

PIETRO GALLO - [inc.]

FLORIANA BALLESTRA - Aspetta eh. Mi senti?

PIETRO GALLO - Pronto? Mi senti?

FLORIANA BALLESTRA - Sì, sì, sì.

PIETRO GALLO - Floriana?

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

FLORIANA BALLESTRA - Sì, ti sento io.

PIETRO GALLO - Pronto?

FLORIANA BALLESTRA - Eh, non ti se... Ti sento lontanissimo.

Vanno, altresì, riportati i passi più significativi della conversazione n. 265 del 13.3.2017 delle ore 12.59 intercorsa tra BALLESTRA FLORIANA e la zia a proposito dell'incontro con l'On. MATTEO SALVINI:

ZIA - Dimmi tutto!

FLORIANA BALLESTRA - Allora, sono uscita adesso.

ZIA - Ammazzate!

FLORIANA BALLESTRA - Lui è stato [inc.]. Ma no, m'ha tenuto mezz'oretta, perché m'ha fatto entrare un po' più tardi.

ZIA - Va bene, bene.

FLORIANA BALLESTRA - Ma è un tipo proprio alla mano. Lui è proprio...

ZIA - Vero, vero è che simpatico?

FLORIANA BALLESTRA - È simpaticissimo.

ZIA - Sì, eh.

FLORIANA BALLESTRA - Lui proprio infatti mi fa: "Non darmi del lei - mi ha detto - perché non ne voglio proprio sentir parlare". E il bello è che subito mi ha fatto accomodare l'... l'altro collaboratore suo, no?, che è quello che ci mandavo i messaggi dalla nave.

ZIA - Eh.

FLORIANA BALLESTRA - Allora mi fa: "Aspetta un attimino lì, che c'è ancora uno che sta parlando". Allora ho sentito, poi ci fa: "Alessandro, mandami Floriana. Floriana, mi senti? Vieni, vieni!".

ZIA - Ma dai! *[risata]*

FLORIANA BALLESTRA - Sì, sì. Sono entrata, subito mi dà... ti dà il bacino, "Ciao, ciao. Eh, mi ha fatto piacere - mi fa - Ma dimmi un po' - mi fa - ma adesso te cosa stai facendo di lavoro?", no?

ZIA - Eh.

FLORIANA BALLESTRA - "Bella domanda - c'ho detto io, eh - domandone - ci ho detto - io lavoro su uno yacht, però - gli ho detto - non ce la faccio più perché sono stanca. Non ho più l'età - gli ho detto - per lavorare sullo yacht", "Oh" mi fa, si è messo a ridere, no? Mi fa... gli ho detto: "Fammi lavorare per te - gli ho detto - che... che..." gli ho detto. Mi fa: "Te c'hai una bella grinta - m'ha detto - saresti proprio la persona adatta".

ZIA - Eh.

FLORIANA BALLESTRA - Mi fa: "Ascolta un attimo, adesso faccio una telefonata per te", m'ha detto, così.

ZIA - No, Floriana.

FLORIANA BALLESTRA - Ha chiamato l'Assessore regionale della Lega, ha chiamato, no?

ZIA - Eh.

FLORIANA BALLESTRA - Allora... io non lo sapevo. Mi fa... parla davanti... fa: "Sì, sì, guarda, c'ho una ragazza qui, che te la mando, perché è una con la grinta e tutto".

ZIA - No, Floriana.

FLORIANA BALLESTRA - "Vedi un po' se riesci a trovarci qualcosa". Allora poi lui mi fa: "Guarda che questo qui è una potenza - mi ha detto - questo qui c'ha gli agganci con l'MSC e con tutto. Te vacci a parlare. Ci vai a nome mio - mi ha detto - vai da lui e gli dici quello che ti piacerebbe fare, dove vorresti stare, dove...".

ZIA - A terra, a terra, Floriana.

FLORIANA BALLESTRA - A te... c'ho detto: "Eh - c'ho detto - trovassi un posto a terra", mi fa: "Te vai da lui - mi fa - comunque vacci, vacci eh", mi fa. Poi [inc.].

ZIA - Ma dai.

FLORIANA BALLESTRA - Sì. Speriamo.

ZIA - È troppo... troppo bravo, è troppo simpatico.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, ma infatti c'ho detto... allora gli ho detto: "Speriamo perché - gli ho detto - io - gli ho detto - io poi - gli ho detto - mi vado a fare la tessera della Lega". Eh, mi fa: "Mi fa piacere - mi ha detto - quello sicuramente - mi fa - te se hai bisogno - mi fa - qualsiasi cosa - mi fa - comunque c'hai come riferimento lui - mi fa - in Liguria. Te - mi fa - senza che ti fai tutti 'sti chilometri per venire da me - m'ha detto - tanto...".

ZIA - Ma dai.

FLORIANA BALLESTRA - "... lui è come se parlassi con me", m'ha detto. Sì, sì. C'ho detto... perché io c'ho detto chiaro, gli ho detto: "Eh, sai - gli ho detto - sullo yacht, eh, se avesse 30 anni, 20 anni sarebbe un'altra cosa. Andare sui traghetti...", ci ho detto... Aspetta, eh. Allora c'ho detto: "Perché - gli ho detto - sai, io andare sui traghetti ho... ho mandato le domande ovunque, ma ti dicono chiaramente che se non hai la raccomandazione non ti prendono - c'ho detto - quindi io sono... sono spiazzata", ce l'ho detto chiaro, ce l'ho detto.

ZIA - Eh. Tu [inc.] a terra però, Floriana, a terra.

FLORIANA BALLESTRA - Io c'ho detto: "A terra anche - gli ho detto - per una compagnia di navigazione io a terra ci sto volentieri - ci ho detto - perché, sai, me ne sto un po' a casa con il mio gatto e il mio cane - c'ho detto - io almeno vedo i genitori, poi, sai, gli anni passano - gli ho detto - quindi...", e lui mi fa: "Sì, sì, tu vai... vai da lui, vacci, eh, però, vacci".

ZIA - Hai visto tu, che pensavi invece...? Che dicevi: "No, no". Hai visto che è simpatico?

FLORIANA BALLESTRA - No, è simpaticissimo. Lui è simpaticissimo.

ZIA - È troppo [inc.]. Io lo vo... lo voto quest'anno, guarda, quando ci sono le elezioni lo voto, lo voto.

FLORIANA BALLESTRA - Sì, sì, no, ma io infatti... io vo... voto lui, perché comunque...

ZIA - Già lo volevo votare perché mi piaceva già, mi piaceva. Lo voto. Senti una cosa...

FLORIANA BALLESTRA - No, è da votare lui perché è... in gambissima, cioè, proprio...

ZIA - [inc.].

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

FLORIANA BALLESTRA - Ma io mi vado a fare la tessera della Lega adesso.

ZIA - Ma certo, ma certo.

FLORIANA BALLESTRA - Ma infatti lui mi fa: "Fatti la tessera, perché poi rimani milit... militante un an... un me... un anno - mi ha detto - poi quando... da militante puoi partecipare anche - mi fa - alle... alle elezioni politiche - mi ha detto - cioè, puoi diventare Consigliere".

ZIA - Fallo, fallo, fallo, fallo.

FLORIANA BALLESTRA - Io lo faccio. Io ci vado a lavorare... quando sono a casa vado... vado a fare le cose per la Lega. Capito?

ZIA - Ma certo! Senti un po'...

FLORIANA BALLESTRA - Eh. Io faccio così.

ZIA - ... e della... e della barca dove eri prima, quella lì del..., ce l'hai detto?

FLORIANA BALLESTRA - Allora, della barca ci ho detto tutto, infatti mi fa: "Guarda tu che merde", io infatti ci ho detto: "Guarda, io sono disposta anche a metterci la faccia", allora mi fa: "Aspetta che faccio un'altra telefonata", m'ha detto, no?

ZIA - *[risata]*

FLORIANA BALLESTRA - Sai chi ha chiamato? Ha chiamato il giornalista Paolo Del Debbio, no? Paolo Del Debbio, quello che...

ZIA - Ah, sì, sì.

FLORIANA BALLESTRA - Proprio lui. Allora ci fa... infatti mi fa...

ZIA - *[inc.]* la sera quello lì.

FLORIANA BALLESTRA - Mi fa: "Sai... sai chi ho chiamato? - mi ha detto - Ho chiamato Del Debbio", mi fa.

ZIA - Ma va'.

FLORIANA BALLESTRA - E gli ho de... gli ha detto... io non sapevo che fosse lui, ci fa: "Guarda, ti... ti faccio chiamare da una ragazza. Gli posso dare il tuo numero di cellulare? Perché ti deve chiamare *[inc.]*".

ZIA - Ma dai, Floriana!

FLORIANA BALLESTRA - Sì, sì, sì. Questo qua, adesso lo chiamo, gli racconto tutto. Infatti poi ci fa: "Poi ti metti d'accordo con lei, se lei ci vuole metter la faccia e andare in video, non vuole andare in video, quelli sono problemi vostri - ci fa - ve la vedete voi", gli fa.

ZIA - Giusto.

FLORIANA BALLESTRA - "Lei c'ha da dirti un mucchio di cose, che se vuoi farci una trasmissione - ci fa - ti interessa. Perché - lui fa - non è tanto da Iene, è più da te - gli ha detto - più da... da trasmissione...". Capito? E io chiamo pure questo.

ZIA - Ma dai!

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

ZIA - È quello che fa la trasmissione tutti i giorni alla sera, Floriana.

FLORIANA BALLESTRA - Sì, sì, Del Debbio, quello... quello tosto, quello... quello...

ZIA - Infatti, che fa la trasmissione *[inc.]*.

FLORIANA BALLESTRA - Sì.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

ZIA - Che ci sono lì i giornalisti e i politici che parlano.

FLORIANA BALLESTRA - Sì, sì, sì, sì, sì.

ZIA - Belan, che carriera, Floriana! *[risata]*

FLORIANA BALLESTRA - Eh, che carriera. Io adesso... prima fammi andare a parlare con questo a Genova, che è la cosa più importante, che quello lì...

ZIA - Prima fatti trovare un posto a terra.

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

ZIA - Poi dopo vai... vai a Milano, vai lì, vai là, vai in televisione, vai dove vuoi, Floriana. Però *[inc.]*.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, gli ho detto: "Mi beccherò una... una barcata di querele", mi fa: "E io quante me ne becco?", mi ha detto lui, mi fa: "Io, figurati, le querele ormai", mi fa.

ZIA - "Però se mi querelano ci pensi tu", ce lo devi dire. *[risatina]*

FLORIANA BALLESTRA - Sì, va beh, ma io... io vorrà dire... adesso vediamo, io magari la faccia non ce la metto, vediamo un po'.

ZIA - Brava, certo, certo.

FLORIANA BALLESTRA - Adesso a me interessa prima per il lavoro.

ZIA - Certo, certo.

FLORIANA BALLESTRA - Che se mi trova qualcosa prima di aprile io non parto più.

ZIA - Prima di... prima di metterci la faccia fatti trovare il posto sicuramente, Floriana.

FLORIANA BALLESTRA - Eh. Capito? Perché...

ZIA - Eh, eh. Non prima la faccia e poi il posto *[inc.]*.

FLORIANA BALLESTRA - Eh no, eh no.

ZIA - Semmai... semmai vedi, solo da non avere querele, da non avere grane, perché poi ci metti la faccia.

FLORIANA BALLESTRA - Però lui è fortissimo. Infatti poi *[inc.]* tutto di corsa, c'ha poco tempo. Lui è tutto di fretta e furia.

ZIA - Ma senti un po', ma è vero.

FLORIANA BALLESTRA - Infatti mi fa: "Vieni, abbracciami, dammi un bacio. Buon viaggio", m'ha fatto. Proprio... è tr... è troppo forte, no, no.

ZIA - Ti ha detto che... ti ha detto che sei grintosa, che c'hai grinta?

FLORIANA BALLESTRA - Sì, sì, sì, ci fa: "Te sei bella cazzuta - ha detto - ce ne fossero così", mi fa *[inc.]*. A questo qui gli ha detto, a questo di Genova: "Questa è un'ex poliziotta - ha detto - è una che naviga, è una con le palle - gli ha detto - non è... - ci fa - è una di quelle che a noi verrebbero proprio bene - ci fa - che è una tosta", gli ha detto.

ZIA - Ma dai! Se ci ha detto così io penso che ti trovi qualcosa, Floriana.

FLORIANA BALLESTRA - Speriamo, ma speriamo. Sai, lui è così...

ZIA - Lui è così, eh, sì, ma se ha telefonato personalmente...

FLORIANA BALLESTRA - Eh. Capito?

ZIA - Questa altro che raccomandazione, scusa eh.

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

[...]

FLORIANA BALLESTRA - Mi dispiace per quel mio amico, quello là, però io... Capito? Lì, se non ci andavo da sola non concludevo niente.

ZIA - No, no, non puoi andare...

FLORIANA BALLESTRA - Perché parlava con quell'altro poi...

ZIA - Floriana, mi dispiace per quello lì, ma che si arrangi, perché...

FLORIANA BALLESTRA - Eh.

ZIA - Tu pensa a te, adesso toccava a te. Non è che... cioè...

[...]

FLORIANA BALLESTRA - Io mi faccio fare la tessera. Ma lo faccio perché ci credo in quello che dice. Capito?

ZIA - Ma anch'io ci credo, anch'io ci credo.

FLORIANA BALLESTRA - Perché a me 'sti marocchini mi stanno tutti sulle palle, mi stanno, quindi...

ZIA - Ma certo, certo, è giusto. Ma no, ma poi lui non è che ce l'ha a morte, lui dice le cose giuste, quelle che [inc.].

FLORIANA BALLESTRA - No, ma la cosa strana è che ero seduta, ma lui non era dietro la scrivania, sai, tutto come... in pompa magna come Scajola, no?

ZIA - Sì, sì.

FLORIANA BALLESTRA - Ero in ufficio, c'era il suo collaboratore seduto da una parte, lui su una sedia dall'altra, all'angolo, come se fosse a capotavola di un tavolino, e io dall'altra parte. Ma proprio alla mano, alla mano.

[...]

FLORIANA BALLESTRA - Eh. Ci ho detto: "In Liguria - gli ho detto - ci vado io a fare la campagna - gli ho detto - in Liguria".

ZIA - *[risata]* Brava, brava.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, mi ha detto... mi fa: "Saresti quella giusta proprio", mi ha detto. "Perché - gli ho detto - a me di tutte quelle persone lì - gli ho detto - che... che ti dicono: «Poverini, poverini» - gli ho detto - io litigo tutti i giorni con qualcuno perché mi sento dare della fascista perché... perché comunque difendi quelli che fanno [inc.] nostri", e lui mi fa: "Eh, c'hai ragione - m'ha detto - è così. Guarda me a me a Napoli cosa m'han fatto".

ZIA - *[risata]*

FLORIANA BALLESTRA - Hai capito?

ZIA - Dai, Flori... Mamma mia, sono proprio contenta, guarda.

FLORIANA BALLESTRA - Eh, mi... Eh, sì.

ZIA - [inc.], Floriana. Ah, sono proprio...

FLORIANA BALLESTRA - [inc.] dici: "Dove sei andata oggi?", "Eh, a parlare con Salvini".

ZIA - [inc.] *[risata]* che ci vuole una [inc.] aspettare una vita, ma dai.

FLORIANA BALLESTRA - Oh, una [inc.]. Ma anche la segretaria sono andata a salutarla, è una [inc.], però gentile.

[...]

FLORIANA BALLESTRA - Cazzarola, allora se mi trova... se mi trovasse un posto in un'agenzia marittima sarebbe ancora meglio.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

ZIA - Sì, sì, perché è una cosa di spedizione. Dice che lo conosce, lo conosce, di vista lo conosce... lo conosceva di... lo conosceva.

FLORIANA BALLESTRA - Adesso il nome ce l'ho scritto su un foglietto. Te lo dico stasera.

[...]

FLORIANA BALLESTRA - Eh, va beh. A me dove mi piazzano, mi piazzano. Adesso vediamo, perché...

ZIA - No, sì, ma se ti fa due o tre propo... proposte, scegli quella che va meglio per te, Floriana, eh.

FLORIANA BALLESTRA - Sì, ma adesso non pensiamo alle proposte, che sarà difficile che mi facciano due o tre proposte.

ZIA - E, va beh, è...

FLORIANA BALLESTRA - Bisogna vedere se me ne fanno una.

Nel quadro delineato, allora, i racconti forniti da BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO assumono una connotazione tutt'altro che neutra, emergendo degli specifici interessi che di per sé sono idonei a mettere in dubbio l'attendibilità degli stessi anche in relazione alle supposizioni riferite in ordine alla "consegna" dei migranti non solo nell'episodio contestato del 10.9.2016, ma anche con riferimento ad un episodio eventualmente collocato in data 21.9.2016 o in data 10.10.2016.

Peraltro, va sottolineato che tali dubbi sull'attendibilità di BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO si inseriscono nel contesto delle divergenze sopra rappresentate, in base alle quali l'episodio contestato del 10.9.2016 non può ritenersi verificato e un'eventuale "consegna" di migranti da parte degli scafisti all'equipaggio della IUVENTA nel corso della "*seconda navigazione*" del 21.9.2016 non risulta accertata, con la puntualizzazione che la consegna dei migranti non emerge neanche dalla descrizione degli eventi del 10.10.2016 fornita da MONTANINO LUCIO.

Tanto più che, come emerge dalla comunicazione del 21.9.2016 delle ore 16.01B (ore 14.01Z) tra la nave VOS HESTIA e l'I.M.R.C.C., il gommone sul quale erano stati trasportati il 21.9.2016 i 132 migranti soccorsi dalla nave IUVENTA - poi trasbordati sulla nave VOS HESTIA - era stato distrutto dal personale della nave IUVENTA prima dell'arrivo nella zona dei soccorsi della nave VOS HESTIA, con la conseguenza che il 21.9.2016 gli operatori dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L. non avrebbero potuto assistere ad alcun allontanamento del gommone verso le coste libiche.

* * *

Devono, a questo punto, prendersi in esame gli elementi obiettivi, acquisiti nel corso dell'udienza preliminare, che consentono di escludere che il 10.9.2016 BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO - presenti a bordo della nave VOS HESTIA - possano avere visto l'allontanamento

dalla nave IUVENTA verso le coste libiche di un gommone sul quale sarebbero stati trasportati i migranti.

A tal proposito va ribadito che gli eventi SAR nei quali sono state coinvolte la nave IUVENTA e la nave VOS HESTIA in data 10.9.2016 sono l'evento 1328 delle ore 7.22B (ore 5.22Z) riguardante un gommone con 150 migranti in posizione lat. 33°05'12"N long. 012°24'1"E l'evento 1329 delle ore 7.24B (ore 5.24Z) concernente un gommone con 146 migranti in posizione lat. 33°04'7"N long. 012°23'E¹⁵, nonché l'evento 1342-1344 delle ore 10.37B (ore 8.37Z) riguardante un gommone con

¹⁵ L'avvio delle operazioni di soccorso degli eventi SAR 1328 e 1329 risulta dalla comunicazione del 10.9.2016 delle ore 7.29B (ore 5.29Z) tra I.M.R.C.C. e la nave IUVENTA:

UOMO 1 – Hello sir?

Pronto signore?

UOMO 2 – Goodmorning this (inc.) Iuventa.

Buongiorno qui (inc.) Iuventa.

UOMO 1 – Good morning sir. This is MRCC Rome, duty officer.

Buongiorno signore. Qui l'MRCC Rome, ufficiale di servizio.

UOMO 2 – Hello.

Salve.

UOMO 1 – Sir, we see the information about a boat in distress with the migrants onboard. I don't have position, but the migrants referred that they departed from Zawyia at 02 o' clock in the morning. Ok?

Signore, abbiamo visto le informazioni riguardo una barca in difficoltà con dei migranti a bordo. Non ho la posizione, ma i migranti hanno riferito che sono partiti alle 2 del mattino in punto da Zawyia. Ok?

UOMO 2 – 2 in the morning. From (inc.)?

Di mattina. Da (inc.)?

UOMO 1 – So, 2 in the morning, from Zawyia.

Allora, 2 del mattino, da Zawyia.

UOMO 2 – Zawyia?

UOMO 1 – Si. Zawyia.

UOMO 2 – Zawyia. Ok. In this moment I am rescuing (inc. segnale disturbato).

*Zawyia. Ok. **In questo momento sto soccorrendo** (inc. segnale disturbato).*

UOMO 1 – In this moment...?

In questo momento...?

UOMO 2 – (inc. segnale disturbato) area. In this very moment.

(inc. segnale disturbato) area. Proprio in questo momento.

UOMO 1 – I don't understand sir, please repeat.

Non ho capito signore, per favore ripeta.

UOMO 2 – I have 2 rubber boats, 2 with migrants.

Ho 2 gommoni, 2 con dei migranti.

UOMO 1 – Aaah, "I have 2 rubber boats"! With migrants onboard?

Aaah, "ho 2 gommoni"! Con dei migranti a bordo?

UOMO 2 – Yes.

Si.

UOMO 1 – Ok sir, but I don't have any informations. Ok sir, you're... Your position please.

*Ok signore, io non ho nessuna informazione. Ok signore, voi siete... la vostra **posizione** per favore.*

UOMO 2 – 3-3 degrees, 0-5 and 3-3-1 minutes north.

3-3 gradi, 0-5 e 3-3-1 primi nord.

UOMO 1 – ...3-3-0-5 minutes north?

...3-3-0-5 primi nord?

UOMO 2 – I repeat: 3-3 degrees, 0-5 minutes north. Longitude: 0-1-2 degrees, 2-5-point-6 minutes east.

*Ripeto: 3-3 gradi, 0-5 primi nord. Longitudine: **0-1-2 gradi, 2-5-punto-6 primi est.***

UOMO 1 – Ok... 0-1-2, 2-5?

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

139 migranti in posizione lat. 33°04'8"N long. 012°22'E e un ulteriore evento delle ore 11.15B (ore 9.15Z) circa concernente un gommone danneggiato in posizione lat. 33°04'16"N long. 012°23'2"E con 139 migranti¹⁶, di cui 34 recuperati dalla nave IUVENTA e 33 dalla nave VOS HESTIA, tutti confluiti poi sulla nave della marina militare irlandese LÉ JAMES JOYCE¹⁷.

UOMO 2 – Yes, minutes east.

Si, primi est.

UOMO 1 – Ok, Iuventa. Ok, ok sir. Proceeding for the rescue.

Ok, Iuventa. Ok signore, procedete per i soccorsi.

UOMO 2 – Yes, I proceed the rescue, I will take the people onboard.

Si, procedo con i soccorsi, prenderò le persone a bordo.

UOMO 1 – Ok.

UOMO 2 – With the Phoenix and the Topaz in the vicinity of the rescue (inc.)

Con la Phoenix e il Topaz responder in prossimità dei soccorsi (inc.).

UOMO 1 – I don't understand. In the vicinity?

Non ho capito. In prossimità?

UOMO 2 – (inc. segnale disturbato) with the Topaz and the Phoenix they are rescuing (inc. segnale disturbato)

(inc. segnale disturbato) con il Topaz e la Phoenix stanno soccorrendo (inc. segnale disturbato).

UOMO 1 – Phoenix rescue?

La Phoenix soccorre?

UOMO 2 – Yes. Phoenix and the Topaz responder are rescuing multiple boat, I repeat, they are rescuing multiple boat.

Si. La Phoenix e il Topaz responder stanno soccorrendo molteplici barche, ripeto, stanno soccorrendo molteplici barche.

UOMO 1 – Ok... Ok thank for your information. Ehm sir, so, do you confirm that you have 2 target in this position?

Ok... ok grazie per le informazioni. Ehm signore, quindi, confermate che avete 2 obiettivi in questa posizione?

UOMO 2 – Yes. Affirmative. 2 targets.

Si. Affermativo. 2 obiettivi.

UOMO 1 – Ok ok. Thank you.

Ok ok. Grazie.

UOMO 2 – More boat in the area. More people (inc.) in the area.

Più barche nell'area. Più persone (inc.) nell'area.

UOMO 1 – Ok, bye.

Ok, ciao.

¹⁶ Il numero complessivo esatto dei migranti del gommone danneggiato trasferiti in via definitiva sulla nave della marina militare irlandese LÉ JAMES JOYCE emerge dalla comunicazione da parte della predetta nave all'I.M.R.C.C. del 10.9.2016 delle ore 14.28.

¹⁷ Gli eventi SAR nei quali è stata coinvolta la nave IUVENTA emergono, al termine delle operazioni di soccorso, oltre che dalla documentazione in atti, anche dalla comunicazione del 10.9.2016 delle ore 13.46B (ore 11.46Z) tra I.M.R.C.C. e la nave IUVENTA:

UOMO 1 – Hello?

Pronto?

UOMO 2 – Hello, Iuventa here.

Pronto? Iuventa qui.

UOMO 1 – Hello Iuventa, duty officer.

Salve Iuventa, ufficiale di servizio.

UOMO 2 – Hello, I have all the people (inc. segnale disturbato).

Salve, ho tutte le persone (inc. segnale disturbato)

UOMO 1 – Sir, sir, please, can you speak tool (?) please?

Signore, signore, per favore, puoi parlare (lentamente) per favore?

UOMO 2 – Say it again?

Ripeti?

UOMO 1 – Ok. Go ahead.

Ok. Vai pure.

UOMO 2 – Ok. (inc. segnale disturbato).

UOMO 1 – How many people onboard?

Quante persone a bordo?

UOMO 2 – Ehm, let me finish my sentence sir. Otherwise you get (inc.).

Ehm, fammi finire la frase signore. Altrimenti ti (inc.)

UOMO 1 – How many people onboard sir? How many people onboard?

*Quante persone a bordo signore? **Quante persone a bordo?***

UOMO 2 – Yes. 4-5-0.

Si. 4-5-0.

UOMO 1 – 4-5-0. Ok. How many SAR case?

4-5-0. ok. Quanti casi SAR?

UOMO 2 – How many what please?

Quanti cosa prego?

UOMO 1 – How many SAR case? How many boat? Have you rescued?

Quanti casi SAR? Quante barche? Avete soccorso?

UOMO 2 – How many boats?

Quante barche?

UOMO 1 – Boat.

Barche.

UOMO 2 – I have (inc. segnale disturbato). I have rescued 3 boats.

*Ho (inc. segnale disturbato). **Ho soccorso 3 barche.***

UOMO 1 – 3 boat. Ok.

3 barche. Ok.

UOMO 2 – 4-5-0 people onboard.

4-5-0 persone a bordo.

UOMO 1 – 4-5-0 people onboard? Is correct?

4-5-0 persone a bordo? Corretto?

UOMO 2 – Yes. Correct.

Si. Corretto.

UOMO 1 – ehm, sir, 3 boat, give me position of rescued. For the 3 boat. Ok?

Ehm, signore, 3 barche, dammi la posizine dei soccorsi. Per le 3 barche. Ok?

UOMO 2 – You want the position of the boats?

Vuoi le posizioni delle barche?

UOMO 1 – Sir? Sir?

Signore? Signore?

UOMO 2 – Do you want the position of my vessel? Or of the boats?

Vuoi la posizione della mia nave? O delle barche?

UOMO 1 – No, ehm, the position of rescued.

No, ehm, la posizione dei soccorsi.

UOMO 2 – It's going to take a while then...

Ci vorrà un bel po' allora...

UOMO 1 – Sir, I need the position of the rescue. Of rescue.

Signore, mi serve la posizione dei soccorsi. Dei soccorsi.

UOMO 2 – You need the position of the Iuventa?

Ti serve la posizione della Iuventa?

UOMO 1 – Yes... No! Position of the boat when you have been rescued.

Si... no! La posizione delle barche quando le avete soccorse.

UOMO 2 – Ok. (inc.) you want more information, but ok. The first boat I rescued (inc.), 3-3 degrees, 0-5-point-1-2 minutes north.

*Ok. (inc.) vuoi più informazioni, ma ok. **La prima barca che ho soccorso (inc.), 3-3 gradi, 0-5-punto-1-2 primi nord.***

UOMO 1 – OK, ok. 0-3-3 degree, 0-5-point-1-2 north? And then?

Ok, ok. 3-3 gradi, 0-5-punto-1-2 primi nord? E poi?

UOMO 2 – (inc.). **0-1-2 degrees, 2-4** (inc. voci sovrapposte) **-1 minutes east.**

(inc.). 0-1-2 gradi, 2-4 (inc. voci sovrapposte) -1 primi est.

UOMO 1 – OK. The time of rescue?

Ok. L'ora dei soccorsi?

UOMO 2 – **0-7-2-2.**

UOMO 1 – 0-7-2-2...

UOMO 2 – And taken onboard at 0-8-0-0.

E presi a bordo alle 0-8-0-0.

UOMO 1 – 0-8...?

UOMO 2 – Yes, correct.

Si. Corretto.

UOMO 1 – 0-8, I don't understand.

0-8, non ho capito.

UOMO 2 – 0-8-0-0.

UOMO 1 – Ok. How many people on the first rubber boat?

Ok. Quante persone sul primo gommone?

UOMO 2 – Approximately 1-5-0.

Circa 1-5-0.

UOMO 1 – Ok. The second rubber boat, position, time and how many people onboard.

Ok. Il secondo gommone, posizione, ora e quante persone a bordo.

UOMO 2 – Ok. Position for the second one we took onboard: 3-3 degrees, 0-4 (inc.)-7 north, 0-1-2, 2-3 minutes east.

Ok. La posizione del secondo che abbiamo preso a bordo: 3-3 gradi, 0-4 (inc.)-7 nord, 0-1-2, 2-3 primi est.

UOMO 1 – Ok... Ok.

UOMO 2 – The time: 0-7-2-4.

L'ora: 0-7-2-4

UOMO 1 – 0-7-2-4? No... and... no, the... the finish, when do you finish? The rescued?

0-7-2-4? No... e... no, il... la fine, quando avete finito? I soccorsi?

UOMO 2 – People... on the second boat we finished at 0-8-5-8.

Persone... nella seconda barca abbiamo finito alle 0-8-5-8.

UOMO 1 – Ok. Ok.

UOMO 2 – Ok, and the third boat we took onboard, position...

Ok, e la terza barca che abbiamo preso a bordo, posizione...

UOMO 1 – No, the people of the second rubber boat? How many people...?

No, le persone del secondo gommone? Quante persone...?

UOMO 2 – Approximately 1-4-5.

Circa 145.

UOMO 1 – 1-4-5?

UOMO 2 – Yes.

si

UOMO 1 – Ok. And the last one?

Ok. E l'ultimo?

UOMO 2 – The last boat we took onboard: 3-3 degrees...

L'ultimo che abbiamo preso a bordo: 3-3 gradi...

UOMO 1 – Ok... 3-3 degrees?

Ok... 3-3 gradi?

UOMO 2 – 0-4 (inc voci sovrapposte)...

0-4 (inc. voci sovrapposte)...

UOMO 1 – 4-7? 3-3 degrees, 0-4 minutes north? And the longitude?

4-7? 3-3 gradi, 0-4 primi nord? E la longitudine?

UOMO 2 – Yes, 0-1-2, 2-2 minutes east.

Si, 0-1-2, 2-2 primi est.

UOMO 1 – Ok. Time?

Ok. Ora?

UOMO 2 – We finished the rescue at... we completed the rescue of the people at 1-0-4-8.

Abbiamo finito i soccorsi alle... abbiamo completato i soccorsi delle persone alle 1-0-4-8-

UOMO 1 – 1-0-2-8. Ok.

UOMO 2 – 4-8, 1-0-4-8.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Vanno, allora, riportati i dati di posizionamento e di tracciamento su mappa della nave IUVENTA e della nave VOS HESTIA, sulla base dei dati acquisiti nel corso dell'udienza preliminare presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
IUVENTA	Fri, 09 Sep 16 22:33:47 +0000	33°16.7349'N	12°27.8415'E	0.3	160.3
IUVENTA	Sat, 10 Sep 16 07:45:15 +0000	33°4.6326'N	12°23.6992'E	4.5	322.3
IUVENTA	Sat, 10 Sep 16 09:55:58 +0000	33°4.4365'N	12°23.3634'E	0.4	191.7
IUVENTA	Sat, 10 Sep 16 10:30:08 +0000	33°4.2132'N	12°23.3315'E	0.5	185.1
IUVENTA	Sat, 10 Sep 16 11:15:56 +0000	33°3.9041'N	12°23.2902'E	0.1	201.6
IUVENTA	Sat, 10 Sep 16 11:42:46 +0000	33°3.7444'N	12°23.233'E	0.7	212.6
IUVENTA	Sat, 10 Sep 16 13:51:26 +0000	33°4.9197'N	12°22.8511'E	0.6	245.7
IUVENTA	Sat, 10 Sep 16 15:23:37 +0000	33°4.4395'N	12°22.3093'E	0.6	261.0
IUVENTA	Sat, 10 Sep 16 19:26:25 +0000	33°17.736'N	12°26.8237'E	0.9	268.3

UOMO 1 – Ok.

UOMO 2 – And the people 1...

E le persone 1...

UOMO 1 – And the people onboard?

E le persone a bordo?

UOMO 2 – **1-3-9.**

UOMO 1 – 1?

UOMO 2 – Approximately, approximately 1-3-9.

Circa, circa 139.

UOMO 1 – 1-3-9?

UOMO 2 – Yes.

Si.

UOMO 1 – Ok. But do you have 4-5-0 people onboard. Vabbè approximately, approximately. Ok, thank you. Ok, sir, do you cooperated with the James Joyce? Warship, Ireland warship, for the other SAR case, have you people onboard of the SAR case cooperated with the James Joyce?

Ok. Ma avete 450 persone a bordo. Vabbè, circa, circa. Ok, grazie. Ok signore, avete collaborato con la James Joyce? La nave da guerra, la nave da guerra irlandese, per gli altri casi SAR, avete a bordo persone del caso SAR cooperato con la James Joyce?

UOMO 2 – I have (inc.) 3-4 people from the joined rescue to the James Joyce.

Ho (inc.) 3-4 persone dai soccorsi congiunti con la James Joyce.

UOMO 1 – ok, do you have transfer this people to the James Joyce?

Ok, avete trasferito queste persone alla James Joyce?

UOMO 2 – Yes.

Si.

UOMO 1 – Ok, ok.

UOMO 2 – The James Joyce took them.

La James Joyce li ha presi.

UOMO 1 – Ok.

UOMO 2 – I have 4... (inc. voci sovrapposte).

Ho 3... (inc. voci sovrapposte)

UOMO 1 – The SAR case is completed, is correct?

Il caso SAR è completo, corretto?

UOMO 2 – Yes.

Si.

UOMO 1 – Ok, thank you for this information.

Ok, grazie per queste informazioni.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS HESTIA	Fri, 09 Sep 16 23:30:00 +0000	33°29.56'N	12°5.56'E	-	-
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 01:32:19 +0000	33°29.2865'N	12°1.664'E	2.1	266.8
-	Sat, 10 Sep 16 05:24:00 +0000	33°27.44'N	11°57.92'E	-	-
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 05:30:00 +0000	33°27.32'N	11°58.04'E	-	-
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 05:30:00 +0000	33°27.32'N	11°58.04'E	-	-
-	Sat, 10 Sep 16 06:40:00 +0000	33°26.64'N	12°7.84'E	-	-
-	Sat, 10 Sep 16 07:20:00 +0000	33°24.32'N	12°14.32'E	-	-
-	Sat, 10 Sep 16 09:10:00 +0000	33°9.28'N	12°25.28'E	-	-
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 09:55:39 +0000	33°4.6113'N	12°23.3898'E	1.3	231.0
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 10:28:59 +0000	33°4.4064'N	12°23.2199'E	0.3	281.8
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 11:02:37 +0000	33°4.5419'N	12°23.2014'E	0.8	81.7
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 11:30:00 +0000	33°4.56'N	12°23.36'E	-	-
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 11:41:08 +0000	33°4.513'N	12°23.3093'E	0.3	219.9
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 13:51:18 +0000	33°4.8574'N	12°22.7825'E	0.9	246.5
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 14:08:08 +0000	33°4.7716'N	12°22.7153'E	0.1	214.7
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 17:30:00 +0000	33°11.48'N	12°28.52'E	-	-
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 17:57:47 +0000	33°15.8665'N	12°28.3994'E	9.6	358.9
VOS HESTIA	Sat, 10 Sep 16 18:00:57 +0000	33°16.3772'N	12°28.3891'E	9.6	358.8

Nel momento in cui sono iniziate e concluse le operazioni di soccorso relative agli eventi 1328 (inizio ore 7.22B e fine ore 8.00B) e 1329 (inizio ore 7.24B e fine ore 8.58B) la nave VOS HESTIA si trovava ad una distanza tale da non consentire al personale presente a bordo di avvistare le operazioni di soccorso.

Infatti, alle ore 7.52B (ore 5.52z) del 10.9.2016 la nave VOS HESTIA si trovava in posizione lat. 33°27'N long. 011°59'E, ossia ad una distanza di circa 24 miglia nautiche dalla costa libica (circa 32 miglia nautiche dalla città di Zuara) e di 29 miglia nautiche dalla nave IUVENTA, e su indicazione dell'I.M.R.C.C. si è diretta verso l'area dei soccorsi¹⁸.

¹⁸ La posizione della nave VOS HESTIA e le disposizioni dell'I.M.R.C.C. risultano dalla comunicazione del 10.9.2016 delle ore 7.52B (ore 5.52z) tra I.M.R.C.C. e la nave VOS HESTIA:

1° UOMO: Pronto?

2° UOMO: Pronto buongiorno sono il comandante del Vos Hestia, impegnato al nord delle coste libiche per ricerche (inc.le)

1° UOMO: Sì!

2° UOMO: Abbiamo ricevuto questo messaggio (inc.le) adesso praticamente, queste barche in difficoltà al largo della coste libiche.

1° UOMO: Sì!

2° UOMO: **Noi stiamo trentadue miglia a nord est, a nord ovest voglio dire e che facciamo interveniamo o rimaniamo in zona?**

1° UOMO: Allora mi dica la posizione esatta, così facciamo un conto.

2° UOMO: Ok, noi **siamo 33 gradi, 27 primi nord.**

1° UOMO: 33, 27.

2° UOMO: sì! con **011 e 59 est.**

1° UOMO: Allora, 33, 27 mi ripete.

2° UOMO: Sì! con 011 gradi e 59 primi est.

1° UOMO: **siete un po' altini** diciamo così è un po' più...

2° UOMO: Sì, trentadue miglia.

1° UOMO: Ok, va bene senta **iniziate a scendere**, allora un attimo solo che non ho segnato la posizione, allora me la ripeta un attimo, 33, 27?

2° UOMO: Sì, con 011 e 59, 011, 59.

1° UOMO: Sì! allora io direi di fare... un attimo solo. Pronto?

2° UOMO: Sì pronto.

1° UOMO: Sì, allora guardi io le dico noi abbiamo ricevuto anche un'altra chiamata di soccorso, probabilmente di migranti che sono partiti da Zawuia, quindi a questo punto **le chiederai di procedere verso est**.

2° UOMO: Verso est?

1° UOMO: Sì! Quindi, **sì procedendo verso est e poi arrivato al meridiano più o meno tredici, iniziate a scendere, per intercettare un gommone**.

2° UOMO: Est. E poi scendere verso sud, sì giusto?

1° UOMO: Sì!

2° UOMO: Ok ricevuto.

1° UOMO: Vediamo un attimo...

2° UOMO: Noi la terremo informata.

1° UOMO: Sì, più o meno voi quante miglia fate, quanti nodi fate?

2° UOMO: Noi siamo, **facciamo circa 9 nodi come velocità**.

1° UOMO: Ah ok, ok, ok! quindi vabbè **allora iniziate comunque a procedere verso est**, poi se ci sono aggiornamenti vi facciamo sapere va bene?

2° UOMO: Perfetto! Perfettissimo aspettiamo informazioni, (inc.le)

1° UOMO: Comunque iniziate a procedere.

2° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: Ok? **iniziate a procedere verso il meridiano 13 e poi una volta che siete arrivati al 13 scendete**, va bene?

2° UOMO: Perfetto, ok va bene.

1° UOMO: Ok grazie.

2° UOMO: **Allora al 13 la chiamo comunque, e poi vado a sud va bene, la chiamo in ogni caso**.

1° UOMO: Va bene perfetto, certo!

2° UOMO: Perfetto, grazie.

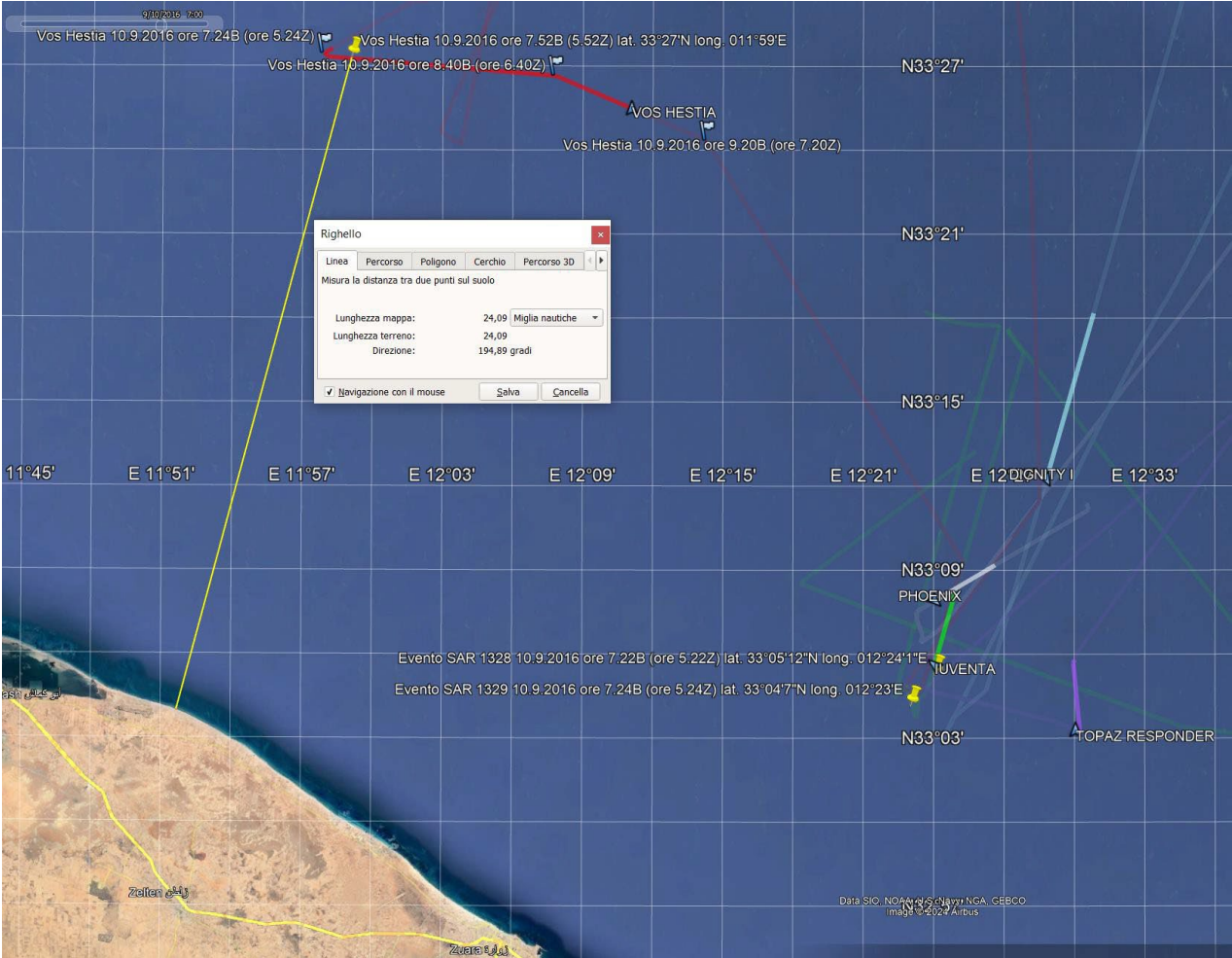
Inoltre, dalla mail inoltrata il 10.9.2016 alle ore 9.11B (ore 7.11Z) dal comandante AMATO MARCO all'I.M.R.C.C. risulta che in quel frangente la nave VOS HESTIA si trovava a 22 miglia nautiche dall'area dei soccorsi, con orario previsto di arrivo dopo due ore circa (ad una velocità di 10 nodi), ossia intorno alle ore 11.15B (ore 9.15Z) ("*Cambio rotta avvenuto. Ci dirigiamo verso il nuovo punto come da istruzioni. La distanza dalla nostra attuale posizione e' di circa 22 miglia. Il nostro presunto arrivo in zona sara' fra circa 2 ore, intorno alle 11:15 locali. Per raggiungere la posizione abbiamo assunto Rv 137* Velocita' 10 nodi*").

In seguito, alle ore 10.04B (ore 8.04Z) del 10.9.2016, come risulta dalla relativa mail inoltrata dal comandante AMATO MARCO all'I.M.R.C.C. la nave VOS HESTIA si trovava a 12 miglia nautiche dall'area dei soccorsi ("*Siamo in contatto VHF con l'Unita' della Marina Militare Irlandese James Joice che sta coordinando le operazioni di recupero profughi in posizione 33*07'N 012*23' E, a circa 12 miglia dalla nostra attuale posizione. Ci stiamo dirigendo sul posto, che comunque e' molto vicino alle coordinate fornite da voi*").

N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

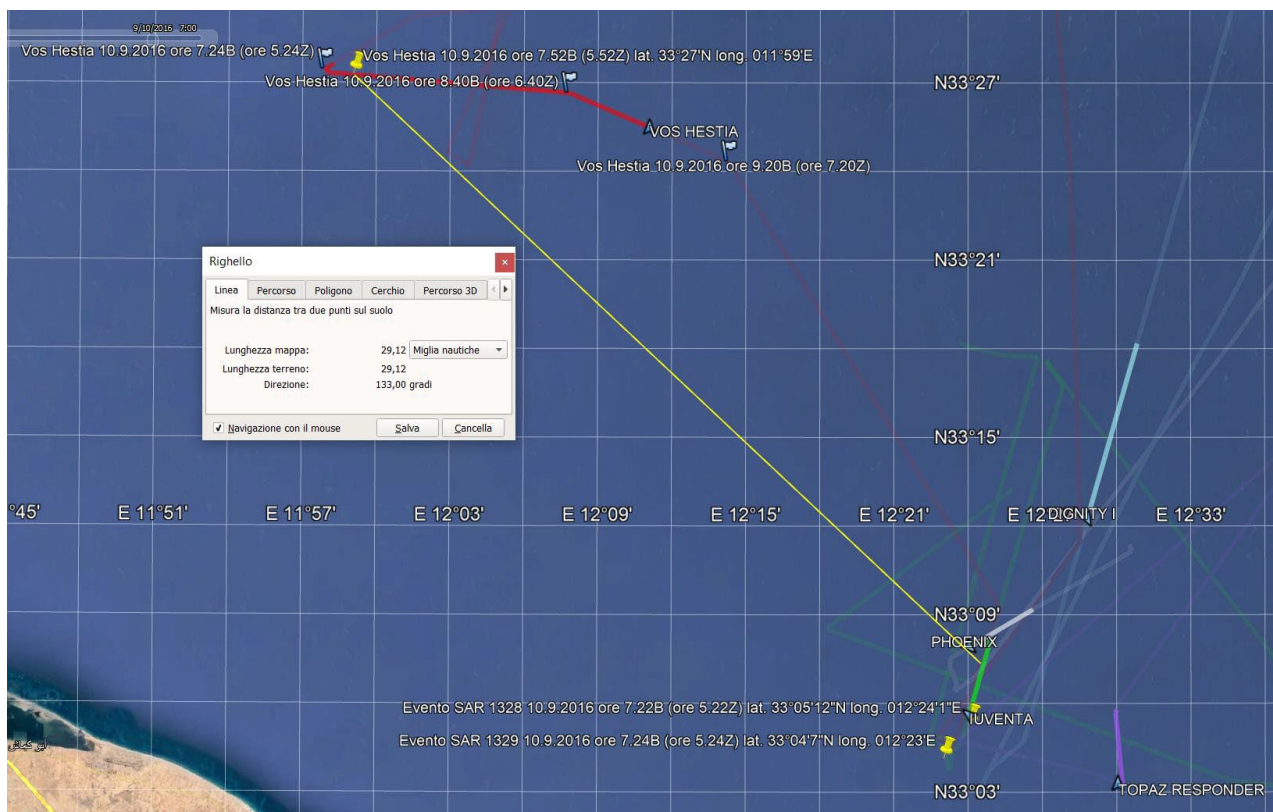


N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Pertanto, dalle seguenti immagini, riprese dal ponte della nave IUVENTA il 10.9.2016 rispettivamente alle ore 7.55B (ore 5.55Z), alle ore 7.58B (ore 5.58Z) e alle ore 8.06B (ore 6.06Z), emerge che il gommone sul quale erano trasportati i 150 migranti dell'evento SAR 1328 (inizio ore 7.22B e fine ore 8.00B) è stato recuperato dall'equipaggio della nave IUVENTA.

N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.





N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Il gommone dell'evento SAR 1328, in base alle informazioni raccolte dall'Agenzia Frontex, risulta successivamente affondato.

Allo stesso modo dalle seguenti immagini, riprese dal ponte della nave IUVENTA il 10.9.2016 rispettivamente alle ore 8.35B (ore 6.35Z), alle ore 8.58B (ore 6.58Z) e alle ore 9.07B (ore 7.07Z), emerge che il gommone sul quale erano trasportati i 146 migranti dell'evento SAR 1329 (inizio ore 7.24B e fine ore 8.58B) è stato recuperato dall'equipaggio della nave IUVENTA.







Il gommone dell'evento SAR 1329, in base alle informazioni raccolte dall'Agenzia Frontex, risulta successivamente affondato.

Anche in occasione dell'evento 1342-1344 delle ore 10.37B¹⁹ (fine ore 10.48B) la nave VOS HESTIA si trovava ad una distanza significativa (oltre 7 miglia nautiche) dalla nave IUVENTA (in posizione lat.

¹⁹ L'avvio dell'evento SAR 1342-1344 risulta dalla comunicazione del 10.9.2016 delle ore 10.33B (ore 8.33Z) tra I.M.R.C.C. e la nave IUVENTA:

UOMO 1 – Hello?

Pronto?

UOMO 2 – Hello! This is Iuventa! Captain speaking.

Pronto! Qui Iuventa! Parla il capitano.

UOMO 1 – Ok, this is duty officer, MRCC Room. Ehm, sir, please give me updated situation.

Ok, qui parla l'ufficiale di servizio, MRCC Room. Ehm, signore, per favore mi dia aggiornamenti sulla situazione.

UOMO 2 – Yes, my own situation, I'm taking onboard two rubber boats, and in this very moment I take first boat onboard, (inc.) approximately four-zero-zero people on that...

Si, la mia situazione, sto prendendo a bordo due gommoni, e proprio in questo momento sto prendendo il primo a bordo, (inc.), approssimativamente quattro-zero-zero persone su quello...

UOMO 1 – Ok. No, no, one moment, I don't understand sir, I don't understand. You have completed rescue? Correct?

Ok. No, no, un momento, non capisco signore, non ho capito. Avete completato i soccorsi? Corretto?

UOMO 2 – Negative, ongoing, ongoing rescue.

Negativo, in corso, soccorsi in corso.

UOMO 1 – Ah ongoing rescue, ok. How many rubber boat?

Ah soccorsi in corso, ok. Quanti gommoni?

UOMO 2 – I have rescued at this moment three, I'm taking three boats on my ship.

In questo momento ne ho soccorsi tre, sto prendendo tre barche sulla mia nave.

UOMO 1 – Three boats on your ship, three rubber boats.

Tre barche sulla tua nave, tre gommoni.

UOMO 2 – Yes, I have...

Si, ho...

UOMO 1 – Please, position of three rubber boats.

Per favore, la posizione dei tre gommoni.

UOMO 2 – Well, two already onboard and then the rubber boat...

Beh, due sono già a bordo, e poi il gommone...

UOMO 1 – Ok, this rubber boat, how many people?

Ok, questo gommone, quante persone?

UOMO 2 – Approximately two-five-five together.

Approssimativamente due-cinque-cinque insieme.

UOMO 1 – Two-five-five? Together?

Due-cinque-cinque? Insieme?

UOMO 2 – Yes. And in this moment, in questo momento, I take number three, so another one-five-zero.

Si. E in questo momento, sto prendendo il numero tre, quindi altre uno-cinque-zero (persone).

UOMO 1 – Ok. Another rubber boat... Please the position of the three rubber boat, or the last rubber boat.

Ok. Un altro gommone... per favore la posizione dei tre gommoni, o dell'ultimo gommone.

UOMO 2 – The number three is on my (inc.) site.

Il numero tre è nel mio stesso (inc.) posto.

UOMO 1 – Ok, your position please.

Ok, la tua posizione per favore.

UOMO 2 – My position: three-three degree zero-four-point-eight minutes north, longitude zero-one-two degrees two-three-point-five minutes east.

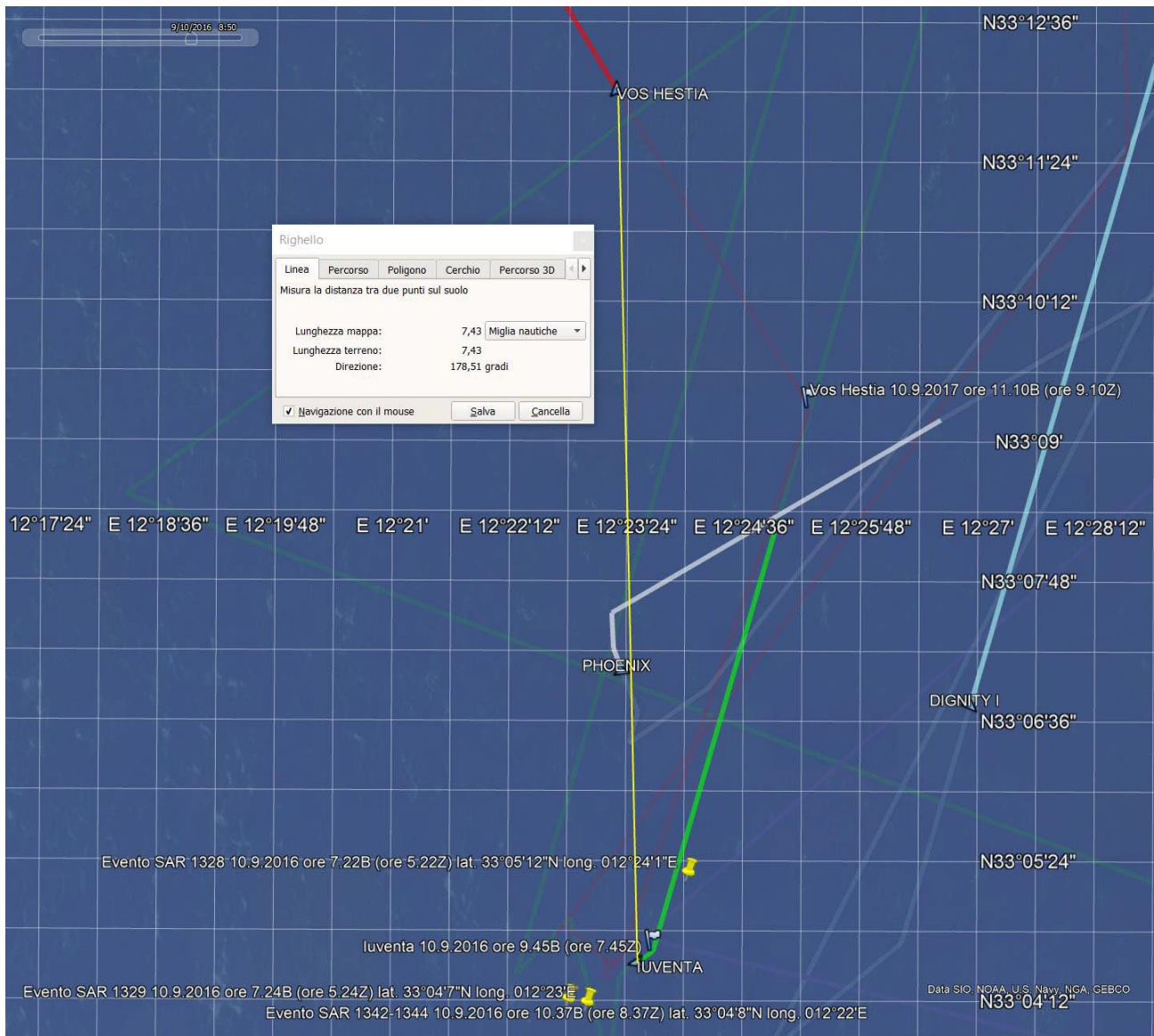
La mia posizione: tre-tre gradi zero-quattro-punto-otto primi nord, longitudine zero-uno-due gradi due-tre-punto-cinque primi est.

UOMO 1 – Ok, ok. Sir, around you, which ship there are?

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

33°04'48"N log. 012°23'30"E), con la conseguenza che il personale a bordo della nave VOS HESTIA non avrebbe potuto eventualmente notare la presenza del gommone che si sarebbe allontanato verso le coste libiche.



Ok, ok. Signore, intorno a voi, che barche ci sono?

UOMO 2 – There is Topaz responder, Phoenix, Ascaro (?), and James Joyce Irish navy.

C'è il risponditore Topaz, la Phoenix, l'Ascaro, e la flotta Irlandese della James Joyce.

UOMO 1 – Ok, sir, please, can you contact Topaz responder and tell him to contact us?

Ok, signore, per favore, può contattare il risponditore Topaz dirgli di contattarci?

UOMO 2 – Yes, I'll tell Topaz to contact you.

Ok, dirò al Topaz di contattarvi.

UOMO 1 – Ok, thank you for your cooperation sir. Bye bye.

Ok, grazie per la cooperazione signore. Arrivederci.

UOMO 2 – Ok. Bye.

Ok. Arrivederci.

In tale quadro va sottolineato che le immagini della videocamera installata sul casco indossato da ABDI NOUR ADAN mediatore culturale della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL - riprese dalle ore 11.45 alle ore 12.28, ossia dal momento dell'arrivo della nave VOS HESTIA nell'area dei soccorsi - danno ampiamente conto del fatto che il persole a bordo della nave VOS HESTIA non era nelle condizioni di poter notare un gommone che, una volta consegnati i migranti all'equipaggio della nave IUVENTA, si fosse allontanato verso le coste libiche, atteso che la nave VOS HESTIA è arrivata nell'area dei soccorsi quando le operazioni di recupero dei 139 migranti dell'evento SAR 1342-1344 erano state completate ed erano in corso le operazioni di soccorso dei migranti trasportati su un gommone danneggiato.

Peraltro, va rimarcato che nelle seguenti immagini, riprese dal ponte della nave IUVENTA il 10.9.2016 alle ore 10.29B (ore 8.29Z), è ritratto il gommone sul quale erano stati trasportati i 139 migranti dell'evento SAR 1342-1344 (inizio ore 10.37B e fine ore 10.48B) recuperati dall'equipaggio della nave IUVENTA, con la precisazione che il gommone in questione presenta a prua una peculiare macchia azzurra idonea a contraddistinguerlo nelle fasi successive al primo soccorso.



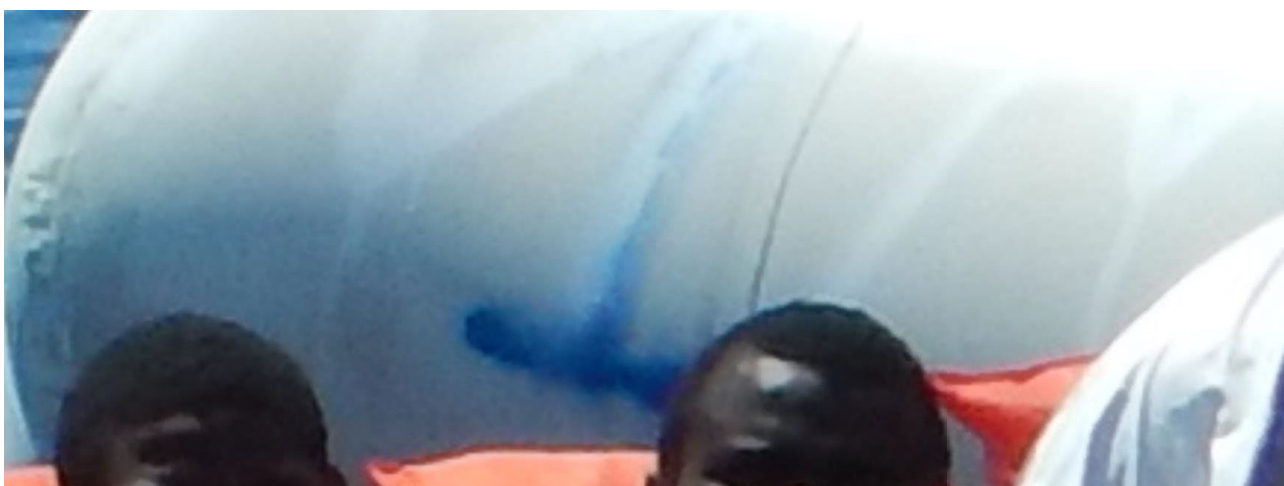


Il gommone sul quale erano stati trasportati i 139 migranti dell'evento SAR 1342-1344 risulta successivamente accostato alla nave IUVENTA, come emerge dalla seguente immagine, ripresa dal

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

ponte della nave IUVENTA il 10.9.2016 alle ore 13.33B (ore 11.33Z), dalla quale emerge la peculiare macchia azzurra a prua idonea a contraddistinguerlo nelle fasi successive al primo soccorso.



Dalla successiva immagine, ripresa dal ponte della nave IUVENTA il 10.9.2016 alle ore 14.20B (ore 12.20Z), emerge ancora una volta che il gommone sul quale erano stati trasportati i 139 migranti dell'evento SAR 1342-1344 (inizio ore 10.37B e fine ore 10.48B) è stato recuperato dall'equipaggio della nave IUVENTA, con la precisazione che il gommone in questione presenta a prua la peculiare macchia azzurra idonea a contraddistinguerlo nelle fasi successive al primo soccorso.



Il gommone dell'evento SAR 1342-1344 - identificabile anche dalle taniche di colore azzurro presenti a poppa²⁰ - è stato successivamente trainato al largo dal rhib della nave IUVENTA e incendiato²¹, come emerge dalle seguenti immagini riprese dal ponte della nave IUVENTA il 10.9.2016 rispettivamente alle ore 18.26B (ore 16.26Z) e alle ore 18.40B (ore 16.40Z).



²⁰ Il gommone dell'evento SAR 1342-1344, identificabile anche dalle taniche di colore azzurro presenti a poppa, deve essere tenuto distinto dal gommone danneggiato, identificabile dai numerosi e voluminosi sacchetti di colore nero presenti all'interno dello scafo.

Nelle immagini del gommone (con le taniche di colore azzurro a poppa) riprese il 10.9.2016 alle ore 18.26B (ore 16.26Z) - ossia in un momento successivo rispetto a quelle del gommone (con numerosi e voluminosi sacchetti di colore nero all'interno dello scafo) riprese il 10.9.2016 alle ore 15.50B (ore 13.50Z) e alle ore 15.59B (ore 13.59Z) - non figurano i numerosi e voluminosi sacchetti di colore nero all'interno dello scafo, per quanto siano, comunque, presenti vari rifiuti, tanto più che dai filmati delle operazioni di soccorso del gommone danneggiato emerge che lo stesso, dopo il recupero dei migranti con i rhib, è stato trainato senza persone a bordo nei pressi della nave IUVENTA e anche in tale fase erano presenti all'interno dello scafo numerosi e voluminosi sacchetti di colore nero.

²¹ La circostanza che il gommone incendiato sia quello dell'evento SAR 1342-1344 - anziché uno degli altri gommoni recuperati nel corso delle varie operazioni di soccorso del 10.9.2016 - si ricava dalla successione temporale ravvicinata tra le immagini delle ore 18.26B (ore 16.26Z) e delle ore 18.40B (ore 16.40Z) e dalla sequenza numerica dei file delle immagini in questione (DSCN1315.jpg e DSCN1317.jpg).

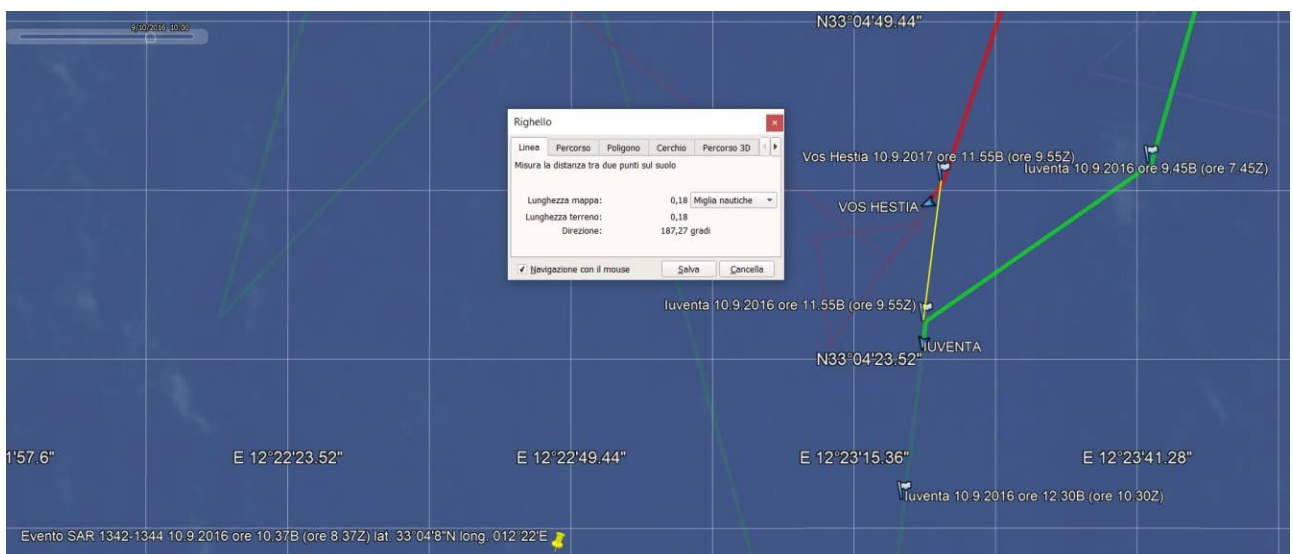
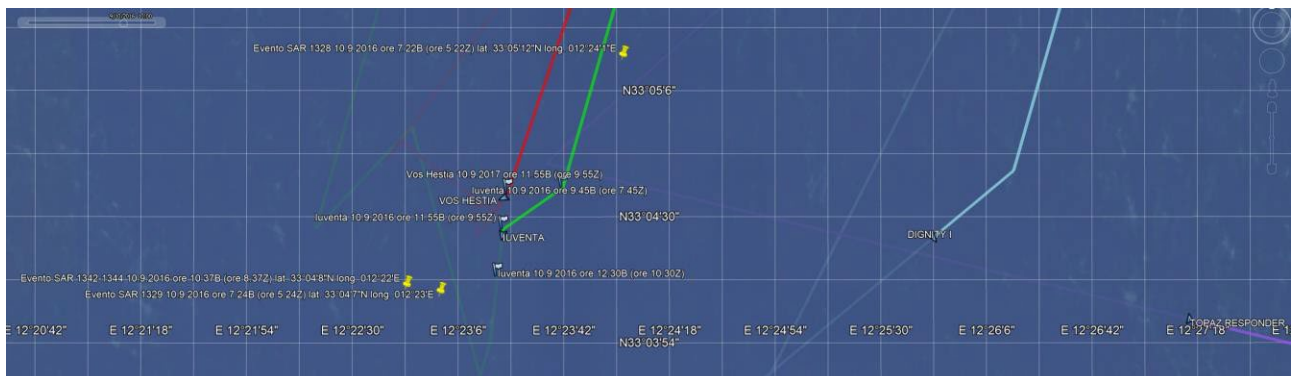


Il gommone dell'evento SAR 1342-1344, in base alle informazioni raccolte dall'Agenzia Frontex, risulta successivamente affondato.

Quindi, alla stregua delle precedenti immagini inerenti al recupero e all'incendio da parte dall'equipaggio della nave IUVENTA del gommone dell'evento SAR 1342-1344, deve escludersi che il gommone in questione possa essersi allontanato dalla nave IUVENTA verso le coste libiche con due uomini di colore a bordo.

Ne discende che devono ritenersi smentite le *supposizioni* rappresentate da GALLO PIETRO nelle s.i.t. del 14.10.2016 in ordine alla consegna in data 10.9.2016 di 140 migranti, trasportati su un gommone, all'equipaggio della nave IUVENTA da parte di due scafisti successivamente allontanatisi sullo stesso gommone.

Va, ora, evidenziato che la nave VOS HESTIA è arrivata (in posizione lat. 33°04'42"N long. 012°23'24"E) nell'area dei soccorsi - ove si trovava anche la nave IUVENTA in posizione lat. 33°04'26.19"N long. 012°21'80"E ad una distanza dalla costa libica di circa 15 miglia nautiche - intorno alle ore 11.55B (ore 9.55Z).



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Dalla seguente immagine, ripresa dal ponte della nave IUVENTA il 10.9.2016 alle ore 11.51B (ore 9.51Z), emerge la presenza, nell'area dei soccorsi, in posizione statica della nave della marina militare irlandese LÉ JAMES JOYCE e, in fase di arrivo, della nave VOS HESTIA.



La presenza della nave della marina militare irlandese LÉ JAMES JOYCE consente ragionevolmente di escludere che possa essersi verificata qualsiasi consegna di migranti da parte di scafisti ad uno degli assetti navali presente in zona, posto che altrimenti sarebbe stata notata dai militari irlandesi e sarebbe stata segnalata all'I.M.R.C.C.

D'altronde, negli stessi frangenti in cui nell'area dei soccorsi era in arrivo la nave VOS HESTIA, alle ore 11.46B (ore 9.46Z) EUNAVFOR MED ha comunicato a I.M.R.C.C. che il velivolo MPA (*Maritime Patrol Aircraft*) aveva appena sorvolato la zona, senza individuare ulteriori imbarcazioni. Allo stesso modo alle ore 12.01B (ore 10.01Z), alle ore 13.12B (ore 11.12Z) e alle ore 14.20B (ore 12.20Z) la nave REINA SOFIA ha comunicato a I.M.R.C.C. che un velivolo MPA e un elicottero avevano perlustrato la zona, per un raggio di 25 miglia e lungo le coste libiche, senza individuare ulteriori imbarcazioni.

Nella zona dei soccorsi, al momento dell'arrivo della nave VOS HESTIA, erano presenti la nave IUVENTA e la nave della marina militare irlandese LÉ JAMES JOYCE; nella medesima area erano anche presenti la nave TOPAZ RESPONDER, la nave PHOENIX e la nave ASTRAL della O.N.G. PROACTIVA, oltre alla nave REINA SOFIA F84 che svolgeva le funzioni di O.S.C. (*on scene coordinator*).

Inoltre, in posizione lat. 33°04'16"N long. 012°23'2"E era presente una zattera gonfiabile sulla quale si trovavano alcuni migranti - soccorsi anche dall'equipaggio della nave IUVENTA - giunti con un gommone con una falla al tubolare, tanto che alcune persone erano cadute a mare, come risulta

dalla comunicazione delle ore 11.28B²² (ore 9.28Z) dalla nave IUVENTA a I.M.R.C.C. e dalla comunicazione delle ore 11.37B (ore 9.37Z) tra I.M.R.C.C. e la nave REINA SOFIA F84.

²² Comunicazione del 10.9.2016 delle ore 11.28B (ore 9.28Z) tra I.M.R.C.C. e la nave IUVENTA:

UOMO 2 – Iuventa, yes!

Iuventa, si!

UOMO 1 – Yes, Iuventa! Good morning again, MRCC Room. Now the communication is a little bit good. Please provide me an updated situation.

Si, Iuventa! Buon giorno di nuovo, MRCC Room. Ora la comunicazione è un po' migliore. Per favore, fornitemi un aggiornamento della situazione.

UOMO 2 – Yes, update. I'm holding position, I have rescued 450 people on that.

*Si, un aggiornamento. Sto mantenendo la posizione, **ho soccorso 450 persone da lì.***

UOMO 1 – ok, you have 450 people on deck.

Ok, avete 450 persone sul ponte.

UOMO 2 – Yes, next information, more important: I have (inc. segnale disturbato) a boat sinking (inc. segnale disturbato). (inc. segnale disturbato) military helicopter overhead.

*Si, prossima informazione, più importante: **ho** (inc. segnale disturbato) **una barca che affondava** (inc. segnale disturbato). (inc. segnale disturbato) un elicottero militare sopra di noi.*

UOMO 1 – Sinking... Okay.

Affondando... ok.

UOMO 2 – People (inc. segnale disturbato).

Le persone (inc. segnale disturbato).

UOMO 1 – Total rip?

Estratti totali?

UOMO 2 – Topaz responder (inc. segnale disturbato) and my all crew are two (inc. segnale disturbato) rescuing people from the water.

Il risponditore Topaz** (inc. segnale disturbato) **e tutto il mio equipaggio sono due** (inc. segnale disturbato) **soccorrendo le persone dall'acqua.

UOMO 1 – Yeah, Topaz responder... Ok, two rip (?)... From the water... Ok. From the water. Ok, I'll try to arrange some other vessel to help you. Now, another information please, about this rubber boat sinking on your (inc.) side, but you explained how many people on the water.

Si, il risponditore Topaz... ok, due estrazioni... Dall'acqua... Ok, dall'acqua... ok, proverò ad organizzare qualche altra nave da soccorso per aiutarvi. Ora, un'altra informazione per favore, riguardo questo gommone che stava affondando sul vostro (inc.) fianco, ma mi hai spiegato quante persone in acqua.

UOMO 2 – Ehm, rubber boat (inc. segnale disturbato) people in sight, approximately 35 in the water, and the situation is getting under control now, from the Topaz responder.

Ehm, il gommone (inc. segnale disturbato) persone in vista, approssimativamente 35 in acqua, e la situazione sta diventando sotto controllo adesso, dal risponditore Topaz.

UOMO 1 – 35 in the water... ok, Topaz responder is near you and he is still proceeding to providing you assistance to this. Ok, now I don't want to take you on the phone because obviously the situation is so complicated, I try to contact obviously the Topaz responder to have some information from their side, but please sir, contact us when you have other information about this rubber boat, ok?

35 in acqua... ok, il risponditore Topaz è vicino a voi e sta ancora continuando a fornirvi assistenza per questo. Ok, adesso, non voglio tenerti al telefono perchè ovviamente la situazione è complicata, provo a contattare ovviamente il risponditore Topaz per avere alcune informazioni da parte loro, ma per favore, contattateci quando avete altre informazioni riguardo questo gommone, ok?

UOMO 2 – Yes, it's still floating with a number of people inside, the situation is getting under control.

*Si, **ancora galleggia e c'è un numero di persone dentro**, la situazione sta diventando sotto controllo.*

UOMO 1 – Yes, I understood that the situation is now is still going under control because the rubber boat is still floating, but obviously I want to understand how many people you pick up from the water, and obviously now the situation is that 2 people dead on the water and you pick-up the bodies from the water. This is the situation that I have understood.

Si, ho capito che la situazione adesso sta diventando sotto controllo perchè il gommone galleggia ancora, ma ovviamente vorrei capire quante persone avete tirato fuori dall'acqua, e ovviamente ora la situazione è

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

La seguente immagine, ripresa dal ponte della nave IUVENTA il 10.9.2016 alle ore 11.26B (ore 9.26Z), ritrae in primo piano, sulla destra, il gommone danneggiato, la zattera di salvataggio, il gommoncino della nave IUVENTA e alcune persone a mare, oltre a due rhib.



Nello stesso contesto, dalla seguente immagine, ripresa dal ponte della nave IUVENTA il 10.9.2016 alle ore 11.28B (ore 9.28Z), risulta la presenza anche di un elicottero.

che 2 persone sono morte in acqua e voi avete estratto i corpi dall'acqua. Questa è la situazione che ho capito.

UOMO 2 – Yes. (inc.) as we speak everybody from the water is rescued.

Si. (inc.) mentre noi parliamo sono stati soccorsi tutti dall'acqua.

UOMO 1 – Everybody from the water is rescued. Ok. Now, I need when you complete the rescue of the people inside the floating rubber boat. Thank you so much.

Tutti sono stati soccorsi dall'acqua, ok. Adesso, ho bisogno (di sapere) quando completate i soccorsi delle persone ancora dentro il gommone che galleggia.

UOMO 2 – Ok, we completed the all rescue (inc. segnale disturbato).

Ok, abbiamo completato i soccorsi (inc. segnale disturbato).

UOMO 1 – The last information sir, provide me the your present position sir.

Quest'ultima informazione signore, fornitemi la vostra posizione attuale.

UOMO 2 – Yes, latitude 3-3-0-4 degrees (inc. segnale disturbato)

Si, latitudine 3-3-0-4 gradi (inc. segnale disturbato).

UOMO 1 – 3304?

UOMO 2 – Yes.

Si.

UOMO 1 – **1-6 minutes north**

1-6 primi nord.

UOMO 2 – Yeah.

Si.

UOMO 1 – 0-1-2 degrees 2-3-point-2 minutes east

0-1-2 gradi 2-3-punto-2 primi est

UOMO 2 – OK, I repeat your present position: 3-3 degrees 0-4-point-6 minutes north, and longitude 0-1-2- degrees-3-point-2 minutes east

Ok, ripeto la vostra posizione attuale: 3-3 gradi 0-4-punto-6 primi nord, e longitudine 0-1-2- gradi-3-punto-2 primi est

UOMO 1 – Yes, all correct.

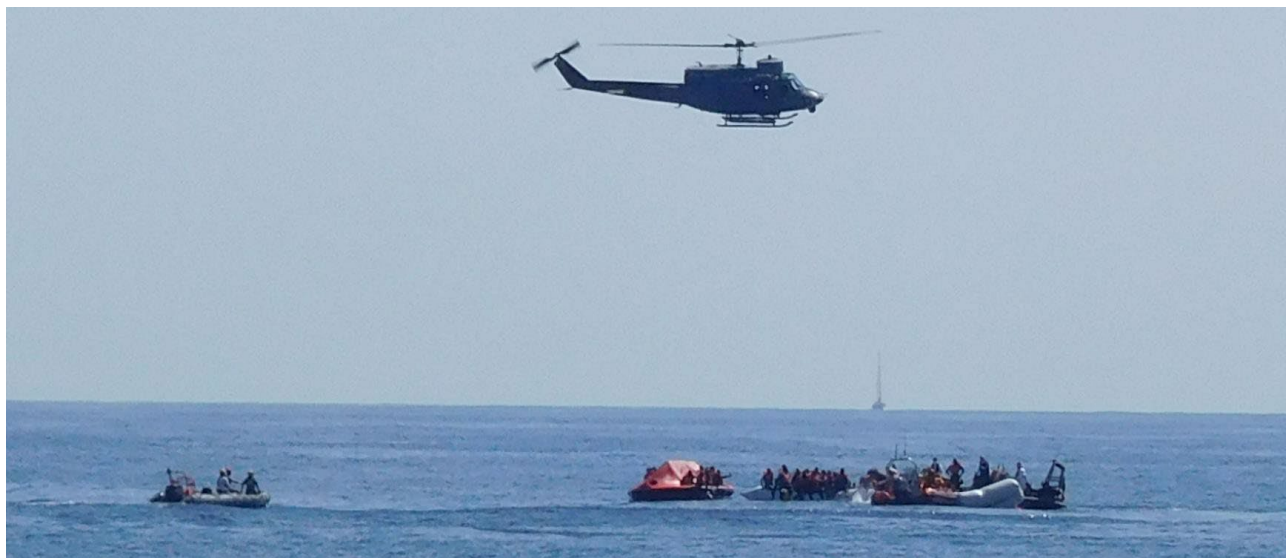
Si, tutto corretto.

UOMO 2 – Thank you so much, bye.

Grazie mille, ciao.

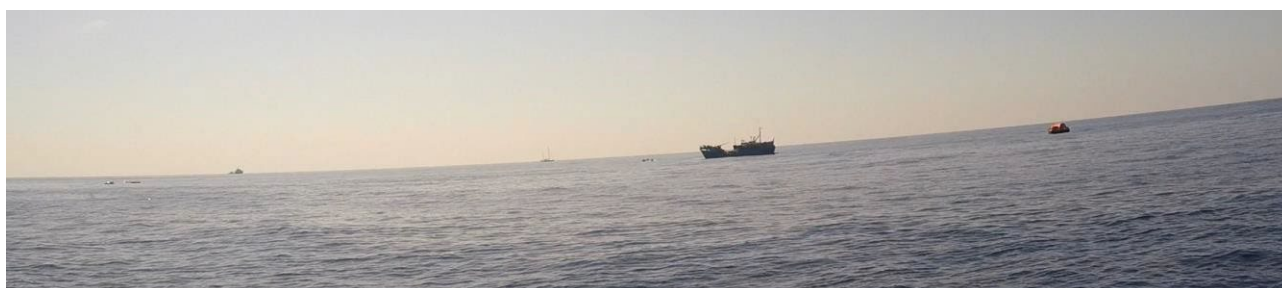
UOMO 1 – Talk to you later, bye.

Ci sentiamo dopo. Ciao.



Devono, a questo punto, riportarsi le immagini - tratte dai filmati ripresi con le telecamere GO-PRO installate sui caschi del personale presente a bordo della nave VOS HESTIA - che raffigurano lo scenario dell'area dei soccorsi il 10.9.2016 dalle ore 11.45B (ore 9.45Z) nel momento in cui è arrivata la nave VOS HESTIA²³.

Nella seguente immagine - ripresa mentre la nave VOS HESTIA era ancora in navigazione in arrivo nell'area dei soccorsi - sono visibili, da destra verso sinistra, la zattera di salvataggio, la nave IUVENTA, il rhib della nave IUVENTA (in allontanamento dalla "nave madre"), la barca a vela ASTRAL, un altro assetto navale, il gommone danneggiato vuoto e due barchette vuote²⁴.



²³²³ Al momento dell'arrivo della nave VOS HESTIA (ancora in navigazione) nell'area dei soccorsi erano in corso le operazioni di trasbordo dei migranti dalla zattera di salvataggio con la partecipazione del rhib della nave IUVENTA, del rhib della nave TOPAZ RESPONDER, del rhib della nave della marina militare irlandese LÉ JAMES JOYCE, ai quali si è poi aggiunto il rhib della nave VOS HESTIA.



²⁴ La circostanza che, oltre al gommone danneggiato, fossero presenti due barchette, i cui migranti erano stati soccorsi da altri assetti navali, emerge più nitidamente dalle immagini successive.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Nella seguente immagine - ripresa mentre la nave VOS HESTIA era ancora in navigazione in arrivo nell'area dei soccorsi - si individua il rhib della nave IUVENTA in avvicinamento al gommone vuoto danneggiato.



Nella seguente immagine, poi, dopo il ritorno del rhib della nave IUVENTA sottobordo della nave IUVENTA, si nota il gommoncino di pertinenza della nave IUVENTA, in avvicinamento al gommone bianco danneggiato.



Dalle immagini riprese nella fase iniziale dell'arrivo della nave VOS HESTIA nell'area dei soccorsi emerge nuovamente la presenza, in posizione statica, della nave della marina militare irlandese LÉ JAMES JOYCE nei pressi della nave IUVENTA.



La nave VOS HESTIA, giunta nella zona dei soccorsi, ha preso a bordo 33 persone che si trovavano sulla zattera gonfiabile, mentre le altre persone sono state prese a bordo della nave IUVENTA e della

nave militare LÉ JAMES JOYCE²⁵, sulla quale sono poi confluiti tutti i migranti originariamente trasportati sul gommone danneggiato.

²⁵ Le modalità del soccorso del gommone danneggiato risultano dalla comunicazione del 10.9.2016 delle ore 12.12B (ore 10.12Z) tra I.M.R.C.C. e la nave IUVENTA:

UOMO 1 – Yes Iuventa, go ahead.

Si Iuventa, vai pure.

UOMO 2 – (inc.) can you hear me?

(inc.) riesci a sentirmi?

UOMO 1 – yes, yes, I'm reading you. Go ahead.

Si, si, ti ricevo. Vai pure.

UOMO 2 – Ok. So, I have 1-1-5-0 (inc.).

Ok. Allora, ho 1-1-5-0 (inc.).

UOMO 1 – Yes

Si.

UOMO 2 – Rescue of (inc.) rubber boat completed.

Soccorsi del (inc.) gommone completati.

UOMO 1 – Ok. The third rubber boat?

Ok. Il terzo gommone?

UOMO 2 – People are in life raft.

Le persone sono sulla zattera di salvataggio.

UOMO 1 – People in life raft...

Le persone sono sulla zattera di salvataggio...

UOMO 2 – (inc. segnale disturbato) to the Vos Hestia (inc. segnale disturbato) to the Irish navy vessel James Joyce.

(inc. segnale disturbato) la Vos Hestia (inc. segnale disturbato) alla nave della marina irlandese James Joyce.

UOMO 1 – Ok. The situation that I have understood is this: now you rescued in total, from this morning, 3 different rubber boat, that's correct this information?

Ok. La situazione che ho capito è questa: adesso avete soccorso in totale, da questa mattina, 3 gommoni differenti, è corretta questa informazione?

UOMO 2 – Yes, I have 3 rubber boat rescued and all people are on my deck.

Si, ho 3 gommoni soccorsi e tutte le persone sono sul mio ponte.

UOMO 1 – Ok. One of this 3 rubber boat was the rubber boat with people at sea, that's correct?

Ok. Uno di questi gommoni era il gommone con le persone in mare, corretto?

UOMO 2 – Negative.

Negativo.

UOMO 1 – Negative... this rubber boat was onboard of Topaz responder?

Negativo... questo gommone era a bordo del Topaz responder?

UOMO 2 – I don't understand the question.

Non capisco la domanda.

UOMO 1 – The question is this: I want understand, from this morning you rescued 3 rubber boat. I want understand, the rubber boat with people at sea, and with the 2 corps, where are now this people?

La domanda è questa: vorrei capire, da stamattina avete soccorso 3 gommoni. Vorrei capire, il gommone con le persone in mare, e con i 2 cadaveri, dove sono adesso queste persone?

UOMO 2 – (inc. segnale disturbato) I rescued 3 rubber boat and all the people are on my deck. There is a fourth, a number four rubber boat, which started to (inc.) and we assisted this rubber boat with a life raft and the Topaz (inc.) and the navy, to take all the people out of the water and everybody was rescued.

(inc. segnale disturbato) ho soccorso 3 gommoni e tutte le persone sono sul mio ponte. C'è un quarto, un gommone numero quattro, che ha cominciato a (inc.) e abbiamo assistito questo gommone con una zattera di salvataggio e il Topaz (inc.) e la marina, per tirare tutte le persone fuori dall'acqua e tutti sono stati salvati.

UOMO 1 – Ok. Now, in total you have onboard how many people?

Ok. Adesso, quante persone avete in totale a bordo?

UOMO 2 – 4-5-0 onboard.

4-5-0 a bordo.

-
- UOMO 1 – 4-5-0 onboard, this is the sum of the 3 different rubber boat you rescued starting from this morning, that's correct?
4-5-0 a bordo, questa è la somma dei 3 diversi gommoni che avete soccorso da stamattina, orretto?
- UOMO 2 – Correct, yeah.
Corretto, si.
- UOMO 1 – ok. Now, Topaz responder now, with the Irish military vessel, has onboard the people coming from the fourth rubber boat that had that problem with the people at sea, that's correct?
Ok. Adesso, il Topaz responder adesso, con la nave militare irlandese, ha a bordo le persone che vengono dal quarto gommone che ha avuto quel problema con le persone in mare, corretto?
- UOMO 2 – The fourth rubber boat, the people have been taken to the navy and Vos Hestia...
Il quarto gommone, le persone sono state portate sulla nave militare e sulla Vos Hestia.
- UOMO 1 – Vos Hes... Ah, they have splited, this people have splited...
Vos hes... ah, le hanno divise, queste persone sono state separate...
- UOMO 2 – Yes.
Si.
- UOMO 1 – Ok. Vos Hestia..
Ok. Vos Hestia...
- UOMO 2 – Also on the Iuventa, few people also on the Iuventa.
Anche sulla Iuventa, alcune persone anche sulla Iuventa.
- UOMO 1 – Also on the Iuventa... Ok. And, I repeat again because the communication, that phone is not very clear, and I need to repeat and I need your confirmation. The fourth rubber boat, the rubber boat with people at sea, now the people are splited in Vos Hestia, Irish Navy, Iuventa and Topaz responder.
Anche sulla Iuventa... ok. E, ripeto di nuovo perchè la comunicazione, il telefono non è molto chiaro, e devo ripetere e ho bisogno della tua conferma. Il quarto gommone, il gommone con le persone a mare, adesso le persone sono divise tra Vos Hestia, nave irlandese, Iuventa e Topaz responder?
- UOMO 2 – Yes.
Si.
- UOMO 1 – That's correct?
È corretto?
- UOMO 2 – (inc. segnale disturbato) On the last one negative.
(inc. segnale disturbato) per l'ultima negativo.
- UOMO 1 – on the last one negative. No Topaz responder. Ok. Topaz didn't take some people from the fourth rubber boat.
Ok?
L'ultima negativo. No Topaz responder. Ok. Il Topaz non ha preso nessuna persona dal quarto gommone. Ok?
- UOMO 2 – Correct. They didn't tell us. What I observed is the navy, Vos Hestia and (inc.) has taken people from number four rubber boat.
Corretto. Non ce l'hanno detto. Quello che ho osservato è che la nave militare, la Vos Hestia e (inc.) hanno preso delle persone dal quarto gommone.
- UOMO 1 – Ok, now I need... now I'm proceeding to double check all this informations with Vos Hestia, Irish Navy and Iuventa. But you know this people coming from the fourth rubber boat? Because I need to regroup this people in only one vessel, this is very important that this people arrive at... in the port all together, obviously for reason to maintain the situation under control. The 2 corps, you know where are? Where are the 2 corps? On board which vessel?
Ok, adesso mi serve... sto procedendo a controllare tutte le informazioni con la Vos Hestia, la marina Irlandese e la Iuventa. Ma sapere di queste persone che vengono dal quarto gommone? Perchè devo ri-raggruppare queste persone in un'unica nave, è molto importante che queste persone arrivino al... al porto tutte insieme, ovviamente per motivazioni di mantenere la situazione sotto controllo. I 2 cadaveri, sai dove sono? Dove sono i 2 cadaveri? A bordo di quale nave?
- UOMO 2 – You tell me... (inc.)
Mi stai dicendo... (in.)
- UOMO 1 – The 2 dead people.
Le 2 persone morte.
- UOMO 2 – (inc. segnale disturbato).
- UOMO 1 – No, repeat again sir. I don't understand.

-
- No, ripeti di nuovo. Non capisco*
- UOMO 2 – Yes.
Si.
- UOMO 1 – Ok, I repeat the question: the 2 dead people onboard which vessel they are?
Ok, ripeto la domanda: le 2 persone morte, a bordo di quale nave sono?
- UOMO 2 – I hear the information for the first time that there are 2 dead. I have no (inc.) information about 2 dead.
Sto sentendo questa informazione per la prima volta che ci sono 2 morti. Non ho (inc.) informazioni riguardo 2 morti.
- UOMO 1 – You refer me, during the first telephone call, that you sited 2 dead people. Is correct this information or not?
Mi hai riferito, durante la prima telefonata, che avete localizzato 2 morti. È corretta questa informazione o no?
- UOMO 2 – No. It's negative, it's not correct.
No. Negativo, non è corretta.
- UOMO 1 – It's not correct. There aren't dead people during the rescue of the fourth rubber boat, that's correct? There aren't, there are not dead people?
Non è corretta. Non ci sono persone morte durante i soccorsi del quarto gommone, corretto? Non ci sono, non ci sono persone morte?
- UOMO 2 – No, I have not seen any dead people.
No, non ho visto nessuna persona morta.
- UOMO 1 – You havend seen any dead people. Ok. Because this is the first information that you provided me (ride) during the first call, when I received this information. Ok. You confirmed that the four rubber boat, all the people was rescued?
Non hai visto nessuna persona morta. Ok. Perché questa è la prima informazione che mi hai dato (ride) durante la prima chiamata, quando ho ricevuto questa informazione. Ok. Confermi che il quarto gommone, tutte le persone sono state soccorse?
- UOMO 2 – Yes.
Si.
- UOMO 1 – Ok.
- UOMO 2 – All rescued.
Tutti soccorsi.
- UOMO 1 – All rescued... Both, the people onboard the rubber boat and the people in the water, all the people have been rescued, this is the last communication? Ok. Perfect.
Tutti soccorsi... entrambi, le persone a bordo del gommone e le persone in acqua, tutti sono stati soccorsi, questa è l'ultima comunicazione? Ok. Perfetto.
- UOMO 2 – Correct. They're all rescued and they are on the vessel.
Corretto. Sono tutti soccorsi e sono sulla nave.
- UOMO 1 – Ok, and they are splited on the 3 different vessels, Vos Hestia, Irish navy and your vessel. Ok. Thank you so much. But you have any other rubber boat near you or the scenario is clear now?
Ok, e sono divisi su 3 differenti navi, la Vos Hestia, la nave irlandese e la vostra nave. Ok. Grazie mille. Ma ci sono altri gommoni vicino a voi nello scenario o è tutto pulito adesso?
- UOMO 2 – I heard on the radio that the Phoenix spotted unattended rubberboat.
Ho sentito alla radio che la Phoenix ha visto un gommone non presidiato.
- UOMO 1 – Yes, yes, I'm talking about your vessel, I know that Phoenix is still proceeding another rescue. Near you, there aren't other rubber boa?
Si, si. Parlo della vostra nave, so che la Phoenix sta ancora effettuando un altro soccorso. Vicino a voi, non ci sono altri gommoni?
- UOMO 2 – No. At this moment no.
No, in questo momento no.
- UOMO 1 – Ok. Is very important. Now, the next step for you, I will try to arrange in the best way, I will arrange the tranfer of the people from your vessel to another vessel, because obviously on board of your vessel 4-5-0 people is not safe to stay and to mantain all of this people onboard. But for this instruction I will call you again as soon as possible because we are still deciding which is the collector vessel of this people onboard your vessel. Ok?
Ok. È molto importante. Adesso, il prossimo step per voi, proverò ad organizzarlo nel modo migliore, orgenizzerò il trasferimento delle persone dalla vostra nave ad un'altra, perchè ovviamente a bordo della

Il gommone danneggiato risulta successivamente recuperato e condotto sottobordo della nave IUVENTA, con la conseguenza che deve escludersi che anche il predetto gommone possa essersi allontanato dalla nave IUVENTA con due persone a bordo verso le coste libiche.

Infatti, dalle seguenti immagini emerge che il gommone danneggiato, sul quale erano presenti dei sacchetti di colore nero, è stato trainato verso la nave IUVENTA.



vostra nave, non è sicuro che stiano 4-5-0 persone e mantenere queste persone a bordo. Ma per queste istruzioni vi richiamerò il prima possibile perchè stiamo ancora decidendo quale nave raccoglierà queste persone che sono a bordo della vostra. Ok?

UOMO 2 – Ok. Vos Hestia already offered us to take 300.

Ok. La Vos Hestia si è già offerta di prenderne 300.

UOMO 1 – Ah. But listen me sir, you are still transferring people from your vessel towards Vos Hestia? Now?

Ah. Ma ascolta, state ancora trasferendo persone dalla vostra nave alla Vos Hestia? Adesso?

UOMO 2 – Vos Hestia wants to take them.

La Vos Hestia vuole prendersela.

UOMO 1 – Want? But the transfer is not started, you confirm this?

Vuole? Ma il trasferimento non è ancora iniziato, confermi?

UOMO 2 – Not yet. (inc. segnale disturbato) operations. If you want I can stop...

Non ancora. (inc. segnale disturbato) operazioni. Se vuoi posso fermarlo...

UOMO 1 – Ok, ok. Please, please sir, take in mind, don't start any transfer to someone without our authorization. It's not an authorization, you consider that is very important because if you decide to use another vessel as a collector, in this way we don't take two different transfer. Please, wait a moment I will call you as soon as possible to decide which is the collector vessel for the people onboard your vessel, ok? I'm calling you as soon as possible. Thank you so much.

Ok, ok. Per favore, per favore, tieni in mente, non cominciare nessun trasferimento a nessuno senza autorizzazione. Non è un'autorizzazione, considera che è molto importante perchè se decidete di usare un'altra nave come "collezionatrice", in questo modo non facciamo due trasferimenti diversi. Per favore, aspettate un momento e richiamerò il prima possibile per decidere quale nave raccoglierà le persone a bordo della vostra nave, ok? Ti richiamo il prima possibile. Grazie mille.

UOMO 2 – (inc. segnale disturbato) and I'll wait for your instruction.

(inc. segnale disturbato) e aspetto istruzioni vostre.

UOMO 1 – Ok, that's correct. Thank you so much. Bye.

Ok, corretto. Grazie mille. Ciao.

UOMO 2 – Yeah. Bye.

Si, ciao.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Le seguenti immagini, riprese dal ponte della nave IUVENTA il 10.9.2016 alle ore 15.50B (ore 13.50Z) e alle ore 15.59B (ore 13.59Z), ritraggono il gommone danneggiato, sul quale sono presenti dei sacchetti di colore nero.





Pertanto, alla stregua delle precedenti immagini deve escludersi che anche il gommone danneggiato possa essersi allontanato, dopo la ipotizzata consegna dei migranti, dalla nave IUVENTA verso le coste libiche con due scafisti a bordo.

In seguito, su disposizione dell'I.M.R.C.C. i 371 migranti²⁶ degli eventi SAR 1328, 1329 e 1342-1344 presenti sulla nave IUVENTA sono stati trasbordati sulla nave VOS HESTIA: le operazioni sono iniziate alle ore 15.38B (ore 13.38Z) e sono terminate alle ore 18.29B (ore 16.29Z) del 10.9.2016 in posizione lat. 33°04'9"N long. 012°22'7"E, come risulta dalla comunicazione delle ore 19.17 dalla nave VOS HESTIA all'I.M.R.C.C.

Le immagini della videocamera installata sul casco indossato da MONTANINO LUCIO operatore dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L. - riprese dalle ore 15.41B (ore 13.41Z) alle ore 17.28B (ore 15.28Z) - danno ampiamente conto del fatto che nella fase del trasbordo dei migranti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA non erano presenti gommoni riconducibili a possibili scafisti, mentre era ancora presente nei pressi della nave IUVENTA il gommone danneggiato vuoto.



²⁶ Il numero complessivo esatto dei migranti trasferiti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA emerge dalla mail inoltrata l'11.9.2016 alle ore 21.13B (ore 19.13Z) dal comandante della nave VOS HESTIA all'I.M.R.C.C.



Quindi, dalle immagini tratte dai filmati ripresi con le telecamere GO-PRO installate sui caschi del personale presente a bordo della nave VOS HESTIA emerge che il personale a bordo della nave VOS HESTIA non ha avuto modo di vedere alcun gommone che si allontanasse verso le coste libiche anche nelle fasi delle operazioni di trasbordo dei migranti (eventi SAR 1328, 1329 e 1342-1344) dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA.

Pertanto, va sottolineato che, come emerge dai predetti filmati, le operazioni di trasbordo sono avvenute mentre la nave IUVENTA e la nave VOS HESTIA si trovavano a distanza ravvicinata, con numerosi e continui trasferimenti con i rhib, non solo della nave VOS HESTIA, ma anche della nave TOPAZ RESPONDER, con la conseguenza che qualsiasi allontanamento di un gommone con a bordo due scafisti sarebbe stato notato e segnalato all'I.M.R.C.C.

Devono, ora, prendersi in esame gli ulteriori elementi attinenti al trasbordo sulla nave VOS HESTIA dei migranti soccorsi dall'equipaggio della nave IUVENTA.

Al riguardo va osservato che l'I.M.R.C.C. ha disposto il trasbordo dei migranti soccorsi negli eventi SAR 1328, 1329 e 1342-1344 dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA per il successivo trasporto in Italia, tenuto conto della circostanza che la nave IUVENTA aveva una capienza ridotta tale da non poter trasportare fino in Italia un numero elevato di persone e dell'esigenza di mantenere il maggior numero di assetti navali in vista del previsto arrivo di numerosi migranti anche nei giorni successivi, come emerge dalla comunicazione del 10.9.2016 delle ore 14.15B (ore 12.15Z) tra l'I.M.R.C.C. e la nave PHOENIX (*"noi abbiamo un'esigenza c'è lo Iuventa che è una barca di circa trenta metri con 450 persone a bordo e ovviamente deve essere assolutamente svuotata perché loro non hanno capacità ovviamente di potere arrivare chissà dove"...*"Io c'ho Dignity Phoeniz e Topas che sono le tre navi che di fatto stanno uscendo dallo scenario, devo smistare sti 450 persone su tutte e tre, cioè adesso mi dovete aiutare anche voi, praticamente perché non ho alternative, perché sta

uscendo anche una nave militare ovviamente, con circa più di 700 persone, quindi non posso caricargli altre 125 persone su una nave militare, perché non ce la fanno neanche loro ovviamente, cioè in funzione che domani il tempo è buono, cioè domani il tempo è buono quindi io domani mi aspetto comunque lo stesso numero di persone, quindi non è che posso fare uscire tutti e che domani ovviamente li..."..."parliamo di 434 persone e lo Iuventa non può affrontare il mare per L'Italia con quel numero di persone li questo è il problema"), dalla comunicazione del 10.9.2016 delle ore 14.26B (ore 12.26Z) tra l'I.M.R.C.C. e la nave TOPAZ RESPONDER ("adesso stiamo ancora cercando di trasferire le persone dalla Iuventa, perchè la Iuventa ha a bordo 434 persone, ovviamente la Iuventa non è in grado di raggiungere l'Italia per trasferire tutte queste persone in condizioni sicure"..."alla luce di questo tutte le navi ONG devono lasciare l'area e ovviamente per domani e per i giorni successivi abbiamo difficoltà ad organizzare gli eventi SAR attesi") e dalla comunicazione del 10.9.2016 delle ore 15.10B (ore 13.10Z) tra l'I.M.R.C.C. e la nave TOPAZ RESPONDER ("Abbiamo necessità che, abbiamo necessità che, abbiamo bisogno che il Topaz prenda i migranti dalla Iuventa perchè abbiamo perso un'altra risorsa (asset) per domani. E domani le previsioni sono buone. Richiediamo questa soluzione perchè è la soluzione migliore, l'unica soluzione per la situazione in corso. Ok? Per favore signore, prendete i migrandi dalla Iuventa, ok?"..."ho capito che la vostra compagnia dice che potete trasportare solo 300 persone, ma ovviamente, ripeto, le nostre informazioni riguardo la vostra nave, così come la Dignity anche il Topaz responder, è che potete trasportare 400 persone. Ora, provo a descrivervi la situazione: la Iuventa è una piccola nave, di circa 30 metri, con a bordo 434 persone. Ora, sto provando a disimbarcare le persone dalla Iuventa perchè la Iuventa, ovviamente, non è in grado di raggiungere l'Italia con tutte queste persone a bordo. Ora, la questione è questa: ho bisogno della vostra assistenza perchè ho un'altra nave che sta ancora procedendo verso la Iuventa per disimbarcare parte di questi migranti. Questa nave è la Vos Hestia. È un'altra nave ONG che sta lavorando nel mare libico. Ma ovviamente quest'altra nave non è in grado di prendere 434 persone. Per questa ragione sto dividendo tutte le persone della Iuventa a bordo di barche differenti. Questa è la massima soluzione che ho. Ho una piccola barca, la Iuventa, e due più grandi che possono trasportare le persone verso l'Italia. Per favore, aiutateci a risolvere questo problema, perchè non ho nessun'altra soluzione"..."Oggi abbiamo ricevuto 2307 persone. Non è un giorno "piccolo", non sono 2 o 3 barche, ho un sacco di... e domani le previsioni meteo sono migliori, e ci aspettiamo lo stesso numero di persone, probabilmente di più. Questa è la situazione. Per domani probabilmente (ride) ridurremo molte navi per soccorrere le persone di domani, e io provo a fare del mio meglio per mantenere il massimo numero di navi nello scenario").

A tal proposito deve rimarcarsi che l'I.M.R.C.C. ha disposto che la nave VOS HESTIA prendesse a bordo un numero superiore di migranti rispetto al numero massimo, pari a 300, di persone trasportabili²⁷.

Va, ora, ribadito che nel contesto delineato l'I.M.R.C.C. dava ai vari assetti navali disposizioni tali da concentrare i migranti sul minor numero di navi per il trasporto in Italia, in modo da assicurare la presenza del maggior numero di navi nelle zone SAR in vista del previsto arrivo di numerosi migranti anche nei giorni successivi, come emerge chiaramente dalla comunicazione del 10.9.2016 delle ore 12.52 tra I.M.R.C.C. e la nave DIGNITY I: "*Ora, siamo ancora analizzando tutte le persone a bordo di ogni singola nave e stiamo decidendo quale nave dovrà raggiungere il posto di sicurezza. Perché ovviamente, alla luce delle previsioni di domani, ci aspettiamo nuove partenze. Per questo motivo*

²⁷ Comunicazione del 10.9.2016 delle ore 15.30B (ore 13.30Z) tra l'I.M.R.C.C. e la nave VOS HESTIA:

1° UOMO: Jes Good Afternoon Vos Hestia, hallo?

2° UOMO: Buon pomeriggio mi sente?

1° UOMO: Sì, la sento un po' disturbato, ascolti noi era da un po' che provavamo chiamarvi, ascoltate **abbiamo bisogno del vostro ausilio ed è anche abbastanza urgente.**

2° UOMO: Sì!

1° UOMO: **Dovete raggiungere la nave, la Nave Iuventa** che adesso io non so voi dove siete.

2° UOMO: Sì, sì siamo qui a fianco.

1° UOMO: Ok, perfetto! Il concetto qual è, che questa **la Iuventa non è una nave che può fare nessun tipo di trasferimento perché è una nave molto piccola e ha ovviamente una serie di problematiche a bordo. Li ci sono 434 persone, ora...**

2° UOMO: Sì!

1° UOMO: **Io ho cercato in tutti modi di trovare altre navi che possono fare qualcosa, prenderne, prendere i migranti, siete gli unici che potete toglierli da quella, dalla Iuventa 434 persone, so della vostra iniziale limitazione che ci avete dato di 300, però vi chiedo gentilmente, vi chiedo gentilmente di cercare di fare uno sforzo e prenderli tutti per portarli in Italia, perché quella non è una nave in condizioni di poter raggiungere le coste Italiane.**

2° UOMO: Ho capito! **se lei ci autorizza a un carico di persone** (inc.le) noi siamo (inc.le) operazioni.

1° UOMO: **Io vi dico iniziate già, autorizzati a iniziare le operazioni di trasferimento, fate in modo ovviamente di riuscire a prenderli tutti perché di fatto comunque la vostra unità comunque vi consente comunque di raggiungere un numero diciamo superiore a 300, vi chiedo lo sforzo, lo so che è la prima volta, sappiamo tante cose ovviamente, però purtroppo oggi è stata una giornata molto complessa, 2307 persone su 18 eventi diversi e non ho molte altre strade da percorrere. E quindi se per voi è ok, ve li recuperate voi e vi assegneremo ovviamente il porto non appena il Ministero dell'Interno ce lo farà conoscere, cercheremo di fare il possibile per darvi il porto più vicino.**

2° UOMO: **Perfetto!**

1° UOMO: Grazie.

2° UOMO: Allora, facciamo in questo modo, appena riesco le operazioni di imbarco degli immigrati la chiamo, le mando una mail...

1° UOMO: Affermativo.

2° UOMO: Così mi dice in quale porto devo andare va bene?

1° UOMO: Sì, quello poi successivamente, **adesso iniziate le operazioni**, ci sentiamo durante, noi parliamo con tutti in maniera costante quindi non si preoccupi la mail, la cosa, **iniziate le operazioni, queste già l'esecutivo per noi, ok?**

2° UOMO: Perfetto!

1° UOMO: Grazie mille, gentilissimo, saluti.

2° UOMO: Grazie, prego, prego.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

ovviamente proviamo a raccogliere le persone a bordo di qualche nave e mantenere sullo scenario il numero massimo di navi possibile per... le partenze previste di domani".

Peraltro, in vista del previsto arrivo di numerosi migranti nei giorni successivi l'I.M.R.C.C. dava disposizioni agli assetti navali di pattugliare le zone SAR, come emerge dalla comunicazione del 10.9.2016 delle ore 19.02B (ore 17.02Z) tra l'I.M.R.C.C. e la nave GOLFO AZZURRO: *"per domani pensiamo che avrete qualche caso SAR, come oggi. Oggi abbiamo, abbiamo avuto circa 20 casi SAR. Approssimativamente vicino Sabrata "...potete pattugliare l'area di fronte le coste della Libia, intorno la posizione 3-3 gradi, 2-5 primi nord" ..."E longitudine 0-2 gradi, 3-0 primi est".*

* * *

Orbene, alla stregua degli elementi riportati e delle valutazioni svolte deve escludersi con assoluta certezza la verifica in data 10.9.2016 dell'episodio contestato.

A ben vedere, come già evidenziato, l'insussistenza della condotta contestata non attiene esclusivamente alla collocazione temporale dell'evento in data 10.9.2016, ma riguarda anche la "consegna" all'equipaggio della nave IUVENTA dei migranti trasportati su un gommone, con due scafisti a bordo, successivamente allontanatosi verso le coste libiche, anche nell'ipotesi in cui si volesse collocare tale evento nel corso della "seconda navigazione" del 21.9.2016 sulla base delle scarse e non esplicite indicazioni fornite da BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO nella nota del 25.9.2016 inoltrata all'A.I.S.E., con la precisazione che la consegna dei migranti non emerge neanche dalla descrizione degli eventi del 10.10.2016 fornita da MONTANINO LUCIO.

Tanto più che GALLO PIETRO e BALLESTRA FLORIANA hanno, comunque, evidenziato che la "consegna" dei migranti era frutto di una loro *supposizione*, che MONTANINO LUCIO non ha mai fatto cenno ad una qualsiasi "consegna" di migranti da parte di scafisti all'equipaggio della nave IUVENTA e che, come emerge dalla comunicazione del 21.9.2016 delle ore 16.01B (ore 14.01Z) tra la nave VOS HESTIA e l'I.M.R.C.C., il gommone sul quale erano stati trasportati il 21.9.2016 i 132 migranti soccorsi dalla nave IUVENTA - poi trasbordati sulla nave VOS HESTIA - era stato distrutto dal personale della nave IUVENTA prima dell'arrivo nella zona dei soccorsi della nave VOS HESTIA, con la conseguenza che il 21.9.2016 gli operatori dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L. non avrebbero potuto individuare alcun gommone che si sarebbe allontanato con due persone di colore a bordo verso le coste libiche.

In definitiva, allora, dalla valutazione complessiva delle indicazioni fornite da BALLESTRA FLORIANA, GALLO PIETRO e MONTANINO LUCIO e dagli elementi obiettivi sopra esaminati deve escludersi con assoluta certezza che l'episodio contestato della consegna dei migranti si sia verificato

il 10.9.2016 e che l'episodio della "consegna" dei migranti da parte degli scafisti all'equipaggio della nave IUVENTA possa essere eventualmente collocato in altra data.

Ne consegue, quindi, che non vi sono margini per procedere ad una mera modifica della data del commesso reato contestato ai capi 1) e 2).

Sotto tale profilo, allora, deve escludersi la configurabilità dei reati contestati di favoreggiamento dell'immigrazione illegale e di trasporto di migranti in violazione delle norme del D.L.vo 286/1998.

Per completezza, va, infine, sottolineato che in relazione agli eventi SAR 1328, 1329, 1342-1344 e a quello riguardante un gommone danneggiato le operazioni di soccorso e di trasporto dei migranti sono state disposte dall'I.M.R.C.C. e sono state svolte sotto la direzione e il costante coordinamento dell'I.M.R.C.C., come risulta dalle comunicazioni con la nave IUVENTA, con la nave VOS HESTIA e con gli altri assetti navali.

Inoltre, non risulta in alcun modo che nei predetti eventi SAR i migranti siano stati soccorsi e trasportati dagli equipaggi della nave IUVENTA e della nave VOS HESTIA in base ad antecedenti contatti o ad accordi, preventivi o istantanei, taciti o espliciti, con eventuali organizzatori del viaggio o appartenenti ad organizzazioni criminali libiche, in modo da consentire l'ingresso illegale e il trasporto dei migranti in Italia anche in violazione delle disposizioni del D.L.vo 286/1998.

Pertanto, in ordine alle condotte contestate al capo 1), in relazione all'episodio del 10.9.2016, a TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN (quale comandante della nave IUVENTA), a GIRKE SASCHA e a SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE (quali team leader della O.N.G. JUGEND RETTET) e al capo 2) ad AMATO MARCO (quale comandante della nave VOS HESTIA) ed ALONSO MORGUI ROGER EMILIO (quale team leader della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL) deve emettersi sentenza di non luogo a procedere perché il fatto non sussiste.

* * * * *

3. CAPO 1): GLI EPISODI DEL 18.6.2017

In via preliminare deve evidenziarsi che i reati di favoreggiamento dell'immigrazione illegale e di trasporto di stranieri di cui agli artt. 81 cpv., 110 c.p. e 12 commi 3 lett. a) e d) e 3 bis D.L.vo 286/1998) commessi il 18.6.2017, fino al successivo approdo della nave italiana VOS HESTIA (sulla quale i migranti erano trasbordati dalla nave IUVENTA) a Crotone il 21.6.2017, sono stati contestati, nelle richieste di rinvio a giudizio avanzate dal Pubblico Ministero il 4.3.2022 (procedimento penale n. 816/2017 R.G.G.I.P. - n. 4060/2016 R.G.N.R.) e il 5.12.2022 (procedimento penale n. 1264/2022 R.G.G.I.P. - n. 4060/2016 R.G.N.R.), al **capo 1)** nei confronti di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

BENJAMIN (quale comandante della nave IUVENTA), GIRKE SASCHA e SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE (quali team leader della O.N.G. JUGEND RETTET) e al **capo 8**) nei confronti di AMATO MARCO (quale comandante della nave VOS HESTIA) e MOYES GILLIAN CRISTINA (quale team leader della O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL).

Sempre al capo 1) sono state contestate le condotte di favoreggiamento dell'immigrazione illegale e di trasporto di stranieri commesse il 10.9.2016 fino al successivo approdo della nave italiana VOS HESTIA (sulla quale i migranti erano trasbordati dalla nave IUVENTA) a Trapani il 12.9.2016 - analogamente alla contestazione al capo 2) delle condotte attinenti allo stesso episodio ad AMATO MARCO e ALONSO MORGUI ROGER EMILIO - nei confronti di TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN (quale comandante della nave IUVENTA), GIRKE SASCHA e SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE (quali team leader della O.N.G. JUGEND RETTET)

A seguito di rinvio pregiudiziale ai sensi dell'art. 24 bis c.p.p., disposto dal G.U.P. del Tribunale di Trapani con ordinanza del 15.3.2023, la **Prima Sezione della Corte di Cassazione** (n. 12744/2023 Reg.Gen.) con **sentenza n. 2565 del 6.7.2023** - integrata dall'ordinanza di correzione dell'errore materiale (n. 30358/2023 Reg.Gen.) emessa dalla Prima Sezione della Corte di Cassazione il 29.9.2023 (depositata il 30.10.2023) a seguito dell'ordinanza del G.U.P. del Tribunale di Trapani del 14.7.2023 - ha dichiarato la competenza del Tribunale di Trapani per i reati, tra gli altri, di cui ai capi 1) e 2) e del Tribunale di Castrovillari per il reato, tra gli altri, di cui al capo 8).

Nella predetta sentenza la Corte di Cassazione ha svolto le seguenti valutazioni:

La questione prospettata dal Tribunale va risolta in applicazione dei consolidati principi giurisprudenziali in tema di competenza territoriale per connessione derivante dalla consumazione concorsuale dei reati (art. 12 lett. a cod. proc. pen.) o dalla loro consumazione con più azioni od omissioni esecutive del medesimo disegno criminoso (art. 12 lett. b cod. proc. pen.).

È approdo pacifico che la connessione fondata sull'astratta configurabilità del vincolo della continuazione è idonea a determinare lo spostamento della competenza soltanto quando l'identità del disegno criminoso sia comune a tutti i compartecipi. Ne segue che qualora, come nel caso in esame, siano contestate ai diversi imputati distinte fattispecie di reato, anche se commesse in forma concorsuale, lo spostamento della competenza per connessione, sia per materia sia per territorio, deve avere luogo solo se l'episodio o gli episodi in continuazione riguardino lo stesso o - se sono più di uno - gli stessi imputati, giacché l'interesse di un imputato alla trattazione unitaria dei fatti in continuazione non può pregiudicare quello del coimputato

a non essere sottratto al giudice naturale secondo le regole ordinarie della competenza. (ex multis Sez. 2, n. 17090 del 28/02/2017, Bilalajez, 269960 - 01; Sez. 1, n. 8526 del 09/01/2013, Confl. comp. in proc. Baruffo e altri, Rv. 254924 - 01, Sez. 1, n. 38170 del 23/09/2008, Confl. comp. in proc. Schiavone e altri, Rv. 241143 - 01.).

Qualora i reati siano ascritti a più autori in concorso ha luogo lo spostamento della competenza per connessione ai sensi dall'art. 12 lettere a) e b) cod. proc. pen. solo se ricorra l'identità di tutti i compartecipi dei vari reati, difettando, in caso contrario, "l'unità del processo volitivo" (Sez. 1, n. 23591 del 27/05/2008 Confl. comp. in proc. Avitabile e altri, Rv. 240205 - 01; Sez. 1, n. 19537 del 12 marzo 2003, Pifferi, Rv. 224389-01).

Ai fini della connessione per continuazione e, quindi, della concentrazione della competenza presso un unico giudice, non può attribuirsi rilevanza alla consapevolezza dell'indagato che, secondo l'editto di accusa, pur non partecipando, né materialmente né moralmente, alle condotte illecite altrui sia consapevole di agire uniformandosi al disegno criminoso unitario delineato da un supposto accordo tra le O.N.G. di appartenenza sua e degli altri indagati, nei termini più compiutamente descritti dalle contestazioni relative agli illeciti amministrativi.

L'ipotesi di connessione di cui all'art.12, lett b), cod. proc. pen. si riferisce ai diversi reati che, con più azioni od omissioni, l'agente commette in esecuzione del medesimo disegno criminoso ed in attuazione, perciò, di una preventiva rappresentazione soggettiva integrante un unitario programma delinquenziale.

A questo proposito, è stato efficacemente osservato che la riconducibilità ad un'unità ideologicamente identificabile e penalmente organizzata, propria della continuazione, costituisce collegamento tra fatti criminosi che avviene non in virtù di elemento oggettivo estrinseco ai vari reati, ma "quale risultante di un elemento volitivo ed intellettuale dell'agente e con riferimento alla sola posizione del suddetto soggetto" (Sez. 6, n. 914 del 16/03/1999, Rv. 214782 - 01 PM in proc. Archidiacono; Sez. 6, n. 3444 del 19/11/1997, dep. 1998, Cunetto, Rv. 210085 - 01). Allorché, quindi, uno o più imputati agiscano per la commissione di un reato in concorso con altre persone, ignare del programma criminoso individuale attuato con la consumazione degli altri reati oggetto del procedimento, precedenti o successivi, tanto da esserne ritenute estranee, non può avere luogo la estensione della "connessione per continuazione", dato che è ontologicamente inammissibile un effetto espansivo esterno della unità ideologica del reato continuato nei confronti dei concorrenti suddetti.

Tanto posto la questione pregiudiziale posta a questa Corte va risolta come segue.

Il Tribunale di Trapani va dichiarato territorialmente competente per i reati di cui ai capi 1), ascritto in concorso Sasha Girke, Kathrin Schimdt Sasha Girke e Kathrin Schimdt.

Trattasi della contestazione ai medesimi indagati, in concorso tra loro, di condotte delittuose unificate ex art. 81, secondo comma, cod. pen., a prescindere dall'epoca di consumazione e dal ruolo attribuito ai concorrenti, dovendosi comunque dare esclusiva prevalenza alla descrizione contenuta nel capo di imputazione immune da errori, macroscopici ed immediatamente percepibili a nulla rilevando eventuali valutazioni in via prognostica, anticipatorie del merito della decisione (Sez. 1, n. 31335 del 23/03/2018, Giugliano, Rv. 273484 - 01; Sez. 1, n. 36336 del 23/07/2015, Novarese, Rv. 264539 - 01).

Ai sensi dell'art. 16 cod. proc. pen., tra i reati di pari gravità di cui all'art. 12, comma 3 lett. a), d) e 3-bis), d.lgs. n. 286 del 1998 la competenza appartiene al giudice del luogo dove è stato commesso il primo reato in ordine di tempo (sbarco eseguito a Trapani il 12 settembre 2016). [...]

Il Tribunale di Castrovillari è territorialmente competente per i reati di cui ai capi 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11), 12), 13) e 14), ascritti a Marco Amato e Cristina Moyes Gillian, nonché per il reato di cui al capo 17) limitatamente alla posizione di Marco Amato e per gli illeciti amministrativi di cui ai capi 18) e 19) dipendenti dai reati di cui ai capi 6), 9), 11) e 14).

Trattasi della contestazione ai medesimi indagati, in concorso tra loro, di condotte delittuose unificate ex art. 81, secondo comma, cod. pen.

Ai sensi dell'art. 16 cod. proc. pen., tra i reati di pari gravità di cui all'art. 12 comma 3 lett. a), d) e 3-bis), d.Lgs. n. 286 del 1998 la competenza appartiene al giudice dove è stato commesso il primo reato in ordine di tempo (capo 5).

Il reato di cui al capo 17) è connesso ex art. 12 lett. b) a quelli di cui ai capi 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11), 12), 13) e 14), limitatamente alla posizione di Marco Amato.

Quindi, la Corte di Cassazione con la predetta sentenza n. 2565 del 6.7.2023 ha dichiarato la competenza per territorio del Tribunale di Trapani per i reati, tra gli altri, di cui al capo 1), e del Tribunale di Castrovillari per i reati, tra gli altri, di cui al capo 8).

A ben vedere, però, con riferimento alle varie condotte contestate al capo 1) per i diversi episodi del 10.9.2016 e del 18.6.2017 è astrattamente individuabile il medesimo disegno criminoso esclusivamente per GIRKE SASCHA e SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, che avrebbero agito in concorso in entrambi gli episodi, mentre TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN ha agito quale comandante della nave IUVENTA solo nell'episodio del 10.9.2016 (con successivo approdo a

Trapani) e AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN ha agito quale comandante della nave IUVENTA esclusivamente nell'episodio del 18.6.2017 (con successivo approdo a Crotone).

Pertanto, alla stregua dei principi sopra enunciati, non è di immediata evidenza per questo giudice la ragione per la quale la Corte di Cassazione abbia dichiarato la competenza del Tribunale di Trapani anche per gli episodi del 18.6.2017.

Tuttavia, opera la previsione di cui all'art. 25 c.p.p. che rende vincolante nel corso del processo la decisione della Corte di Cassazione sulla competenza.

* * * * *

4. CAPO 1): PRIMO EPISODIO DEL 18.6.2017

Ciò posto, deve ribadirsi che le condotte del primo episodio del 18.6.2017 sono contestate al **capo 1)** ad AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN (quale comandante della nave IUVENTA di proprietà della fondazione Stichting Jugend Rettet NL), GIRKE SASCHA e SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE (quali team leader della O.N.G. JUGEND RETTET).

In particolare, ai predetti imputati si contestano le condotte di favoreggiamento dell'immigrazione illegale e di trasporto di stranieri, per avere riconsegnato ai trafficanti libici in acque internazionali - dopo aver partecipato alle operazioni di soccorso di numerosi migranti provenienti dalle acque territoriali libiche - tre imbarcazioni, una delle quali (contrassegnata con le lettere "KK") riutilizzata nel successivo evento migratorio del 26.6.2017, con la precisazione che i migranti poi sono stati trasbordati dalla nave IUVENTA sulla nave italiana VOS HESTIA approdata al porto di Crotone il 21.6.2017.

In prospettiva accusatoria la principale fonte probatoria del primo episodio del 18.6.2017 (eventi SAR 944 e 945) è costituita dall'annotazione del 7.7.2017 dell'agente sottocopertura, ufficiale di p.g. in servizio al Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato, imbarcato dal 19.5.2017 sulla nave VOS HESTIA con le generalità di BRACCO LUCA, quale addetto alla sicurezza a bordo per conto dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L.

Si riporta, con diverso carattere grafico, la parte di interesse della predetta annotazione di p.g.:

Lo scorso 18 giugno si sono verificati 2 eventi SAR, che hanno visto il coinvolgimento della motonave "VOS HESTIA" (ore 06.15 e ore 11.00).

In particolare, alle ore 06.15 del 18.6.2017, la citata motonave era presente in area SAR 1, tra le 12 e le 20 miglia dalle acque territoriali libiche, di fronte alla città libica di Zwuara.

In loco si trovavano:

- 3 barconi in legno con migranti a bordo partiti dalle coste libiche;
- 1 motovedetta della Guardia Costiera libica;

- 1 barchino con alcuni trafficanti;
- la motonave "IUVENTA", battente bandiera olandese ed operante per conto della ONG tedesca "JugendRettet" con 2 RHIBS (gommoni di supporto per le operazioni di soccorso).

All'inizio dell'attività di osservazione, lo scrivente ha avuto modo di osservare che la motovedetta della Guardia Costiera ed il barchino dei presunti trafficanti si sono allontanati dallo scenario, dirigendosi verso le coste libiche. Successivamente sono iniziate le attività di recupero dei migranti da parte dei RHIBS della "IUVENTA" e della "VOS HESTIA" e gli stranieri sono stati trasbordati sulle citate imbarcazioni.

In particolare, uno dei natanti con migranti a bordo era contrassegnato da due lettere KK di colore rosso (Figura 6).



Figura 6: natante contrassegnato dalle lettere "KK"

Si evidenziano le seguenti "anomalie" notate nel corso dell'attività *undercover*:

- al termine delle operazioni di soccorso, **alle ore 07.53**, il RHIB di colore verde di pertinenza della "IUVENTA" si è avvicinato a **2 dei 3 barconi in legno ormai vuoti** utilizzati dai migranti. Uno dei 2 barconi, il primo a sinistra riprodotto nella foto n. 7, era quello contrassegnato dalle **lettere KK** (Figura 7). Successivamente è stato recuperato anche il terzo natante utilizzato dai migranti ed avvicinato anch'esso alla "IUVENTA". Alla fine di tali manovre, i 3 natanti in argomento si trovavano tutti nei pressi della "IUVENTA";
- successivamente **2 dei menzionati barconi in legno** sono stati "legati" tra loro con una cima e gli operatori che si trovavano a bordo del RHIB della "IUVENTA" li hanno trainati verso le coste libiche, lasciandoli poi alla deriva. All'orizzonte, lo scrivente ha avuto modo di constatare la presenza di alcuni barchini, verosimilmente in uso ai trafficanti,

che stazionavano in quello specchio acqueo in stato di attesa, come meglio di seguito descritto;

- gli operatori a bordo del citato RHIB sono poi tornati verso la "IUVENTA", procedendo al recupero del barcone contrassegnato dalle **lettere KK**, che veniva trainato con una cima verso le coste libiche. Sul punto, lo scrivente ha avuto modo di osservare che i soggetti a bordo del RHIB si sono avvicinati maggiormente alle coste libiche rispetto a quanto fatto precedentemente nel corso delle operazioni di traino degli altri 2 barconi (Figura 8);



Figura 7: RHIB della Iuventa recupera le barche in legno vuote, legandole poi con una cima



Figura 8: RHIB Iuventa trasporta barca in legno verso la costa libica

- infine, il natante contrassegnato dalle **lettere KK** di colore rosso, dopo essere stato trainato fino alle acque territoriali libiche, è stato lasciato alla deriva in direzione di alcuni barchini di trafficanti che si trovavano nelle vicinanze (Figura 9).



Figura 9: RHIB Iuventa trasporta barca in legno verso la costa libica

- alcuni soggetti che si trovavano già a ridosso delle acque territoriali libiche hanno provveduto dapprima al recupero del barchino contraddistinto dalle lettere KK, assicurandosi successivamente anche le altre due barche in legno "legate" in precedenza con una cima dagli operatori del RHIB della "IUVENTA". Nel frangente, quest'ultima imbarcazione si allontanava. I movimenti descritti sono stati notati dallo scrivente con lo zoom della propria macchinetta fotografica.

[...]

Il 26 giugno scorso, la motonave "VOS HESTIA" è stata coinvolta in un altro evento SAR. **Tra le ore 05.50 e le ore 06.20**, in area SAR 1, tra le 12 e le 20 miglia dalle acque territoriali libiche, di fronte alla città libica di Zwuara, erano presenti:

- la "VOS HESTIA";
- la "IUVENTA";
- una imbarcazione con migranti a bordo;
- un gommone con 3 soggetti a bordo, verosimilmente trafficanti, allontanatosi prontamente verso le coste libiche. Uno dei menzionati soggetti aveva un apparato ricetrasmittente, attraverso il quale ha effettuato una comunicazione.

Alle ore 08.00, è sopraggiunto un natante in uso alla Guardia Costiera libica.

Più in generale, si rappresenta che i gommoni con i migranti a bordo sono solitamente contraddistinti da lettere o numeri.

Si riporta la sequenza temporale di quanta osservato:

[...]

Alle ore 08.38, è stata riscontrata la presenza del natante contrassegnato dalle lettere KK, già osservato nel corso dell'evento SAR del 18.6.2017. Come ampiamente descritto nel secondo capitolo della presente annotazione, il natante in argomento era stato "restituito" da operatori della "IUVENTA" ai trafficanti che avevano "scortato" i migranti fino all'area dei soccorsi (Figura 21).



Figura 21: barchino contrassegnato dalle lettere "KK"

[...]

Con particolare riferimento alla segnalata motovedetta della Guardia Costiera libica, già notata verso le ore 08.00, si riporta quanto segue:

- alle ore **08.38**, unitamente al citato natante contraddistinto dalle lettere KK, e stata notata una imbarcazione che recava la scritta Guardia Costiera libica, già vista in pregresse operazioni di soccorso. Nell'occasione, si trovavano a bordo 5 soggetti (di cui 3 con tute mimetiche) (Figura 26).



Figura 26: barchino "KK" ed unità della Guardia Costiera libica



Figura 27: particolare della Guardia Costiera e del barchino "KK"

[...]



Figura 30: motovedetta della Guardia Costiera libica

Deve, a questo punto, darsi conto degli elementi, relativi al primo episodio del 18.6.2017, riportati nell'informativa della Squadra Mobile della Questura di Trapani, del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato di Roma e del Nucleo Speciale di Intervento del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di Roma del 10.6.2020:

Stando a quanto osservato, gli operatori della "IUVENTA" hanno consentito a non meglio individuati soggetti operanti al confine con le acque territoriali libiche di recuperare 3 imbarcazioni utilizzate dai migranti per la partenza da quelle coste.

[...]

All'informativa del 14.07.2017 è stata allegata anche la Crew List della "IUVENTA" del 14.6.2017 relativa all'equipaggio partito da Malta il 17 giugno scorso contenente le generalità dei predetti soggetti. Da tale documentazione, è emerso che, in occasione delle operazioni di soccorso del 18.6.2017:

- il Comandante dell'imbarcazione si identifica per BEIGUI Dariush, nato in Germania il 27.7.1978;
- sono riportati una serie di nominativi, tutti aventi il ruolo di "Crew", ossia inquadrati come equipaggio;
- le comunicazioni ambientali hanno documentato che, in plancia, è sempre presente PASTOR Jose, nato in Spagna il 18.12.1977.

Da quanto descritto, a parere di questa polizia giudiziaria, è del tutto evidente che l'intera operazione di recupero dei 264 migranti da n. 3 barconi (eventi nn. 944 e 945 di IMRCC) effettuata dalla nave IUVENTA della ONG *Jugend Rettet* e dalla nave VOS HESTIA della ONG *Save The Children* era avvenuta con la piena collaborazione degli scafisti.

I migranti, a bordo delle loro imbarcazioni autonomamente naviganti e in relativa sicurezza (la nave IUVENTA aveva peraltro riferito alle ore 06:12 a IMRCC che le tre imbarcazioni erano

“...omissis... in buone condizioni di stabilità...omissis...”, come riportato sul brogliaccio della stessa Centrale Operativa), erano poi stati trasbordati nella loro totalità sulla nave VOS HESTIA con la collaborazione attiva di nave IUVENTA.

I suddetti trafficanti-scafisti recuperavano poi i tre natanti utilizzati in precedenza, mediante diretto intervento e con la collaborazione del personale della nave IUVENTA, per poi fare rientro verso le coste libiche.

A comprova del traffico di migranti in atto e della relativa organizzazione che ne costituiva l'ossatura presupposta, si ribadisce che il natante blu con la scritta “KK” verrà rinvenuto in un altro analogo evento di trasporto migranti il giorno 26 giugno 2017, alla presenza delle stesse navi IUVENTA e VOS HESTIA.

L'intera azione si svolgeva in condizioni meteomarine ottimali ed ore diurne, con relativa normale operatività e senza che vi fossero evidenziate condizioni di emergenza o pericolo imminente da parte degli scafisti stessi né dei migranti, tali da richiamare all'osservatore l'idea di assistere ad un vero e proprio frangente di *Search and Rescue*.

La VOS HESTIA aveva dapprima trasbordato ed accolto direttamente 185 migranti da due barconi, mentre i restanti 83 migranti del terzo barcone erano stati inizialmente trasbordati sulla IUVENTA, per poi trasferirli sulla VOS HESTIA (che quindi dall'evento accoglieva in totale 268 migranti).

Infine, la totalità dei 268 migranti in parola (di cui 83 provenienti dalla IUVENTA) sono stati poi trasportati dalla VOS HESTIA presso il porto di Crotona, dove sono stati sbarcati in data 21 giugno 2017 insieme ai 248 migranti che la VOS HESTIA aveva già a bordo a seguito di precedenti recuperi del giorno precedente.

Per quanto attiene ai 108 migranti (evento n. 947 di IMRCC), questi sono stati dapprima recuperati dalla IUVENTA, che poi successivamente li ha trasbordati sulla nave PHOENIX della ONG MOAS, la quale li ha poi condotti e sbarcati presso il porto di Pozzallo in data 20 giugno 2017.

Pertanto, occorre analizzare la condotta del personale della nave IUVENTA e della nave VOS HESTIA, nelle varie fasi dell'evento (arrivo sulla scena, comunicazioni intrattenute con IMRCC, azioni successive al trasbordo), al fine di delineare l'eventuale insorgenza di profili di responsabilità.

[...]

In capo ai due comandanti delle navi IUVENTA e VOS HESTIA, così come ai comandanti dei relativi *rhib* intervenuti, secondo quanto previsto dalla normativa internazionale vigente in materia di ricerca e soccorso marittimo, vigeva l'obbligo giuridico di valutare (...*to assess*...) lo scenario operativo trovato al momento dell'arrivo sulla scena (...*on scene*...), onde riferire all'ente coordinatore (nel caso di specie IMRCC) per metterlo nelle condizioni di operare le scelte gestionali e di coordinamento più opportune.

Orbene, durante tutte le fasi dell'evento, né il comandante della nave IUVENTA, né il comandante della nave VOS HESTIA, né i comandanti dei vari *Rhib* delle predette navi, hanno

valutato la situazione e lo scenario in cui dovevano operare, **al fine di riferirli** all'ente coordinatore IMRCC, pur avendone obbligo giuridico, in quanto (si riporta di seguito lo stralcio del manuale IAMSAR volume III, sezione 2-1 (di cui alla IMO RESOLUTION A.894(21) e successivi emendamenti) richiamato in seno ai capitoli III (reg. 28) e V (in particolare, regg. 7, 21 e 29) della convenzione internazionale SOLAS 74 (come emendata), approvata in Italia con legge 23 maggio 1980, n. 313 (testo in inglese – libera traduzione, non ufficiale, a fianco):

“...omissis...

Initial action by assisting craft (azioni iniziali da intraprendere nell'assistenza a un'unità)

Vessel assisting (nave che assiste)

...omissis...

Proceeding to the area of distress (durante il tragitto verso l'area di pericolo)

...omissis...

Assess the distress situation to prepare for operations on-scene (valutare la situazione di pericolo per preparare le operazioni sulla scena)

...omissis...

On-board preparation (preparazione a bordo)

...omissis...

A vessel en route to assist a distressed craft should prepare for possible SAR action on scene, including the possible need to recover people (una nave diretta ad assistere un'unità dovrebbe predisporre per l'azione di ricerca e soccorso sulla scena, includendo la possibile necessità di recupero di persone)

...omissis...

Master of vessels proceeding to assist should assess the risks they may encounter on scene, including the risks such as those associated with leaking cargo, etc. Information should be sought as necessary from the distressed craft and/or from the RCC. (I comandanti delle navi che procedono ad assistere dovrebbero valutare i rischi che potrebbero incontrare sulla scena, includendo i rischi come quelli associati a colaggi di carico, etc.. dovrebbero essere ricercate informazioni, come necessario, dall'unità in pericolo e/o dall'ente coordinatore del soccorso RCC)

...omissis...

Inoltre, la convenzione internazionale Solas, regola 33.4, prevede (testo in inglese – libera traduzione, non ufficiale, a fianco)

The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 on being informed by the persons in distress or by the search and rescue service or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

Il comandante di una nave deve essere rilasciato dall'obbligo imposto dal paragrafo 1 e, se la sua nave è stata requisita, dall'obbligo imposto dal paragrafo 2, al momento in cui viene informato dalle persone in pericolo o dal servizio di ricerca e soccorso o dal comandante di un'altra nave che ha raggiunto tali persone, che tale assistenza non è più necessaria.

Pertanto, ragionando *a contrariis*, si desume il fatto che il legislatore pattizio (*ubi lex voluit dixit, ubi noluit taquit*) abbia inteso esplicitamente limitare l'impiego delle navi mercantili (e non solo) impiegate forzosamente per lo svolgimento di accertamenti ascrivibili al novero dell'attività SAR, al minimo tempo necessario per valutare se l'assistenza inizialmente segnalata o richiesta sia (ancora) necessaria.

Al contrario, i comandanti dei Rhib (così come il personale delle ONG *Jugend Rettet* e *Save The Children* intervenuto sui *rhib* stessi o comunque presente in assistenza a bordo delle navi IUVENTA e VOS HESTIA) così come i comandanti della nave VOS HESTIA, MARCO AMATO e della IUVENTA, BUJA JONAS, hanno evitato artatamente di eseguire l'obbligatoria fase di valutazione (*assessment*) e di riporto all'Autorità coordinatrice IMRCC.

Essi omettevano di riferire tutti i connotati dello scenario, evitando accuratamente altresì di rappresentare a IMRCC che trattavasi di una situazione potenzialmente configurabile come "procurato allarme", e di concomitante tentativo di esecuzione di trasporto illegale di migranti in Italia provenienti dalla Libia (messo in atto dagli scafisti-trafficienti, che svolgevano di fatto la scorta di accompagnamento ed erano presenti su natanti poco distanti dai barconi che contenevano i migranti ed impiegati per il viaggio dalla Libia fino al punto di trasbordo).

Al contrario, oltre che omettere le obbligatorie informazioni sulla valutazione di scenario, i comandanti predetti si integravano immediatamente nel disegno criminoso dei trafficanti con comportamenti che denotavano una chiara premeditazione e accordo con gli stessi, comprovata in particolare modo dal fatto che dopo l'avvenuto trasbordo dei gruppi di migranti vi era stata la "silenziosa" e celere riconsegna ai trafficanti stessi dei natanti impiegati, senza che di tale relevantissimo aspetto fosse fatta menzione (quantomeno non di certo fedele) nei rapporti scritti o verbali verso IMRCC.

Di notevole rilevanza appare il fatto che, ai sensi della sezione I-2 del già citato manuale IAMSAR, la nave IUVENTA e la nave VOS HESTIA e di conseguenza i relativi Rhibs (a parere di questa polizia giudiziaria l'azione della nave madre e dei Rhibs, ai fini della valutazione della scena operativa, deve essere intesa in senso unitario e complessivo) costituivano i primi soggetti intervenuti sulla scena.

Tale circostanza rileva ai fini delle aspettative di garanzia e fedeltà che l'ente coordinatore del soccorso, *ex lege*, riponeva sia nel comandante della IUVENTA, BUJA JONAS, ma soprattutto nel comandante della VOS HESTIA, MARCO AMATO in quanto nave italiana.

Infatti, quest'ultimo, ricopriva anche la funzione di ufficiale di polizia giudiziaria e pertanto titolare degli obblighi di cui agli articoli, tra gli altri, 57, 347, 354, 357 cpp.

In tal modo, con piena coscienza e volontà, essi hanno precluso a IMRCC di intraprendere qualsiasi azione opportuna e di competenza o comunque nelle proprie facoltà e possibilità istituzionali (ad esempio: disposizioni di coordinamento finalizzate all'intervento di altri assetti navali istituzionali e non, richiesta di assetti militari per intervento in alto mare nei confronti di unità senza bandiera che stava commettendo un grave reato, comunicazioni ad altri Stati, comunicazioni urgenti alle autorità giudiziarie competenti, etc.), procedendo invece a proprio

comodo ed a proprio vantaggio per portare a termine il disegno criminoso e pertanto trasbordando tutti i migranti sulla nave IUVENTA con successivo trasbordo sulla VOS HESTIA. Essi non hanno riferito nulla a IMRCC sulla destinazione delle tre unità in legno dove erano stati trasportati i migranti, così come circa la presenza, nei pressi, dei barchini con a bordo trafficanti, che rimanevano in attesa di “avere indietro” le predette unità in legno su cui evidentemente riponevano forte interesse per proseguire le proprie attività criminose.

Come già detto, l’attività dell’*undercover* ha consentito di accertare invece che le tre unità in legno su cui erano stati trasportati i migranti sono state rimorchiate dal *rhib* della IUVENTA per alcune centinaia di metri in direzione della costa libica, al fine di andare incontro ai predetti barchini dei trafficanti, nella cui disponibilità venivano poi lasciate.

Subito dopo, il *rhib* è tornato nei pressi della IUVENTA.

[...]

l’operazione svolta dalla nave IUVENTA e con l’assistenza della nave VOS HESTIA, almeno nelle fasi preliminari si configura esattamente quale “consegna concordata” di migranti e non di certo come “soccorso in mare”.

Analogamente al precedente trasbordo, i due comandanti delle predette navi hanno artatamente omesso qualsiasi comunicazione a IMRCC sulla valutazione effettiva e fedele dello scenario in corso, onde portare a termine il proprio rispettivo disegno criminale.

[...]

Il comandante della nave VOS HESTIA, a seguito degli eventi cui aveva partecipato attivamente nella mattina del 18 giugno 2017, redigeva apposita messaggistica ufficiale nei confronti dell’ente coordinatore dei soccorsi IMRCC.

In particolare, con e-mail del 18 giugno 2017 alle ore 11:42, inviata dalla casella di posta elettronica bridge@voshestia.fleetvroom.com ed avente ad oggetto “VOS HESTIA-STATE OF FACT”, il comandante della nave riferiva, tra gli altri, a IMRCC le sequenze fattuali che avevano caratterizzato gli eventi della mattina di quel giorno.

In tale email veniva artatamente omesso di riferire che la riconsegna delle tre unità nei confronti dei trafficanti, che attendevano poco distante dalla zona operazioni, era avvenuta a cura di un *rhib* della nave IUVENTA e che gli stessi trafficanti subito dopo avevano scortato un ulteriore natante carico di migranti da consegnare alla IUVENTA.

Si riporta stralcio della comunicazione contenuta nella predetta e-mail (libera traduzione, non ufficiale, riportata di seguito):

...omissis...

ORE 08:15 An unidentified boat approaches the area and start towing the empty wooden boats towards the Lybian coast.

...omissis...

Traduzione:

...omissis...

Ore 08:15 una barca non identificata si avvicina all’area e inizia a rimorchiare le barche in legno vuote in direzione della costa libica.

...omissis...

Sullo "STATE OF FACT" è pertanto mendace, anche per omissione, la rappresentazione dei fatti, in quanto con dolo viene attribuita l'azione di rimorchio (che evidentemente, come l'AMATO ben sapeva, costituisce un presupposto di reato) a ignoti.

L'AMATO, per contro è ben cosciente che l'unità rimorchiante è costituita dal *rhib* della nave IUVENTA, con la quale aveva pienamente e attivamente collaborato durante l'intera esecuzione dei recuperi.

La prova della malafede del comandante AMATO si rinviene nella conversazione (alla quale era egli presente) captata in ambientale n. 12621 – RIT 145/16 (Plancia VOS HESTIA) delle ore 09:22 dello stesso giorno 18 giugno 2017, di cui si riporta stralcio:

Va, allora, riportata la versione trascritta dai periti della conversazione ambientale n. 12621 del 18.6.2017 delle ore 9.22B (ore 7.22Z) avvenuta nella plancia della nave VOS HESTIA, con la precisazione che, come risulta dal sunto della p.g., erano presenti il Primo ufficiale ROMANO VITO LEONARDO (UOMO 1), GALLO PIETRO (UOMO 2), il comandante AMATO MARCO e il nostromo STRAMBELLI ORONZO:

UOMO 1 – Quanti (*inc.*) c'abbiamo qua? (*inc.*) perché è tutto tranquillo, ci metto...

UOMO 2 – Master, allora giù...

UOMO 1 – Quanti (*inc.*) c'abbiamo?

UOMO 2 - No...

UOMO 3 – Fuori non c'è.

UOMO 2 – Du' para!

Due paia!

UOMO 3 – No, questo niente. (*inc.*).

UOMO 1 – Come, **ci sta una... un RHIB che si sta trainando i... i tre barconi** che (*inc. rumore copre la voce*).

UOMO 2 – Che barconi?

UOMO 1 – I tre barconi...

UOMO 2 – Ah! Sì, sì.

UOMO 1 - E... e poi ci... **è arrivato un altro tutto sparato, questo bianco qua, e prima è andato lui sopra i barconi, poi c'è stato un altro RHIB che li ha presi a rimorchio e se n'è andato; poi quello si è allontanato e sta dirigendo verso gli...** Poi Iuventa mi ha chiamato un'altra volta e voleva sapere quanti ce ne avevamo a bordo e se potevamo prendere il carico. Gli ho detto: No, noi non possiamo prendere nessuno, siamo qua solo in assistenza e... e basta. Non possiamo prendere più nessuno e...

UOMO 2 – Siamo pure...

UOMO 1 – ...(*inc.*) cinquecentoquindici.

UOMO 2 - ...siamo pure a corto di provviste...

UOMO 1 – E lo so, gliel'ho detto.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 2 – Perché (*inc. sovrapposizione di voci*).

UOMO 1 – Poi ho sen... ho sentito Gillian che ha detto che (*inc. voce in lontananza*). E... e niente, dobbiamo parlare e...

UOMO 2 – (*inc.*).

UOMO 1 – Lo Iuventa è al limite!

UOMO 2 – Non procede (*inc. voce in lontananza*).

UOMO 1 – Sì, e...

UOMO 2 – C'è solo uno? (*inc.*)

UOMO 1 – (*inc.*). Anche perché...

UOMO 2 - Perché non...

Al riguardo, però, va sin da subito precisato che, in relazione al tenore della predetta conversazione n. 12621 del 18.6.2017 delle ore 9.22B (ore 7.22Z), l'imputato AMATO MARCO all'udienza preliminare del 10.2.2024 ha sostenuto che nel dialogo captato la parola "*rhib*" (Rigid Hull Inflatable Boat, ossia battello gonfiabile a chiglia rigida) era riferita alle barche dei "*facilitatori*" e non ai mezzi di soccorso di pertinenza della nave IUVENTA.

Del resto, dalle immagini risulta che i barconi sono stati prima trainati dal gommoncino LILLY, di pertinenza della nave IUVENTA, e non anche dal rhib IUVENTA RESCUE, e poi recuperati da un'imbarcazione non identificata allontanatasi verso le coste libiche.

Tanto precisato va, ora, ripresa l'esposizione dell'informativa di p.g. del 10.6.2020:

Il Team Leader della ONG *Save The Children*, Gillian MOYES, in data 19 giugno 2017 alle ore 22:27 inviava dalla casella SAR-TL@savethechildren.org il SAR SITUATION REPORT, tra gli altri, a IMRCC e al Ministero dell'Interno Italiano, rappresentando falsamente le circostanze fattuali accadute nei recuperi della mattina del 18 giugno 2017 a cura della nave VOS HESTIA e della NAVE IUVENTA, omettendo artatamente elementi essenziali delle relative vicende.

Infatti, si legge all'interno del SAR SITUATION REPORT predetto (enfasi e grassetto a cura del redattore):

1. *basic information/dati generali*

<i>...omissis...</i>	<i>...omissis...</i>
<i>Boat after interception/ Circostanze di rilascio del mezzo</i>	<i>...omissis...</i> 2. <i>imbarcazioni in legno. Una imbarcazione è stata marcata con pittura spray rossa SAR 18/06/17. <u>Ma è stata portata via da un'imbarcazione non identificata. Le altre due sono state curate dalla M/N IUVENTA, ma sono state portate via anche loro dalla stessa imbarcazione non identificata.</u></i>

...omissis...	...omissis...
<i>Suspected facilitators nationalities</i> <i>Nazionalità sospetti facilitatori</i>	<u>Nessuna persona sospetta a bordo.</u>
...omissis...	...omissis...

2. description of the event/ descrizione dell'evento

<p>...omissis...</p> <p>08:15 An unidentified boat approaches the area and start towing the empty wooden boats towards the Lybian coast.</p> <p>...omissis...</p> <p>Traduzione:</p> <p>...omissis...</p> <p>08:15 una barca non identificata si avvicina all'area e inizia a rimorchiare le barche in legno vuote in direzione della costa libica.</p> <p>...omissis...</p> <p>10:30 in position 33° 01.9N – 012° 27.8E distance 12.9 miles from the Lybian coast, we sighted one rubber boat. We alerted the M/N IUVENTA and the M/V SEAFUCHS for the rescue. At the moment the rubber boat is still inside the Lybian territorial waters, so we wait for them reaching the international waters.</p> <p>10:45 rubber boat in position 33°01.0N – 012°30.7E at 12.1 miles from the Lybian coast. The Fast Rescue Boats of the IUVENTA and SEAFUCHS start the rescue. We keep in position in stand-by.</p> <p>Traduzione:</p> <p>...omissis...</p> <p>10:30 in posizione 33° 01.9N – 012° 27.8E alla distanza di 12.9 miglia dalla costa libica, abbiamo avvistato un gommone. Abbiamo allertato la nave IUVENTA e la nave SEAFUCHS per il soccorso. Al momento il gommone è ancora all'interno delle acque territoriali libiche, pertanto abbiamo atteso che raggiungesse le acque internazionali.</p> <p>10:45 gommone in posizione 33°01.0N – 012°30.7 E a 12.1 miglia dalle coste libiche. Il battello di emergenza veloce della IUVENTA e della SEAFUCHS iniziano il soccorso. Noi restiamo in posizione in attesa.</p> <p>...omissis...</p>
--

Il mendacio del SAR SITREP predetto deriva dai seguenti aspetti:

1. la vicenda relativa al rientro verso le coste libiche delle n. 3 imbarcazioni di legno impiegate per il trasporto di migranti poi trasbordati tra le ore 06:30 circa e le ore 11.00 circa della mattina del 18 giugno 2017, viene attribuita alla paternità di un'"imbarcazione non identificata", seppure era noto che il mezzo con cui era stata attuata la riconsegna ai trafficanti era il *rhib* della IUVENTA.
2. Non viene indicata la presenza di alcun soggetto facilitatore, seppure è chiaro che vi fossero trafficanti attivamente impegnati nelle "consegne" sia durante che dopo i trasbordi.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Va, infine, riportata la conversazione ambientale n. 47962 del 19.6.2017 delle ore 15.06B (ore 13.06Z) avvenuta all'interno della plancia della nave VOS HESTIA:

UOMO 1 – L'importante è che lo hanno preso, (*inc. rumore copre la voce*), quindi è confermato il discorso, perché (*inc. rumore copre la voce*) **c'è lo spray sopra**, giusto?

UOMO 2 – A me interessa... l'importante è che (*inc. rumore copre la voce*).

UOMO 1 - (*inc. musica copre la voce*). Davide!

Davide – Sì, master!

UOMO 1 – I due... i gommoni sono le tre barche (*inc.*) con la Iuventa?

Davide – Sì!

UOMO 1 – Noi... **noi abbiamo marcato... noi abbiamo marcato...**

UOMO 2 – **Con lo spray.**

Davide – **Una l'abbiamo marcata**, sì, sì, sì, sì.

UOMO 1 – Va beh!

Davide – **Gli altri con la Iuventa dopo, che se li rimorchia** (*inc.*). **Una l'abbiamo marcata.**

UOMO 1 – **Poi so' venuti i trafficanti e se le so' prese loro le barche?**

Davide – **Sì, sì! Però...**

UOMO 1 - Sì!

Davide - **...prima li ha rimorchiati la Iuventa e poi si sono avvicinati loro.**

UOMO 1 – E poi si so' avvicinati loro.

Davide – Sì, sì, sì.

UOMO 1 – Oh! (*inc. rumore copre la voce*).

* * *

In relazione agli elementi emergenti dall'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 e dall'informativa di p.g. del 10.6.2020 deve rimarcarsi che, sulla base degli elementi già raccolti in fase di indagine e soprattutto degli ulteriori elementi acquisiti nel corso dell'udienza preliminare, gli eventi relativi al primo episodio del 18.6.2017 si sono svolti secondo modalità diverse rispetto a quelle descritte dall'agente sottocopertura nell'annotazione del 7.7.2017, tanto da non potersi condividere le conclusioni rassegnate dalla p.g. nell'informativa del 10.6.2020, con la conseguenza che i fatti accertati assumono una connotazione difforme rispetto alle condotte contestate.

Infatti, in base agli elementi di seguito esaminati deve, innanzitutto, escludersi la presenza di un barchino di presunti trafficanti nell'area dei soccorsi nella fase iniziale delle operazioni.

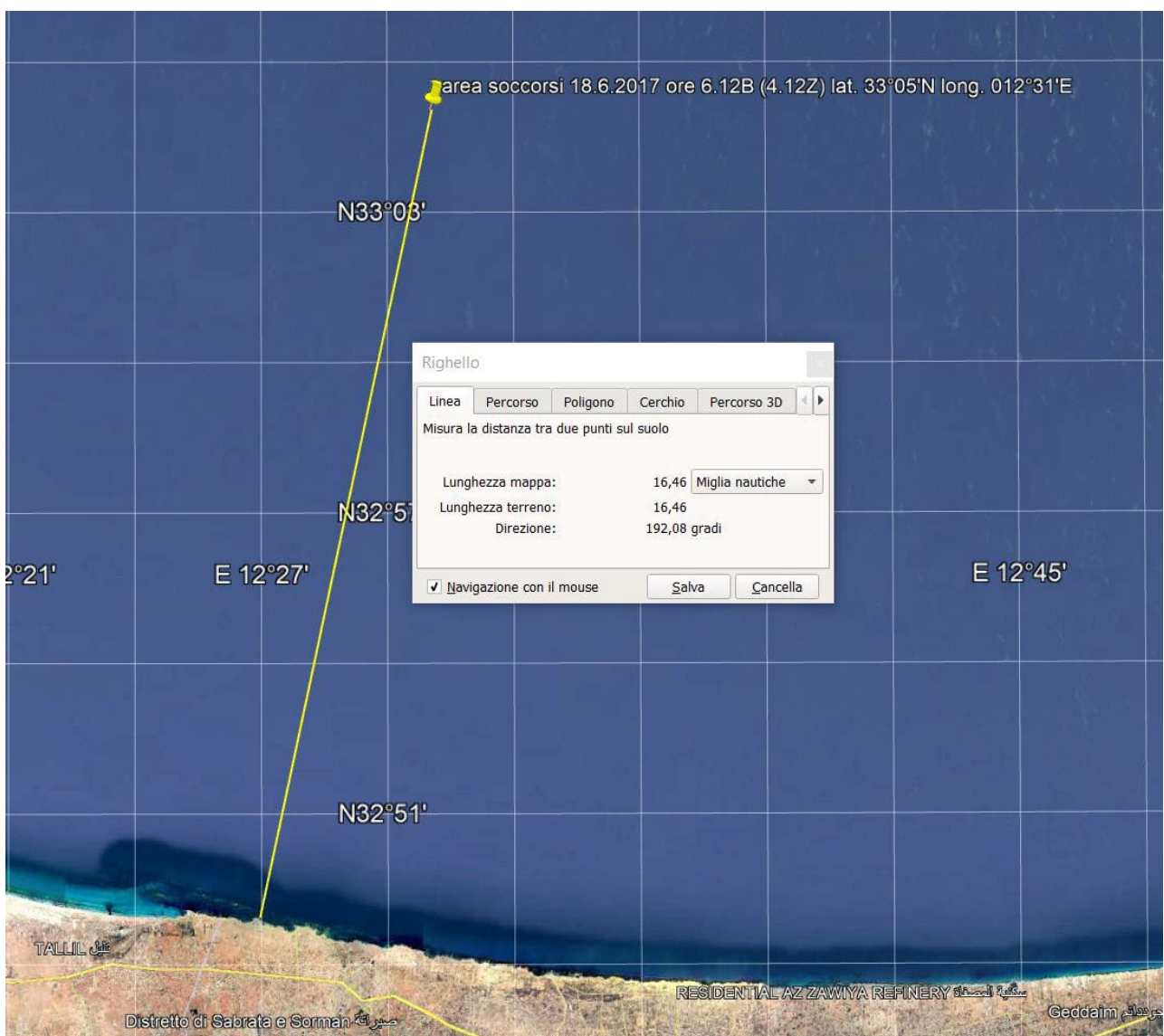
Peraltro, dall'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 non emergono gli elementi dai quali il predetto ufficiale di p.g. avrebbe ipotizzato che a bordo del predetto barchino vi potessero essere presunti trafficanti.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Deve, poi, evidenziarsi che le operazioni di soccorso si sono svolte ad oltre 16 miglia nautiche dalla costa libica, con la conseguenza che deve, in ogni caso, ragionevolmente escludersi la circostanza - risultante dall'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 - in base alla quale il gommoncino LILLY di pertinenza della nave IUVENTA - dotato di un piccolo motore da 15cv - avrebbe trainato il barcone contrassegnato con le lettere "KK" fino alle acque territoriali libiche.

Infatti, i soccorsi sono stati effettuati in posizione lat. 33°05'N long. 012°31'E, ossia in acque internazionali, ad oltre 4 miglia nautiche dalle acque territoriali libiche.



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Giova, poi, riportare i dati di posizionamento della nave IUVENTA del 18.6.2018 per evidenziare che la predetta nave al momento della segnalazione della situazione di *distress* il 18.6.2017 alle ore 3.59B (ore 1.59Z) era ben lontana dall'area dei successivi soccorsi (lat. 33°05'N long. 012°31'E).

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
IUVENTA	Sun, 18 Jun 17 00:00:32 +0000	33°9.7782'N	12°40.743'E	4.6	208.3
IUVENTA	Sun, 18 Jun 17 00:10:51 +0000	33°10.5554'N	12°40.7227'E	5.6	7.2
IUVENTA	Sun, 18 Jun 17 00:52:50 +0000	33°13.894'N	12°41.1689'E	1.2	65.6
IUVENTA	Sun, 18 Jun 17 01:05:11 +0000	33°13.9428'N	12°41.3452'E	0.6	360.0
IUVENTA	Sun, 18 Jun 17 01:26:11 +0000	33°13.9976'N	12°41.5399'E	0.4	360.0
IUVENTA	Sun, 18 Jun 17 01:32:51 +0000	33°14.0194'N	12°41.6003'E	0.4	360.0
IUVENTA	Sun, 18 Jun 17 01:40:30 +0000	33°14.0598'N	12°41.6724'E	0.5	360.0
IUVENTA	Sun, 18 Jun 17 01:47:32 +0000	33°14.098'N	12°41.7345'E	0.5	360.0
IUVENTA	Sun, 18 Jun 17 02:03:31 +0000	33°14.155'N	12°41.8591'E	0.6	360.0
IUVENTA	Sun, 18 Jun 17 02:07:43 +0000	33°14.0162'N	12°41.9289'E	4.7	184.3
IUVENTA	Sun, 18 Jun 17 02:12:11 +0000	33°13.652'N	12°41.9338'E	4.9	182.5

Vanno, altresì, riportati i dati di posizionamento della nave VOS HESTIA tra le ore serali del 17.6.2018 e il 18.6.2018.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS HESTIA	Sat, 17 Jun 17 22:32:36 +0000	33°18.08'N	12°28.563'E	0.5	77.0
VOS HESTIA	Sat, 17 Jun 17 22:44:46 +0000	33°18.111'N	12°28.637'E	0.2	127.6
VOS HESTIA	Sat, 17 Jun 17 22:51:05 +0000	33°18.141'N	12°28.695'E	1.1	63.1
VOS HESTIA	Sat, 17 Jun 17 22:56:46 +0000	33°18.169'N	12°28.831'E	1.5	81.5
VOS HESTIA	Sat, 17 Jun 17 23:09:07 +0000	33°18.196'N	12°29.069'E	0.4	77.2
VOS HESTIA	Sat, 17 Jun 17 23:21:07 +0000	33°18.189'N	12°29.111'E	0.2	151.5
VOS HESTIA	Sat, 17 Jun 17 23:32:00 +0000	33°18.16'N	12°29.2'E	-	-
VOS HESTIA	Sat, 17 Jun 17 23:32:00 +0000	33°18.16'N	12°29.2'E	-	-
VOS HESTIA	Sat, 17 Jun 17 23:33:37 +0000	33°18.14'N	12°29.189'E	0.4	112.3
VOS HESTIA	Sat, 17 Jun 17 23:46:07 +0000	33°18.134'N	12°29.3'E	0.5	85.6
VOS HESTIA	Sat, 17 Jun 17 23:58:17 +0000	33°18.121'N	12°29.435'E	0.6	106.0
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 00:15:16 +0000	33°18.066'N	12°29.614'E	0.5	131.8
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 00:27:46 +0000	33°17.97'N	12°29.71'E	0.6	137.7
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 00:41:14 +0000	33°17.846'N	12°29.788'E	0.6	151.1
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 00:55:16 +0000	33°17.735'N	12°29.868'E	0.5	150.3
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 01:07:56 +0000	33°17.654'N	12°29.944'E	0.5	141.6
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 01:20:25 +0000	33°17.567'N	12°30.02'E	0.5	155.6
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 01:32:35 +0000	33°17.503'N	12°30.071'E	0.3	147.9
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 01:45:05 +0000	33°17.451'N	12°30.144'E	0.4	126.6
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 01:57:44 +0000	33°17.399'N	12°30.206'E	0.3	140.9
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 02:42:00 +0000	33°17.16'N	12°30.36'E	-	-
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 04:22:00 +0000	33°4.56'N	12°30.36'E	-	-
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 05:32:00 +0000	33°5.56'N	12°31.36'E	-	-
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 10:32:00 +0000	33°10.6'N	12°29.8'E	-	-
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 11:32:00 +0000	33°11.96'N	12°29.96'E	-	-
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 16:55:07 +0000	33°33.358'N	12°54.044'E	8.9	41.1
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 17:01:48 +0000	33°34.1'N	12°54.825'E	8.9	41.7
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 17:19:27 +0000	33°36.026'N	12°56.945'E	8.9	42.6
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 17:32:00 +0000	33°37.48'N	12°58.44'E	-	-
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 17:32:00 +0000	33°37.48'N	12°58.44'E	-	-
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 17:40:06 +0000	33°38.356'N	12°59.327'E	8.8	38.3

Inoltre, deve sottolinearsi che le operazioni di soccorso sono state disposte dall'I.M.R.C.C. e sono state svolte sotto la direzione e il costante coordinamento dell'I.M.R.C.C., come risulta dalle comunicazioni con la nave IUVENTA e con la nave VOS HESTIA.

In tale quadro la valutazione in ordine alla sussistenza di un evento SAR è stata effettuata a monte dall'I.M.R.C.C. in base alla comunicazione ricevuta il 18.6.2017 alle ore 3.59B (ore 1.59Z) dal telefono satellitare Thuraya (n. 008821655587334) e alle successive comunicazioni, in ordine alla presenza di circa 150 persone, tra le quali molte donne e bambini, su un barcone di legno (di m. 10 circa), che imbarcava acqua, partito di notte dalla costa libica.

Il sovraccarico del barcone era già di per sé sufficiente a far ritenere come sussistente una condizione di pericolo tale da indurre l'I.M.R.C.C. ad avviare le operazioni di soccorso di un evento SAR tramite la nave IUVENTA e la nave VOS HESTIA.

A tal proposito deve, poi, osservarsi che - come risulta dalle comunicazioni dell'I.M.R.C.C. con la nave IUVENTA e con la nave VOS HESTIA - al momento dell'avvistamento è emerso che i barconi erano tre, con circa 100 persone a bordo di ciascun barcone.

In tale scenario, quindi, anche i comandanti delle predette navi hanno effettuato le doverose valutazioni in ordine alla sussistenza di un evento SAR, hanno fornito tutte le informazioni all'I.M.R.C.C. e hanno eseguito i soccorsi in base alle disposizioni impartite dall'I.M.R.C.C.

Inoltre, ai fini della ricostruzione dei fatti del primo episodio del 18.6.2017 va, innanzitutto, evidenziato che il 18.6.2017 alle ore 4.18B (ore 2.18Z) l'equipaggio della nave IUVENTA ha inoltrato all'I.M.R.C.C. una mail nella quale ha indicato il punto nave in acque internazionali, con le coordinate lat. 33°13'4"N long. 012°41'9"E, con rotta verso Sud (180°) e velocità di 5 nodi, e ha rappresentato che la nave avrebbe pattugliato da est a ovest l'area fino a 15 miglia nautiche dalla costa libica.

Immediatamente dopo, il 18.6.2017 alle ore 4.19B (ore 2.19Z) l'I.M.R.C.C. ha contattato la nave IUVENTA, segnalando il primo evento SAR della giornata (evento 944), avente ad oggetto un barcone di legno di colore blu con circa 150 persone a bordo, che si trovava ancora all'interno delle acque territoriali libiche (lat. 32°59'N long. 012°30'E):

IMRCC: IUVENTA?

IUV: sì!

IMRCC: Buongiorno IUVENTA, **abbiamo il primo caso SAR della giornata.**

IUV: Ok, sì, vi ascolto.

IMRCC: **È una barca di legno blu, con 150, uno cinque zero persone a bordo. Questa è la posizione: 32 gradi, 59 minuti nord, zero uno due gradi, tre zero minuti est.**

IUV: può ripetere gli ultimi numeri per favore?

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

IMRCC: Tre due cinque nove zero uno due tre zero

IUV: zero uno due tre zero

IMRCC: riceverete un messaggio sull'AIS al più presto, **la posizione è in acque libiche in entrata, ma il motore del migrante funziona e i migranti stanno navigando verso nord. Vi chiediamo di procedere verso questa posizione dell'acqua libica e di attendere i migranti. Potete andare sulla longitudine della posizione e aspettare i migranti.**

IUV: Perfetto, lo faremo. Ripeto solo le informazioni sull'imbarcazione: è una barca di legno blu con una, cinque persone a bordo...

IMRCC: no no, uno cinque zero

IUV: uno cinque zero, ok, in posizione 32 gradi, 59 minuti nord, zero uno due gradi, tre zero minuti est.

IMRCC: corretto

IUV: ok. **procederemo verso la longitudine della posizione e aspetteremo al di fuori della zona di 12nm, finché non avremo una visuale con l'imbarcazione e vi informeremo non appena saremo in contatto con loro.**

IMRCC: perfetto. In uscita dalle acque libiche e in attesa di migranti all'interno dell'imbarcazione viene avvistata e ci comunica la situazione. Per ora è tutto.

IUV: Ok, grazie mille.

IMRCC: Grazie a voi.

IUV: buona guardia / visione.

Quindi, con la comunicazione del 18.6.2017 delle ore 4.19B (ore 2.19Z) l'I.M.R.C.C. ha chiesto alla nave IUVENTA di dirigersi verso la longitudine indicata e di attendere il barcone; a sua volta il personale della nave IUVENTA ha aderito alla richiesta, evidenziando che la nave si sarebbe diretta verso la posizione indicata, attendendo fuori dalle acque territoriali libiche, e che avrebbe informato l'I.M.R.C.C. appena stabilito un contatto con i migranti.

Le disposizioni impartite con la predetta comunicazione telefonica sono confermate dalla mail inoltrata il 18.6.2017 alle ore 4.41B (ore 2.41Z) dall'I.M.R.C.C. alla nave IUVENTA, con l'indicazione della posizione del barcone dei migranti e con l'istruzione di rimanere al di fuori delle acque territoriali libiche.

Quindi, la nave IUVENTA, con la mail inoltrata all'I.M.R.C.C. il 18.6.2017 alle ore 4.57B (ore 2.57Z), ha rappresentato che la nave si stava dirigendo a Nord del barcone di legno e successivamente si sarebbe diretta a Sud per intercettare il barcone sulla rotta verso Nord, con la precisazione che anche la nave VOS HESTIA, che si trovava a Nord, ad oltre 24 miglia nautiche dalla costa libica, si sarebbe diretta a Sud.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Infatti, poco prima il 18.6.2017 alle ore 4.44B (ore 2.44Z) l'I.M.R.C.C. aveva disposto che anche la nave VOS HESTIA raggiungesse la zona di arrivo del barcone dei migranti al di fuori delle acque territoriali libiche:

Comandante: Vos Hestia, buongiorno

Centrale operativa: Buongiorno, è la centrale operativa di MARICOGECAPP

Comandante: Sì, avanti

Centrale operativa: Buongiorno, le passo l'ufficiale

Comandante: La sento forte e chiaro.

Centrale operativa: Ok grazie

Comandante: Va bene grazie

Voce registrata: attendere prego, stiamo cercan...

Ufficiale: (verso l'esterno: bello bello, fai bene) Pronto comandante

Comandante: Sì pronto avanti, solo un secondo, mi dica tutto

Ufficiale: Buongiorno, allora vi chiamo per informarvi che **abbiamo avuto una chiamata da un Thuraya**

Comandante: Sì

Ufficiale: Che **con 150 persone a bordo, un wooden boat blu e si trova in questa posizione, dovrete aver ricevuto già il circolare.** Comunque gliela ripeto...

Comandante: Avanti mi dica, la sto ascoltando

Ufficiale: **32 59 0 12 30**

Comandante: Che è partito alle 10 da Zariua?? è possibile?

Ufficiale: No, noi sappiamo che è partito a mezzanotte da Sabrata. Mezzanotte nel senso...

Comandante: Ah da Zabrata..

Ufficiale: Perché voi avete un'informazione diversa?

Comandante: No no no ho sbagliato mi sono confuso, non è Zariua ma è Zabrata sì, **abbiamo messo la posizione ed era dentro le 12 miglia, però... magari adesso sarà fuori**

Ufficiale: Allora loro stanno navigando e hanno confermato che hanno il motore che sta funzionando e si sentiva che il motore stava funzionando. **Abbiamo dirottato lo Iuventa per prenderli** e tendenzialmente penso che ci stiamo con loro. Però lo Iuventa sta... ha qualche problema forse al motore perché ha una velocità limitata. Eh insomma **vi sto chiamando per chiedervi di procedere... anche a voi di procedere verso quella direzione, chiaramente rimanendo all'esterno delle acque libiche** eh...

Comandante: Ok ricevuto

Ufficiale: Ma **mentre voi arrivate dovrebbero uscire** insomma

Comandante: Ok ricevuto, wooden boat blu, con 150 persone a bordo

Ufficiale: wooden boat blu, confermo tutto

Comandante: Ok, va bene, **procediamo verso la posizione**

Ufficiale: grazie

Comandante: **Se ci sono altri aggiornamenti la richiamiamo**

Ufficiale: Perfetto grazie buona giornata

Comandante: Salve, salve

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Poco dopo, il 18.6.2017 alle ore 5.41B (ore 3.41Z) l'I.M.R.C.C. ha inoltrato alla nave IUVENTA una mail con la nuova posizione del barcone di legno fuori dalle acque territoriali libiche (lat. 33°03'N long. 012°31'E) e ha dato disposizioni alla nave di dirigersi verso il barcone dei migranti.

A ben vedere, l'inoltro della mail del 18.6.2017 delle ore 4.18B (ore 2.18Z) dalla nave IUVENTA all'I.M.R.C.C., la risposta del personale della nave IUVENTA all'I.M.R.C.C. nella comunicazione del 18.6.2017 delle ore 4.19B (ore 2.19Z) e il contenuto della mail inoltrata dalla nave IUVENTA all'I.M.R.C.C. il 18.6.2017 alle ore 4.57B (ore 2.57Z) si pongono in distonia con la conduzione di operazioni occulte sottese ad accordi preventivi o istantanei - ipotizzati in prospettiva accusatoria - tra il personale della nave IUVENTA e i trafficanti libici.

A ciò deve aggiungersi che nelle comunicazioni sopra riportate è sempre l'I.M.R.C.C. a fornire alla nave IUVENTA - e anche alla nave VOS HESTIA - la posizione del barcone di legno dei migranti, posto che, come risulta dalla comunicazione dell'I.M.R.C.C. del 18.6.2017 delle ore 4.44B (ore 2.44Z) e dalle indicazioni del brogliaccio della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. del 17.6.2017 (Turno C) e del 18.6.2017 (Turno A) relative all'evento SAR 944, la situazione di *distress* è stata segnalata con un telefono satellitare Thuraya (n. 008821655587334) direttamente all'I.M.R.C.C., mentre nessuna comunicazione o contatto risulta tra i migranti a bordo del barcone o tra gli eventuali organizzatori del viaggio con la nave IUVENTA o con altri assetti navali.

Ciò posto, ai fini della ricostruzione dei fatti del primo episodio del 18.6.2017 deve tenersi conto anche del video "*The crime of rescue – The Iuventa case*" (prodotto all'udienza del 24.11.2023 dal difensore di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e GIRKE SASCHA), realizzato nel 2018 da Forensic Oceanography e Forensic Architecture, con attestazione di originalità da parte del consulente degli imputati ing. PEZZANI LORENZO, sulla base delle numerose immagini riprese dai vari soggetti, ivi compresi fotografi, presenti nell'area dell'evento e dalle videocamere presenti a bordo del rhib IUVENTA RESCUE e del rhib della nave VOS HESTIA.

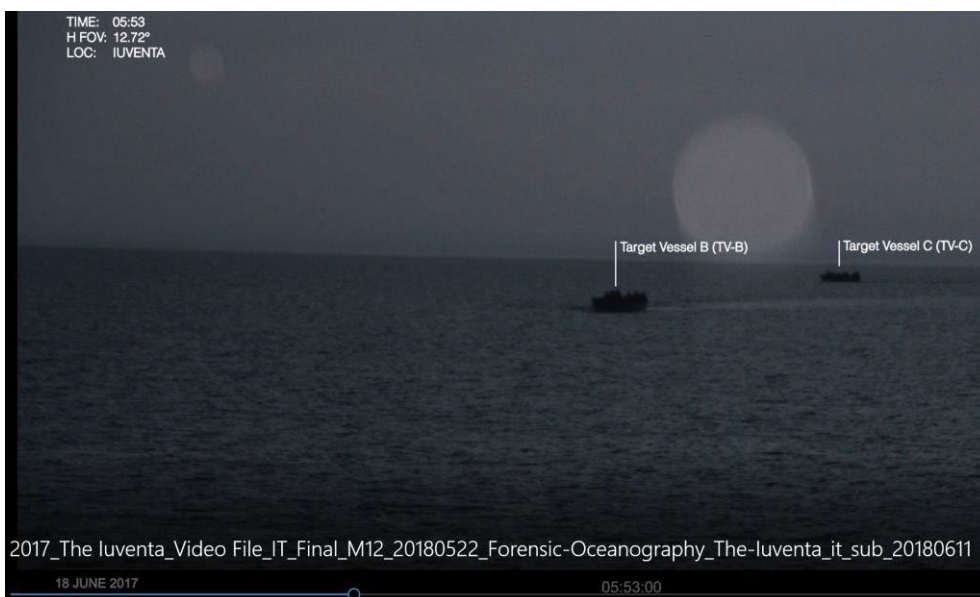
I barconi in questione vengono individuati - nella ricostruzione del video realizzato da Forensic Oceanography e Forensic Architecture - come TV-A (Target Vessel A), TV-B (Target Vessel B) e TV-C (Target Vessel C), con la precisazione che il TV-C ha la peculiarità, emergente da successive immagini, di essere contrassegnato sui lati e a poppa con le lettere "KK" di colore rosso.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

In base alle annotazioni del giornale di bordo della nave IUVENTA risulta che il 18.6.2017 alle 5.44B (ore 3.44z) dalla nave IUVENTA sono state avvistate all'orizzonte quattro imbarcazioni: tre barconi di legno con migranti a bordo; e un'imbarcazione della Guardia Costiera libica.

Poco dopo il 18.6.2017 alle ore 5.53B (ore 3.53z) - nelle proprietà dell'immagine figura l'acquisizione da parte di KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 6.02B (ore 4.02z) - sono stati ripresi dal ponte della nave IUVENTA due barconi in legno: a sinistra il barcone TV-B e a destra il barcone TV-C.



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Dopo poco, il 18.6.2017 alle ore 6.20B (ore 4.20z) il rhib IUVENTA RESCUE ha raggiunto il TV-A, ossia il barcone più vicino alla nave IUVENTA, e il personale della nave IUVENTA ha distribuito i giubbotti di salvataggio ai migranti, come risulta anche dalle riprese della videocamera presente a bordo del predetto rhib.



Deve sottolinearsi che dalle immagini sopra riportate risulta che sul barcone TV-A fosse presente a poppa il motore fuoribordo di colore bianco, che - come emerge dalle immagini riprese dalla videocamera presente a bordo del rhib IUVENTA RESCUE - sarà visibile sul barcone fino alla fine della distribuzione dei giubbotti di salvataggio e all'allontanamento del predetto rhib.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Poco prima, il 18.6.2017 alle ore 6.12B (ore 4.12Z) la nave IUVENTA ha comunicato all'I.M.R.C.C. l'avvistamento dei tre barconi di legno - in posizione lat. 33°05'N long. 012°31'E, al di fuori delle acque territoriali libiche - e di un'imbarcazione della Guardia Costiera libica:

IMRCC: Buongiorno IUVENTA

IUV: buongiorno signore, solo per informarla [non comprensibile].

IMRCC: Le comunicazioni sono molto, molto interrotte. Non ho capito nulla. Avete avvistato i migranti?

IUV: [non comprensibile] ora mi sente meglio, riesce a leggermi?

IMRCC: No. Avevate avvistato i migranti?

IUV: Sì, **siamo in posizione e abbiamo tre, uno due tre, tre barche di legno** qui.

IMRCC: Tre barche di legno?

IUV: Tre barche di legno, non più di cento persone per barca.

IMRCC: Tre barche di legno nella stessa posizione?

IUV: Sì, ci avete inviato una posizione via e-mail e noi siamo arrivati esattamente lì, con **tre barche di legno e la Guardia Costiera libica.**

IMRCC: **Guardia costiera libica?**

IUV: Sì, sono qui con una barca. Ma **sono molto cordiali, vanno in giro salutando tutti e sembrano amichevoli.**

IMRCC: Ok. Ma per quanto riguarda la prima. La sua posizione, per favore, perché sull'AIS non la vedo.

IUV: Un secondo.

IMRCC: La sua posizione, per favore, sulla prima.

IUV: Sì. Tre tre gradi

IMRCC: Sì

IUV: zero cinque minuti a nord

IMRCC: Sì

IUV: e zero uno due gradi

IMRCC: zero uno due

IUV: tre uno minuti

IMRCC: tre uno. Siete arrivati nell'ultima posizione nota dei migranti. In questa posizione...

IUV: sì, siamo esattamente lì, sono intorno a noi, proprio intorno a noi con tre barche di legno.

IMRCC: in questa posizione ci sono i migranti, le barche dei migranti? La barca di legno blu?

IUV: Sì, **sono a 200 metri da noi**, a 200 metri, sembrano tutti a posto.

IMRCC: ok.

IUV: [non si capisce]

IMRCC: Ok, una barca di legno blu e altre due barche, barche di legno?

IUV: Tre barche di legno e una della CG, la Guardia Costiera Libica. Vanno in giro qui tutto il tempo con una barca.

IMRCC: Ripeto. In questa posizione c'è la barca di legno blu dei migranti e altre due barche della Guardia Costiera libica? È corretto?

IUV: No no no no, sono tre barche di legno dei migranti, tre barche di migranti.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

IMRCC: Ok, tre barche di migranti.

IUV: [non comprensibile]

IMRCC: In questa posizione ci sono tre barche di legno tutte di migranti?

IUV: Sì

IMRCC: ok, perfetto

IUV: Tutte di circa 100 persone

IMRCC: 100 persone. In questo momento abbiamo anche VOS HESTIA che arriverà presto nella posizione. **Vede VOS HESTIA?**

IUV: **Sì, li vedo. Sono a circa 4 o 6 miglia di distanza**, qualcosa del genere.

IMRCC: OK. 100, 1000 persone a bordo? Quante persone a bordo può stimare? In tutte le barche.

IUV: Penso che in tutte le barche insieme non più di 400, credo. Tutti insieme.

IMRCC: Ripeta i numeri per favore.

IUV: Penso che in ogni barca siano 100, quindi tutti insieme 300, 350.

IMRCC: **Ok. Potete iniziare il salvataggio di queste persone.**

IUV: **All'inizio abbiamo inviato i nostri RhIBS a raggiungerli con i salvagenti.**

IMRCC: **Ok. Passate i giubbotti di salvataggio e dopo iniziate il recupero. Voi. E dividete la barca di legno tra voi e VOS HESTIA. Ok?**

IUV: Ok, e per vostra informazione, sta piovendo molto forte. Ecco perché forse non mi sentite bene. Qui piove forte.

IMRCC: **Ho chiamato VOS HESTIA per dare istruzioni su questo salvataggio e VOS HESTIA vi ha passato le informazioni via VHF. OK?**

IUV: Grazie mille.

IMRCC: **Passate i giubbotti di salvataggio ai migranti e fornite l'assistenza iniziale.** La situazione della barca di legno è buona? **La galleggiabilità è buona?**

IUV: **Per ora posso dire che è buona.**

IMRCC: Ok

IUV: **La prima barca sì. Non sappiamo le altre barche, ma sembrano buone.**

IMRCC: Ottima comunicazione stamattina. [ridendo] Ho capito tutto. Ora chiamo la VH.

IUV: Grazie mille.

Dalla comunicazione del 18.6.2017 delle ore 6.12B (ore 4.12Z) emerge, in particolare, al di là dello stupore dell'operatore dell'I.M.R.C.C. per la presenza di tre barconi, anziché di un solo barcone in base alla segnalazione di *distress* del 18.6.2017 alle ore 3.59B (ore 1.59Z) tramite il telefono satellitare Thuraya (n. 008821655587334), e di un'imbarcazione della Guardia Costiera libica, che l'I.M.R.C.C. ha disposto l'inizio delle operazioni di salvataggio, che l'equipaggio della nave IUVENTA aveva avviato la distribuzione dei giubbotti di salvataggio ai migranti e che la nave VOS HESTIA - in base alle indicazioni del personale della nave IUVENTA - si trovava ad una distanza di 4 o 6 miglia nautiche.

A tal ultimo riguardo, però, va rilevato che dai dati di localizzazione della nave VOS HESTIA - confermati dalla successiva comunicazione del 18.6.2017 delle ore 6.21B (ore 4.21Z) - emerge che la

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

nave in quel frangente si trovava (in posizione lat. 33°04'60"N long. 012°30'21E) a breve distanza dalla nave IUVENTA (in posizione lat. 33°05'N long. 012°31'E).

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 02:42:00 +0000	33°17.16'N	12°30.36'E	-	-
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 04:22:00 +0000	33°4.56'N	12°30.36'E	-	-
VOS HESTIA	Sun, 18 Jun 17 05:32:00 +0000	33°5.56'N	12°31.36'E	-	-

Peraltro, non può trascurarsi che l'agente sottocopertura BRACCO LUCA ha attestato che la nave VOS HESTIA, a bordo della quale si trovava, era presente nell'area dei soccorsi il 18.6.2017 alle ore 6.15B (ore 4.15Z).

Inoltre, deve evidenziarsi che la presenza della nave VOS HESTIA nell'area in questione emerge anche dalle immagini delle prime operazioni di soccorso.

Infatti, nel corso della distribuzione dei giubbotti di salvataggio, il rhib IUVENTA RESCUE ha spinto leggermente l'imbarcazione dei migranti (TV-A), determinando più volte una rotazione di 360° rispetto all'orizzonte, con la conseguenza che dalle immagini riprese dalla videocamera presente a bordo del predetto rhib emerge la presenza del TV-B e del TV-C, oltre che dalla nave IUVENTA e della nave VOS HESTIA.

In particolare, dalla seguente immagine risulta - in secondo piano rispetto al rhib IUVENTA RESCUE - a sinistra la nave IUVENTA e a destra TV-B e TV-C.



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Dall'immagine seguente risulta - in secondo piano rispetto al rhib IUVENTA RESCUE - a destra la nave VOS HESTIA.



Dopo la distribuzione dei giubbotti di salvataggio ai migranti presenti a bordo del TV-A, il rhib IUVENTA RESCUE ha preso a bordo ulteriori giubbotti di salvataggio da distribuire ai migranti del TV-B.

La seguente immagine panoramica mostra - in secondo piano rispetto al rhib IUVENTA RESCUE - a sinistra i barconi TV-C e TV-B e la motovedetta della Guardia Costiera libica e a destra la nave VOS HESTIA e il barcone TV-A.



Quindi, nella fase in cui le operazioni di soccorso erano state già avviate la motovedetta della Guardia Costiera libica - contrariamente a quanto attestato nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 ("*All'inizio dell'attività di osservazione, lo scrivente ha avuto modo di osservare che la motovedetta della Guardia Costiera ed il barchino dei presunti trafficanti si sono allontanati dallo scenario, dirigendosi verso le coste libiche. Successivamente sono iniziate le attività di recupero dei migranti*") - era ancora presente nell'area dei soccorsi e si spostava tra i tre barconi impoessandosi dei relativi motori.



Dalla seguente immagine si nota - in secondo piano rispetto al rhIB IUVENTA RESCUE - a destra la motovedetta della Guardia Costiera libica nei pressi del barcone TV-A.

N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Prima di raggiungere il barcone TV-A, la motovedetta della Guardia Costiera libica ha accostato al TV-B e ha prelevato il motore fuori bordo.

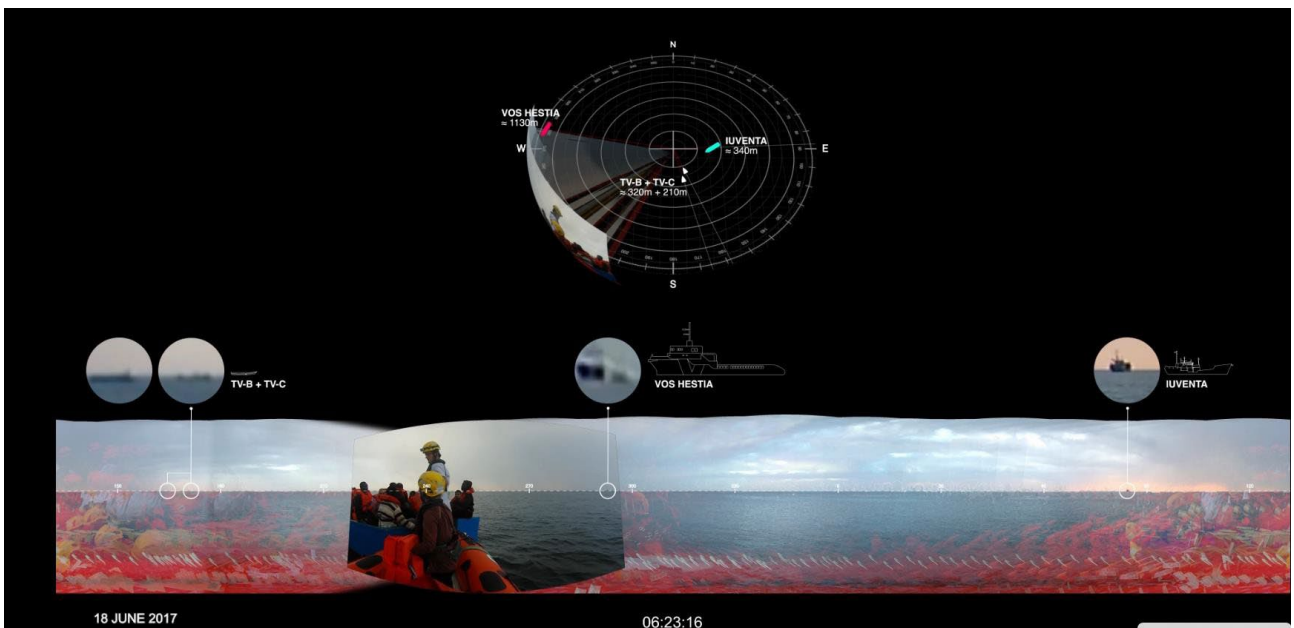


Una volta accostata al TV-A, la motovedetta della Guardia Costiera libica ha prelevato il motore fuori bordo, come emerge dalla seguente immagine fotografica, con la precisazione che l'individuazione del TV-A nell'immagine in questione emerge dalla presenza di un migrante a poppa con un maglione a righe orizzontali in sintonia con la precedente immagine ripresa nella fase di distribuzione dei giubbotti di salvataggio.



Va, infine, precisato che nessuno dei tre barconi ha mantenuto il motore con il quale era giunto nell'area dei soccorsi, in quanto evidentemente tutti prelevati dalla Guardia Costiera libica.

Pertanto, dalla ricostruzione del video realizzato da Forensic Oceanography e Forensic Architecture - da ritenersi del tutto fedele ai vari elementi emergenti dalle immagini riprese dalla videocamera presente a bordo del rhib IUVENTA RESCUE - risulta il seguente scenario.



N. 4060/2016 R.G.N.R.

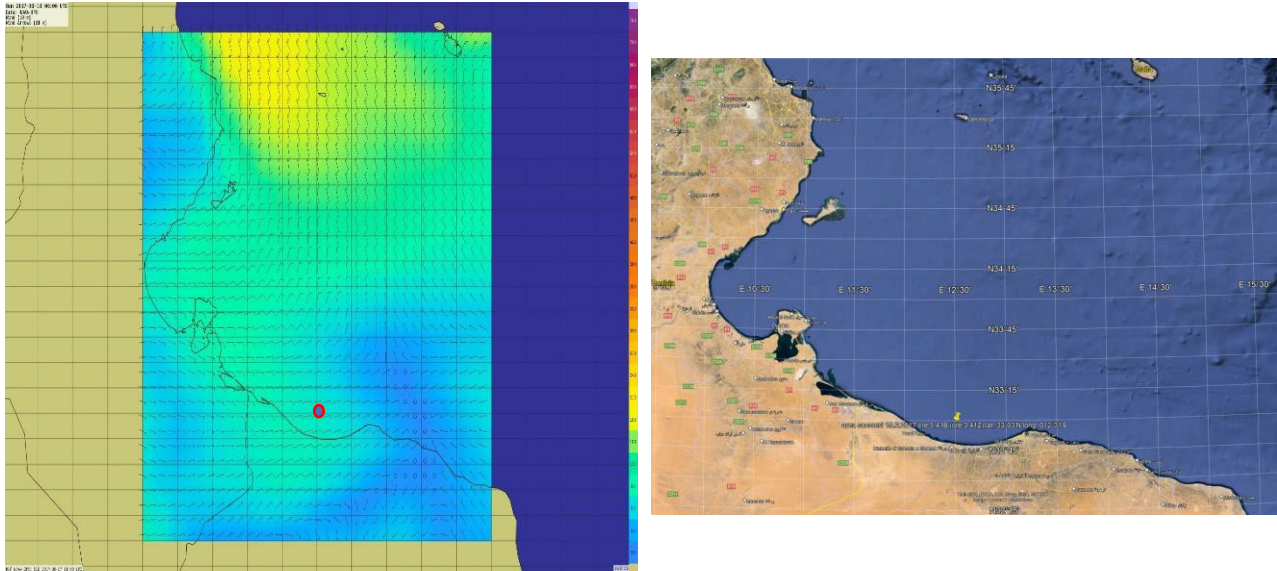
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Dal video realizzato da Forensic Oceanography e Forensic Architecture emerge come il grado di rotazione delle immagini riprese dalla videocamera presente a bordo del rhib IUVENTA RESCUE è stato determinato in relazione agli oggetti meno mobili dell'inquadratura, ossia le nuvole nel cielo, e che la distanza relativa delle diverse imbarcazioni dall'obiettivo è stata stimata confrontando le loro dimensioni reali con la loro composizione in pixel nelle immagini.

Rispetto allo scenario raffigurato va puntualizzato che, alla luce delle immagini riprese dalla videocamera presente a bordo del rhib IUVENTA RESCUE, i barconi TV-A, TV-B e TV-C e la nave VOS HESTIA si trovavano a poppa rispetto alla nave IUVENTA che aveva la prua orientata verso il quadrante orientale, tenuto conto della maggiore luminosità di colore arancione proveniente da Est nell'arco temporale del sorgere del sole alle ore 5.58B (ore 3.58Z).



Deve, altresì, rilevarsi che dalle previsioni metereologiche relative al 18.6.2017 alle ore 6.00 nell'area dei soccorsi²⁸ emerge che era previsto vento da Est-NordEst.



StormGeo Email: offshore@stormgeo.com Location: Bouri Field
 Phone (NO): +47 55706174 Phone (NO): +47 55706174 Lat: 33.89° Lon: 12.61°
 Phone (NO): +44 (0) 1224 766590 Fax: +47 55706171 PDF Created: 17.06.2017 23:48 UTC

Bouri Field : Tabular forecast
 0000 Forecast issued at 21:26 UTC

Start/for: 03:58 UTC Sunset: 18:22 UTC Position: 33.89° / 12.61°
 Beathe Tveita, Forecaster

SYNOPTIC SITUATION SATURDAY 18 UTC
 -Ridge of high pressure 1012 hPa across central Mediterranean Sea, weakening.

Local Weather Sunday 00:00 to Sunday 12:00
 Weather: Dry
 Visibility: 10,000 m
 Lightning Risk: Low
 Fog Risk: Nil
 Max Sustained Wind (W10): 4 m/s
 Max Significant Wave Height (Hs): 0.4 m

WIND/WAVE CONFIDENCE FOR NEXT 48 HOURS
 HIGH

UTC	CONF	WINDS				TOTAL SEA				WIND WAVES				SWELL				WEATHER			
		Dir	W10m	W15m	W100m	W100m	Hs	Hmax	Tp	Dir	H	T	Dir	H	T	Dir	H	T	Dir	Td	
Date Time	Conf	Dir	W10m	W15m	W100m	W100m	Hs	Hmax	Tp	Dir	H	T	Dir	H	T	Dir	H	T	Dir	Td	
17/06 23	272	2	2	2	2	0.2	0.4	2.0	3.6	67	0.1	2.8	58	0.2	2.9	10,000.0	24	23.4	23.4		
SUN	Conf	Dir	W10m	W15m	W100m	W100m	Hs	Hmax	Tp	Dir	H	T	Dir	H	T	Dir	H	T	Dir	Td	
18/06 00	224	1	2	2	2	0.2	0.4	2.0	3.6	67	0.1	2.8	46	0.2	2.9	10,000.0	24	23.3	21.4		
18/06 01	272	1	2	2	2	0.2	0.4	2.1	3.9	63	0.1	2.6	23	0.2	3.3	10,000.0	24	23.3	21.4		
18/06 02	319	1	2	2	2	0.2	0.4	2.2	4.2	59	0.1	2.3	0	0.2	3.3	10,000.0	24	23.3	21.3		
18/06 03	97	1	2	2	2	0.2	0.4	2.2	4.6	55	0.1	2.0	338	0.2	3.4	10,000.0	24	23.3	21.3		
18/06 04	18	2	3	3	3	0.3	0.5	2.3	4.9	51	0.1	1.8	315	0.2	3.6	10,000.0	24	23.3	21.2		
18/06 05	28	3	3	4	4	0.3	0.5	2.4	5.2	47	0.1	1.6	292	0.2	3.8	10,000.0	24	23.3	21.0		
18/06 06	39	4	4	5	5	0.3	0.5	2.5	5.5	43	0.1	1.3	269	0.2	4.0	10,000.0	24	23.3	20.9		
18/06 07	48	3	4	5	5	0.3	0.5	2.6	5.5	41	0.1	1.4	269	0.2	4.1	10,000.0	24	23.4	21.0		
18/06 08	58	3	4	4	5	0.3	0.5	2.6	5.4	38	0.1	1.4	269	0.3	4.2	10,000.0	24	23.5	21.0		
18/06 09	67	3	4	4	5	0.4	0.7	2.6	5.4	36	0.1	1.5	269	0.3	4.2	10,000.0	24	23.6	21.1		
18/06 10	53	3	4	4	5	0.4	0.7	2.7	5.3	34	0.1	1.5	269	0.3	4.3	10,000.0	24	23.7	21.1		
18/06 11	39	3	4	5	5	0.4	0.7	2.8	5.3	31	0.1	1.6	269	0.4	4.4	10,000.0	24	23.7	21.4		
18/06 12	25	4	4	5	5	0.4	0.7	2.8	5.2	29	0.1	1.6	269	0.4	4.5	10,000.0	24	23.8	21.6		

Inoltre, in considerazione dell'assenza di onda sottobordo in corrispondenza della murata sinistra della nave IUVENTA, della circostanza che il rhib IUVENTA RESCUE al momento del prelievo di ulteriori giubbotti ha accostato alla murata sinistra della nave in modo da rimanere protetto sottovento e dell'orientamento (tra 180° e 270° rispetto all'asse della nave) della bandiera olandese presente a bordo della nave IUVENTA, è ragionevole ritenere che il vento e l'onda avessero una direzione orientativamente da Est-NordEst verso Ovest-SudOvest, che la nave IUVENTA nella prima fase dei

²⁸ Nella carta metereologica (riportata a sinistra) è cerchiata in rosso l'area nella quale ricade orientativamente la zona dei soccorsi individuata dal corrispondente segnaposto di colore giallo riportato nella mappa riprodotta a destra con riferimento alle coordinate lat. 33°05'N long. 012°31'E comunicate dalla nave IUVENTA all'I.M.R.C.C. il 18.6.2017 alle ore 6.12B (ore 4.12Z).

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

soccorsi avesse la prua orientata verso Nord-NordEst e che i tre barconi dei migranti e la nave VOS HESTIA si trovassero tra Ovest e SudOvest rispetto alla nave IUVENTA.

Nello scenario descritto, poi, tenuto conto della rotazione per 360° rispetto alla linea dell'orizzonte delle riprese eseguite con la videocamera presente a bordo del rhib IUVENTA RESCUE, non può trascurarsi che, rispetto alle indicazioni riportate nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017, dalle immagini e dalle comunicazioni degli assetti navali con l'I.M.R.C.C. non emerge la presenza di alcun barchino di ipotetici trafficanti libici.

Va, altresì, evidenziato che dalla comunicazione del 18.6.2017 delle ore 6.21B (ore 4.21Z) emerge che l'equipaggio della nave IUVENTA stava già distribuendo i giubbotti di salvataggio e che il personale della nave VOS HESTIA era pronto per avviare le operazioni di recupero dei migranti, con la precisazione che, sotto la direzione dell'I.M.R.C.C., i migranti di uno dei tre barconi sarebbero stati portati a bordo della nave IUVENTA e che i migranti degli altri due barconi sarebbero stati portati a bordo della nave VOS HESTIA:

Comandante: Vos Hestia, buongiorno

Centrale operativa: si buongiorno, è la centrale operativa di MARICOGECAPP, le passo l'ufficiale grazie

Comandante: va bene

Voce registrata: attendere prego, stiamo cercan... -

Ufficiale: Scusate avete altre due barche a fianco? Pronto Vos Hestia?

Comandante: Pronto, buongiorno Vos Hestia

Ufficiale: Buongiorno, eh... **io ho appena parlato con lo Iuventa**

Comandante: Si **siamo vicini anche noi**, stiamo intervenendo anche noi, **ci sono tre barchini di legno**

Ufficiale: Tre barchini di legno? Ma solo uno è blu? O tutti e tre? Che colore sono?

Comandante: Eh... aspetti... Che colore sono? Azzurri? Tiene ancora penombra adesso. Comunque sono sempre sull'azzurro... (incomprensibile) ho visto bene ...

Ufficiale: Perché solo uno dei tre **aveva il Thuraya a bordo**, che è quello che poi ci ha chiamato. Ora va be ora sto vedendo se avete altri eventi oppure tenervi... cmq sono tre barchi con circa 100 persone... 100 o più persone l'uno a bordo?

Comandante: Sì, **non siamo ancora in zona però non sembrano così grossi... però non siamo ancora in zona**, saranno almeno 100 sicuramente credo di solito, le dimensioni sono quelle... 100, 120

Ufficiale: Va bene comandate mi dà anche la sua posizione perché sull'AIS si è interrotta

Comandante: Sì allora, **33°04.5' nord con 012°, 30.3' est**

Ufficiale: Ok, va bene allora io come... **lo Iuventa ha detto che gli sta cominciando a passare i life jacket**

Comandante: Sì

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Ufficiale: Io come ho detto a loro considerate che sto richiamando tutti gli assetti che posso, sto scegliendo un assetto frontex per dare manforte. Abbiamo le 300 uscite da Lampedusa quindi insomma stanno arrivando i rinforzi, **per adesso vi chiedo di recuperare** splittando **eventualmente magari i due barchini se li prende lo Iuventa e uno ve lo prendete voi...**

Comandante: Posso fare **due io e uno lo Iuventa** volendo

Ufficiale: Eh **magari facciamo così... organizzatevi**, splittatevi in modo che però non dividete i barchini diciamo

Comandante: Nono, già lo sappiamo, già lo sappiamo, facciamo un'unità intera su un'imbarcazione, sicuramente

Ufficiale: Ok

Comandante: Non dividiamo nessuno dei barchini

Ufficiale: Ok cominciate il recupero e mi tenete aggiornati, mi ha detto lo Iuventa che la galleggiabilità sembra essere buona

Comandante: Si sembrano anche tranquilli

Ufficiale: Eh perfetto, magari quando cominciate il recupero mi fate una telefonata comandante e mi tenete aggiornato

Comandante: Sì, **il recupero lo iniziamo fra pochi minuti**, non so se posso chiamare dopo perché magari siamo in manovra (incomprensibile sovrapposto)

Ufficiale: Va bè, mi chiama quando è al posto di guida, comunque questa è l'istruzione

Comandante: Quando finisco la chiamo

Ufficiale: Ok perfetto

Comandante: Due io e una lo Iuventa

Ufficiale: Va bene, va bene grazie comandante a dopo

Comandante: salve

In tale quadro il 18.6.2017 alle ore 6.28B (ore 4.28Z) la nave IUVENTA ha confermato tramite mail all'I.M.R.C.C. le informazioni fornite nel corso della comunicazione del 18.6.2017 delle ore 6.12B (ore 4.12Z), ribadendo di trovarsi nella posizione lat. 33°05'N long. 012°31'E, indicando la presenza di tre barche di legno (con circa 100 persone a bordo di ciascuna) e di un'imbarcazione della Guardia Costiera libica (molto cordiale) e informando che i giubbotti di salvataggio erano stati distribuiti ai migranti della prima imbarcazione ed erano in fase di distribuzione anche ai migranti della seconda imbarcazione.

Infatti, il rhib IUVENTA RESCUE, dopo aver distribuito i giubbotti di salvataggio al TV-A e dopo aver prelevato dalla nave IUVENTA ulteriori giubbotti di salvataggio, ha accostato al TV-B.

A tal proposito va sottolineato che, rispetto alla suddivisione dei migranti presenti a bordo dei tre barconi, sulla nave IUVENTA sono stati successivamente presi a bordo i migranti del TV-B, mentre sulla nave VOS HESTIA sono saliti i migranti del TV-A e del TV-C (contrassegnato con le lettere "KK").

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

All'inizio il personale della nave VOS HESTIA - riconoscibile dalle tute arancioni e dai caschi bianchi e arancioni, a differenza dell'abbigliamento variopinto e dai caschi gialli indossati dal personale a bordo del rhib IUVENTA RESCUE - si è occupato di prestare soccorso ai migranti del TV-C, riconoscibile dalle lettere "KK" presenti a poppa, una più grande in alto a sinistra e una più piccola in basso a destra, con la precisazione che in una delle seguenti immagini si nota in secondo piano la nave IUVENTA rivolta di prua.



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Dalla seguente immagine emerge il soccorso prestato dai due rhib della nave VOS HESTIA ai migranti del TV-C, contrassegnato con la lettera "K" sulla murata di dritta, privo di motore, mentre in secondo piano si notano in fondo il TV-A, più vicino il TV-B soccorso dal rhib IUVENTA RESCUE e in lontananza la nave IUVENTA.



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Dalla seguente immagine, relativa alle operazioni di soccorso dei migranti del TV-C (contrassegnato con le lettere "KK"), si nota sullo sfondo il rhib IUVENTA RESCUE e il gommoncino LILLY impegnati nei soccorsi del TV-B.



Al contempo, uno dei rhib della nave VOS HESTIA si è occupato dei soccorsi del TV-A, con la precisazione che nella seguente immagine si nota in secondo piano il TV-B trainato dal rhib IUVENTA RESCUE verso la nave IUVENTA e, più distante, la nave VOS HESTIA.



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Negli stessi frangenti in cui i rhib della nave VOS HESTIA soccorrevano i migranti del TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") e del TV-A, il rhib IUVENTA RESCUE e il gommoncino LILLY prestavano i soccorsi ai migranti del TV-B.

Infatti, dalla seguente immagine emerge come il rhib IUVENTA RESCUE abbia trainato il TV-B verso la nave IUVENTA - con l'assistenza del gommoncino LILLY, di pertinenza della medesima nave IUVENTA, che trainava un CentiFloat arancione per eventuali esigenze di salvataggio di "uomo a mare" - mentre a sinistra si nota il TV-C (contrassegnato con le lettere "KK").



Dalle successive immagini, rispettivamente delle ore 7.06B (ore 5.06Z) (scattata da RELLANDINI STEFANO dell'agenzia Reuters) e delle ore 7.14B (ore 5.14Z), emerge come il rhib IUVENTA RESCUE, con l'assistenza del gommoncino LILLY, abbia trainato il TV-B, privo di motore, verso la nave IUVENTA, mentre l'equipaggio della VOS HESTIA si stava occupando del TV-A.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Quindi, poco dopo i migranti del TV-B sono saliti a bordo della nave IUVENTA, con la precisazione che in tale occasione la murata della nave sottovento era quella di dritta.

N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Mentre i migranti del TV-B salivano a bordo della nave IUVENTA, il TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") era a distanza, alla deriva e ormai vuoto, come emerge dalla seguente immagine fotografica.



Alla stregua delle precedente immagine, scattata dalla poppa verso la prua della nave IUVENTA, è ragionevole ritenere che la nave IUVENTA, rispetto alla prima fase dei soccorsi nella quale il rhib

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

IUVENTA RESCUE aveva distribuito i giubbotti salvagente ai migranti del TV-A, ha effettuato una rotazione, orientando la prua verso il quadrante occidentale, mentre il vento e il moto ondoso in aumento continuavano a provenire orientativamente da Est-NordEst, in modo da consentire la salita a bordo dei migranti dal lato sottovento.

Quindi, deve ritenersi che la nave IUVENTA in tale seconda fase dei soccorsi avesse la prua orientata verso Ovest-SudOvest.

A questo punto, come emerge dalla successiva fotografia - nelle proprietà dell'immagine figura l'acquisizione da parte di KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 7.29B (ORE 5.29Z) - il gommoncino LILLY si è allontanato dalla nave IUVENTA verso il TV-C (contrassegnato con le lettere "KK").



Nel frattempo - nelle proprietà dell'immagine, ripresa dalla poppa della nave IUVENTA, figura l'acquisizione da parte di KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 7.30B (ORE 5.30Z) - il rhib della nave VOS HESTIA si è occupato delle operazioni di soccorso dei migranti a bordo del TV-A.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Dall'ingrandimento della medesima immagine risulta ancora la presenza di persone a bordo del TV-A, tenuto conto del colore arancione dei giubbotti di salvataggio.

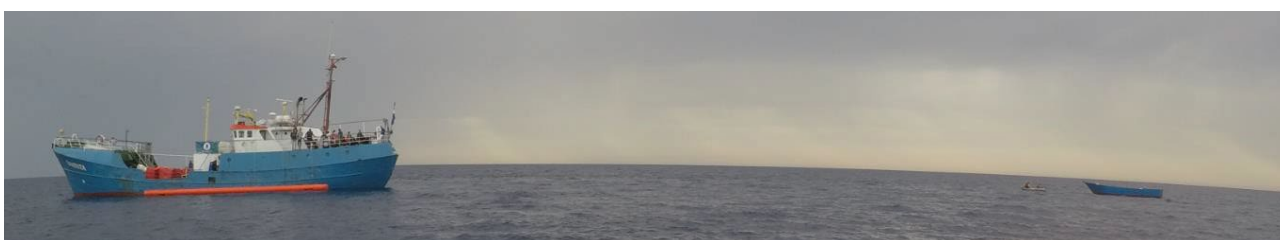


Poco dopo il gommoncino LILLY, di pertinenza della nave IUVENTA, ha raggiunto il TV-C (contrassegnato con le lettere "KK"), ormai vuoto, e lo ha trainato verso la nave IUVENTA, come risulta dalle seguenti immagini riprese il 18.6.2017 rispettivamente alle ore 7.44B (ORE 5.44Z), alle ore 7.45B

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

(ORE 5.45Z) e alle ore 7.53B (ORE 5.53Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA, con la precisazione che il gommoncino LILLY è arrivato da poppa della nave IUVENTA e si è diretto verso la murata di dritta in prossimità della prua della nave IUVENTA.



Dall'immagine seguente - ripresa il 18.6.2017 alle ore 7.47B (ORE 5.47Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhif della nave VOS HESTIA - e dal relativo ingrandimento emerge che il TV-B era mantenuto accostato alla murata di dritta della nave IUVENTA, per marcare lo scafo con l'evento SAR e con la data con vernice di colore rosso, mentre il TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") era trainato dal gommoncino LILLY verso la nave IUVENTA.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



La rotta seguita dal gommoncino LILLY, con il TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") al traino, verso la nave IUVENTA - mentre il TV-B era mantenuto accostato alla nave IUVENTA - emerge in modo ancor più evidente dalla seguente immagine ripresa il 18.6.2017 alle ore 7.48B (ORE 5.48Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Nello stesso frangente - come emerge dalla seguente immagine ripresa il 18.6.2017 alle ore 7.48B (ORE 5.48Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA - il TV-A si trovava ancora distante, oltre la nave VOS HESTIA.



Alle ore 7.58B (ore 5.58Z) del 18.6-2017, come risulta dalla seguente immagine ripresa dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA, il TV-A è ancora visibile oltre la nave VOS HESTIA.



Una volta completato il recupero dei migranti a bordo della nave IUVENTA (TV-B) e della nave VOS HESTIA (TV-A e TV-C), l'I.M.R.C.C. - come risulta dalla comunicazione del 18.6.2017 delle ore

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

7.42B (ore 5.42Z) - ha dato disposizione alla nave VOS HESTIA di prendere a bordo i migranti saliti sulla nave IUVENTA dopo il soccorso a mare, ossia i migranti arrivati a bordo del barcone TV-B:

UOMO 1 – Comandante, buongiorno! Centrale Operativa.

UOMO 2 – Sì, buongiorno dal Vos Hestia! Allora, vi comunico che **abbiamo recuperato i migranti da questi tre bar... questi tre barconi che erano in zona, due li abbiamo presi noi e uno l'ha preso lo Iuventa**. In totale abbiamo preso noi centottantaquattro migranti, lo Iuventa ne ha presi settantacinque.

UOMO 1 - E... comandante...

UOMO 2 – Io vi volevo chiedere...

UOMO 1 – Comandante, no, no, le devo chiedere... le devo chiedere una cortesia: ha i numeri divisi per barca?

UOMO 2 - E... no, perché le... le barche erano insieme. Noi abbiamo preso... aspetti un attimo.
(*Rivolto a Davide:*) Davide!

Davide - (*Fuori cornetta:*) Sì!

UOMO 2 – Quale caso abbiamo preso noi? Non lo sai, eh?

Davide - (*Fuori cornetta:*) Sì, li abbiamo.

UOMO 2 – Ah, ecco qua, aspetti un attimo.

UOMO 1 – **Voi nove - quattro – quattro.**

UOMO 2 – Noi abbiamo preso nove – quattro - quattro...

UOMO 1 – **E una barca del nove – quattro – cinque.**

UOMO 2 – Ecco qua. Allora, nove – quattro – quattro e nove – quattro – cinque. Allora saranno questi due qua, perché li abbiamo presi, ma non abbiamo specificato qual è la...

UOMO 1 – Esattamente, sì, sì, sì, sì.

UOMO 2 - ...qual è la...

UOMO 1 – Quindi, che numeri abbiamo?

UOMO 2 – Nove – quattro – quattro e poi... nove – quattro – cinque, non lo so, perché abbiamo solo detto il numero, che era nove – quattro – quattro, gli altri ci ha detto...

UOMO 1 – Ah, sì. Volevo sapere le persone...

UOMO 2 – Siccome ha detto...

UOMO 1 - ...le persone soccorse.

UOMO 2 – Ah!

UOMO 1 – Quanti?

UOMO 2 – Sì, allora, **noi abbiamo recuperato a bordo della nostra imbarcazione centottantaquattro migranti.**

UOMO 1 – Uno – otto – quattro?

UOMO 2 – E due... Esatto, e due...

UOMO 1 – Ecco, a me però... a me sarebbe più utile averli divisi per imbarcazione, quindi quanti della prima e quanti...

UOMO 2 – Glielo dico subito. Prima imbarcazione erano novantotto.

UOMO 1 – Ok.

UOMO 2 – No, scusi, ottan... ottantasei, scusi, **prima imbarcazione ottantasei.**

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 1 – Oh, perfetto, ok. La seconda?

UOMO 2 – **Seconda novantotto.**

UOMO 1 – Ok. E... e quelli della Iuventa?

UOMO 2 - Quelli... **la Iuventa ne ha presi settantacinque, mi riferisce la Iuventa, settantacinque.**

UOMO 1 – Settantacinque. **Ora, comandante, lei è in grado di prendersi anche i settantacinque dello Iuventa?**

UOMO 2 – Infatti, perciò l'avevo... anche per questo volevo chiedere se... Io ce li ho... **li posso prendere**, perché mo' il tempo davanti è buono...

UOMO 1 – Perfetto.

UOMO 2 - ...per tornare in Italia posso portare anche i settantacinque dello Iuventa, non c'è problema.

UOMO 1 – Perfetto, **allora faccia anche il trasbordo dello Iuventa.**

UOMO 2 – Va bene, ok, perfetto, **allora informo la Iuventa e facciamo il trasbordo.**

UOMO 1 – Grazie, comandante.

UOMO 2 – Grazie mille, ci sentiamo più tardi.

UOMO 1 – A più tardi.

Poco prima della predetta comunicazione, all'orizzonte era appena visibile un'imbarcazione (evidenziata all'interno del cerchio rosso), come risulta dalla seguente immagine, ripresa dal ponte della nave IUVENTA, acquisita da parte di KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 7.41B (ORE 5.41Z).



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Con riferimento all'imbarcazione risultante dalla precedente immagine va puntualizzato che nello scenario delineato fino a tale momento non erano individuabili ulteriori imbarcazioni rispetto a quelle sinora descritte, con la specificazione che le numerose immagini in atti consentono una visione a 360° dell'area dei soccorsi.

In tale nuovo scenario si sono verificati contestualmente due eventi di particolare rilievo: da un lato, il rhib IUVENTA RESCUE, prima, ha accostato alla nave IUVENTA sulla murata di sinistra per caricare i giubbotti di salvataggio e, poi, si è allontanato in direzione dell'imbarcazione avvistata alle ore 7.41B (ORE 5.41Z), oggetto dell'evento SAR 947; dall'altro lato, il gommoncino LILLY, prima, ha trainato il barcone TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") verso la murata di dritta della nave IUVENTA, in modo da legarlo insieme al TV-B che si trovava ancora accostato alla murata di dritta della nave IUVENTA dopo lo sbarco dei migranti, e, poi, ha allontanato i due barconi (TV-B e TV-C) per fare largo ai rhib della nave VOS HESTIA con i quali trasbordare i migranti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA, in adempimento della disposizione impartita dall'I.M.R.C.C. nella comunicazione del 18.6.2017 delle ore 7.42B (ore 5.42Z).

In particolare, dalle seguenti immagini emerge che il 18.6.2017 tra le ore 7.52B (ore 5.52Z) e le ore 7.56B (ore 5.56Z) il rhib IUVENTA RESCUE, dopo aver lasciato la murata di dritta della nave IUVENTA (in posizione lat. 33°05'34.44"N long. 012°31'19.95"E) e dopo essere passato da poppa della nave, ha accostato alla nave IUVENTA sulla murata di sinistra per caricare i giubbotti di salvataggio e, poi, si è allontanato in direzione dell'imbarcazione avvistata alle ore 7.41B (ORE 5.41Z), oggetto dell'evento SAR 947.

N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Info sul file ✕

Nome file
189608

Data di acquisizione

18	giugno	2017
7		52

Dimensioni
2.1 MB

Dimensioni
4000 x 3000

Scatto
1/250 sec. f/2,8 3 mm

ISO
100

Dispositivo
HEROS Black

Percorso cartella
F:\HD - UP luventa 4060-16 rgn\ctp lorenzo Pezzani, dati grezzi\Project_Sources\Footage \Vos Hestia RHIB_GoPro\go pro

Origine
EXTERNAL_USB (F:)

Luogo
33.0929, 12.52221



Info sul file ✕

Nome file
189614

Data di acquisizione

18	giugno	2017
7		53

Dimensioni
2.2 MB

Dimensioni
4000 x 3000

Scatto
1/200 sec. f/2,8 3 mm

ISO
100

Dispositivo
HEROS Black

Percorso cartella
F:\HD - UP luventa 4060-16 rgn\ctp lorenzo Pezzani, dati grezzi\Project_Sources\Footage \Vos Hestia RHIB_GoPro\go pro

Origine
EXTERNAL_USB (F:)

Luogo
33.09292, 12.52218



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Info sul file

Nome file
189640

Data di acquisizione

18	giugno	2017
7		53

Dimensioni
2 MB

Dimensioni
4000 x 3000

Scatto
1/500 sec. f/2,8 3 mm

ISO
100

Dispositivo
HERO5 Black

Percorso cartella
F:\HD - UP luventa 4060-16 rgnr\ctp lorenzo Pezzani, dati grezzi\Project_Sources\Footage\Vos Hestia RHIB_GoPro\go pro

Origine
EXTERNAL_USB (F:)

Luogo
33,09299, 12,52202



Info sul file

Nome file
189676

Data di acquisizione

18	giugno	2017
7		55

Dimensioni
2,1 MB

Dimensioni
4000 x 3000

Scatto
1/320 sec. f/2,8 3 mm

ISO
100

Dispositivo
HERO5 Black

Percorso cartella
F:\HD - UP luventa 4060-16 rgnr\ctp lorenzo Pezzani, dati grezzi\Project_Sources\Footage\Vos Hestia RHIB_GoPro\go pro

Origine
EXTERNAL_USB (F:)

Luogo
33,09309, 12,52182



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Nel frattempo, il 18.6.2017 alle ore 7.55B (ore 5.55Z), come risulta dalla precedente immagine, il rhib della nave VOS HESTIA era in arrivo, sulla murata sinistra, sottobordo della nave IUVENTA per iniziare le operazioni di trasbordo dei migranti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA.

Pertanto, in considerazione delle disposizioni impartite dall'I.M.R.C.C., sottobordo della nave IUVENTA i barconi TV-B e TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") sono stati legati insieme dall'equipaggio della nave IUVENTA, come risulta dalla seguente immagine ripresa il 18.6.2017 alle ore 8.01B (ORE 6.01Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA.



Una volta legati insieme, i barconi TV-B e TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") - come emerge dalle seguenti immagini riprese il 18.6.2017 alle ore 8.02B (ORE 6.02Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA - sono stati allontanati, tramite il gommoncino LILLY, dalla nave IUVENTA, in modo da consentire l'accosto del rhib della nave VOS HESTIA alla murata di dritta della nave IUVENTA, per il trasbordo dei migranti del barcone TV-B dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA, con la precisazione che in secondo piano, tra i predetti barconi legati insieme e la nave VOS HESTIA, è visibile il TV-A.





Dalle seguenti fotografie - nelle proprietà delle immagini figura l'acquisizione da parte di RELLANDINI STEFANO dell'agenzia Reuters il 18.6.2017 alle ore 6.52 (da considerare come ore 6.52A, ore 7.52B e ore 5.52Z) e alle ore 6.53 (da considerare come ore 6.53A, ore 7.53B e ore 5.53Z) - è chiaramente evincibile che i due barconi TV-B e TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") erano legati insieme ed erano trainati dal gommoncino LILLY della nave IUVENTA, con la puntualizzazione che da una delle seguenti immagini emerge a breve distanza dai due barconi la presenza anche di uno dei rhib della nave VOS HESTIA, con un marinaio che stava lanciando una cima verso la nave IUVENTA, in modo da accostare per iniziare le operazioni di trasbordo del migranti del TV-B; in fondo a sinistra si nota la scia del rhib IUVENTA RESCUE che poco prima si era allontanato da poppa della nave IUVENTA.



Sulla scorta delle immagini precedenti, allora, deve escludersi che il barcone TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") sia stato allontanato da solo verso le coste libiche, come emergerebbe dalle immagini allegate all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017, con la puntualizzazione che le immagini allegate alla predetta annotazione di p.g. attengono evidentemente alla fase antecedente nella quale il gommoncino LILLY aveva trainato il barcone TV-C fino alla nave IUVENTA in modo da legarlo insieme al TV-B.

Peraltro, deve sottolinearsi che nelle immagini allegate all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 risultano riprese - evidentemente dalla nave VOS HESTIA - le murate di sinistra del gommoncino LILLY e del barcone TV-C (contrassegnato con le lettere "KK"); tale ritrazione, dalla prospettiva della posizione della nave VOS HESTIA, si pone in perfetta sintonia con la rotta seguita dal gommoncino LILLY in avvicinamento alla nave IUVENTA. Invece, tenuto conto della successiva rotta seguita dal gommoncino LILLY in allontanamento dalla nave IUVENTA verso TV-A e della posizione della nave VOS HESTIA, qualora la ripresa fosse stata effettuata nella fase di allontanamento dalla nave IUVENTA, sarebbero state ritratte le murate di dritta del predetto gommoncino e del barcone TV-C.

Quindi, è assolutamente ragionevole ritenere che le immagini allegate all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 siano state ritratte dalla nave VOS HESTIA nello scenario emergente dalla seguente immagine del 18.6.2017 delle ore 7.44B (ORE 5.44Z), ripresa dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA, dalla quale emergono, da sinistra verso destra, la nave IUVENTA, il gommoncino LILLY che traina il barcone TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") e la nave VOS HESTIA.



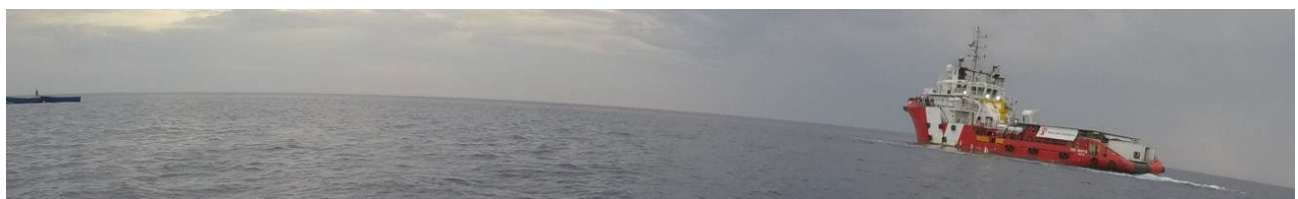
N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Una volta allontanati dalla nave IUVENTA, i due barconi TV-B e TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") sono stati trainati dal gommoncino LILLY in direzione del barcone TV-A, come risulta dalla seguente immagine ripresa il 18.6.2017 alle ore 8.04B (ORE 6.04Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA, con la precisazione che in secondo piano, a sinistra del timoniere del rhib della nave VOS HESTIA, è visibile il barcone TV-A.



Dalle seguenti immagini, riprese il 18.6.2017 alle ore 8.10B (ORE 6.10Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA, emerge in modo ancora più evidente che i due barconi TV-B e TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") sono stati trainati dal gommoncino LILLY in direzione del barcone TV-A.





Dalla precedente immagine - in secondo piano sulla sinistra dell'antenna del rhib della nave VOS HESTIA - emerge un'ulteriore imbarcazione di grandi dimensioni a notevole distanza, da identificare con la nave SEEFUCHS (come risulta dalla successiva immagine delle ore 9.35B).

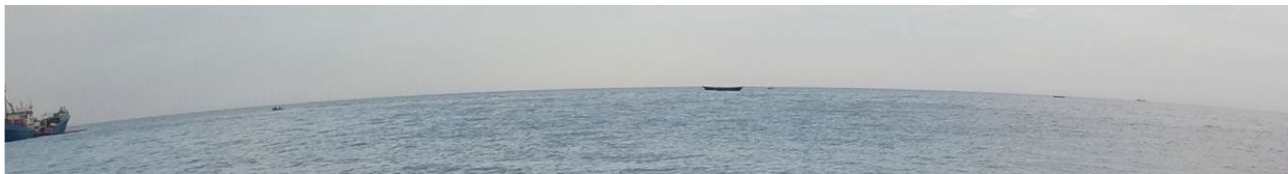
Va, poi, sottolineato che la predetta ulteriore imbarcazione durante tutte le fasi del trasbordo dei migranti è sempre rimasta a notevole distanza dall'area in cui si trovavano la nave IUVENTA e la nave VOS HESTIA.

Al contempo, va rimarcato, come risulta da numerose immagini, che, nei medesimi frangenti in cui il gommoncino LILLY ha allontanato i due barconi TV-B e TV-C, il personale della nave IUVENTA - dalle ore 8.02B (ore 6.02Z) alle ore 8.39B (ore 6.39Z) - era impegnato nelle operazioni di trasbordo dei migranti del TV-B sulla nave Vos HESTIA tramite i rhib della stessa nave Vos HESTIA.

In tale contesto, nel corso delle predette operazioni di trasbordo, emerge che il gommoncino LILLY ha lasciato alla deriva, a breve distanza dalla nave IUVENTA, i barconi TV-B e TV-C (contrassegnato con le lettere "KK"), come risulta dalla seguente immagine ripresa il 18.6.2017 alle ore 8.16B (ore 6.16Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA, nella quale si notano, da sinistra verso destra, la nave IUVENTA, il gommoncino LILLY, al centro i barconi TV-B e TV-C (contrassegnato con le lettere "KK"), poco dietro a destra una piccola barca non identificata e, più a destra, il barcone TV-A e, a notevole distanza, un'ulteriore imbarcazione di dimensioni più grandi (da identificare con la nave SEEFUCHS).

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



La successiva immagine del 18.6.2017 delle ore 8.18B (ORE 6.18Z), ripresa dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA, mostra in modo evidente, al centro, i barconi TV-B e TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") di poco distanziati tra loro.



Nel frattempo, il gommoncino LILLY è tornato sottobordo della nave IUVENTA dove è visibile, accostato alla murata sinistra, nella successiva immagine ripresa il 18.6.2017 alle ore 8.29B (ore 6.29Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA, mentre l'altro rhib

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

della nave VOS HESTIA, accostato alla murata di dritta, stava effettuando le operazioni di trasbordo dei migranti.



In seguito, il gommoncino LILLY compare a bordo della nave IUVENTA, come risulta dall'immagine ripresa il 18.6.2017 alle ore 8.38B (ore 6.29Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA.



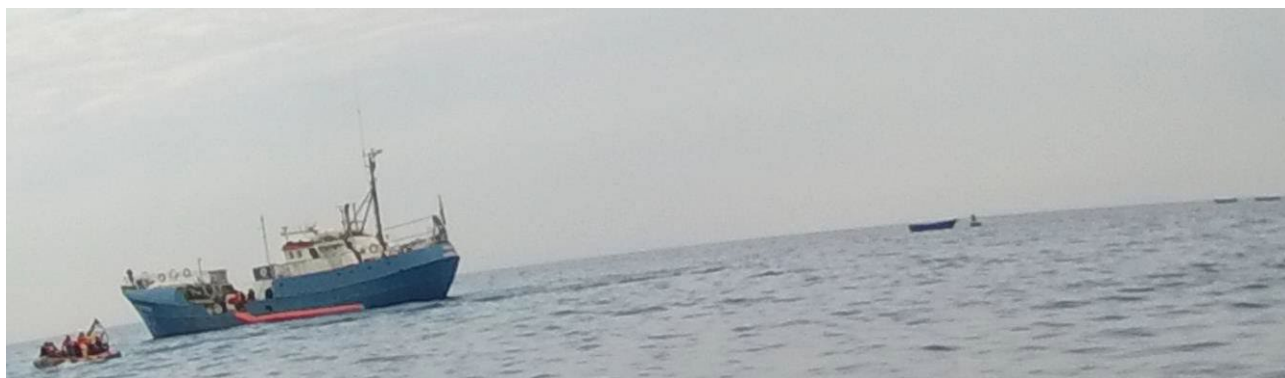
Quindi, solo alle ore 8.16B (ore 6.16Z) del 18.6.2017 - dopo che il gommoncino LILLY ha lasciato alla deriva i barconi TV-B e TV-C (contrassegnato con le lettere "KK"), a poche centinaia di metri dalla nave IUVENTA, in modo consentire agli operatori del predetto gommoncino di prestare ausilio nelle operazioni di trasbordo dei migranti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA - è apparsa sulla scena un'imbarcazione non identificata.

Dalle successive immagini - riprese il 18.6.2017 dalle ore 8.16B (ore 6.16Z) alle ore 8.34B (ore 6.34Z) dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA - emerge che, mentre erano in corso le operazioni di trasbordo dei migranti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA, il barchino non identificato si è avvicinato ai barconi TV-B e TV-C fino a ricongiungere i predetti barconi al barcone TV-A, con la precisazione che nelle immagini seguenti, riprese da diverse angolazioni, è visibile in lontananza anche la nave SEEFUCHS.



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Dalla successiva immagine ripresa dal ponte della nave IUVENTA - nelle proprietà dell'immagine figura l'acquisizione da parte di KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 9.51B (ore 7.51z) - emerge che i tre barconi sono stati trainati insieme dal barchino non identificato.



Orbene, alla stregua delle immagini sopra riprodotte, deve ritenersi che l'agente sottocopertura BRACCO LUCA abbia riportato nell'annotazione del 7.7.2017 la successione degli eventi²⁹ e delle immagini in base ad una percezione distorta rispetto all'effettivo accadimento dei fatti, con la precisazione che nell'occasione in questione il predetto BRACCO LUCA era contestualmente impegnato nelle operazioni di soccorso dei migranti a bordo della nave VOS HESTIA, che la predetta annotazione è stata effettuata a diversi giorni di distanza dall'evento del 18.6.2017 (dalle proprietà delle immagini risulta l'ultima modifica il 5.7.2017), sulla base di poche immagini relative al predetto episodio del 18.6.2017 (tre fotografie e un breve video) e che le due immagini relative al traino del barcone TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") costituiscono la rielaborazione in data 5.7.2017 di immagini tratte dal filmato (EUROPE-MIGRANTS-RESCUE FOR CREW -5) riconducibile a DENTI ANTONIO (allegato all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017) e dai due video riconducibili all'agenzia di stampa Reuters (prodotti all'udienza del 24.11.2023 nell'interesse di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e GIRKE SASCHA).

Allora, è assolutamente ragionevole ritenere che la sequenza con la quale sono state riportate le immagini n. 7 e n. 8³⁰ nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 sia del

²⁹ Dall'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 risulta la seguente successione degli eventi:

- al termine delle operazioni di soccorso, **alle ore 07.53**, il RHIB di colore verde di pertinenza della "IUVENTA" si è avvicinato a **2 dei 3 barconi in legno ormai vuoti** utilizzati dai migranti. Uno dei 2 barconi, il primo a sinistra riprodotto nella foto n. 7, era quello contrassegnato dalle **lettere KK** (Figura 7). Successivamente è stato recuperato anche il terzo natante utilizzato dai migranti ed avvicinato anch'esso alla "IUVENTA". Alla fine di tali manovre, i 3 natanti in argomento si trovavano tutti nei pressi della "IUVENTA";
- successivamente **2 dei menzionati barconi in legno** sono stati "legati" tra loro con una cima e gli operatori che si trovavano a bordo del RHIB della "IUVENTA" li hanno trainati verso le coste libiche, lasciandoli poi alla deriva. All'orizzonte, lo scrivente ha avuto modo di constatare la presenza di alcuni barchini, verosimilmente in uso ai trafficanti, che stazionavano in quello specchio acqueo in stato di attesa, come meglio di seguito descritto;
- gli operatori a bordo del citato RHIB sono poi tornati verso la "IUVENTA", procedendo al recupero del barcone contrassegnato dalle **lettere KK**, che veniva trainato con una cima verso le coste libiche. Sul punto, lo scrivente ha avuto modo di osservare che i soggetti a bordo del RHIB si sono avvicinati maggiormente alle coste libiche rispetto a quanto fatto precedentemente nel corso delle operazioni di traino degli altri 2 barconi (Figura 8);
- infine, il natante contrassegnato dalle **lettere KK** di colore rosso, dopo essere stato trainato fino alle acque territoriali libiche, è stato lasciato alla deriva in direzione di alcuni barchini di trafficanti che si trovavano nelle vicinanze (Figura 9).
- alcuni soggetti che si trovavano già a ridosso delle acque territoriali libiche hanno provveduto dapprima al recupero del barchino contraddistinto dalle lettere KK, assicurandosi successivamente anche le altre due barche in legno "legate" in precedenza con una cima dagli operatori del RHIB della "IUVENTA". Nel frangente, quest'ultima imbarcazione si allontanava. I movimenti descritti sono stati notati dallo scrivente con lo zoom della propria macchinetta fotografica.

³⁰ Immagini n. 7 e n. 8 riportate nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

tutto diversa dall'effettiva successione degli eventi in base ai quali il gommoncino LILLY nella prima fase ha trainato il barcone vuoto TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") fino alla nave IUVENTA in modo da legarlo insieme al barcone vuoto TV-B e nella seconda fase ha allontanato di poche centinaia di metri i due barconi vuoti TV-B e TV-C, legati insieme, lasciandoli alla deriva in prossimità del barcone TV-A.

Tale conclusione è supportata dalla sequenza delle seguenti immagini - del 18.6.2017 rispettivamente delle ore 7.44B (ORE 5.44Z) e delle ore 8.02B (ORE 6.02Z) riprese dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib della nave VOS HESTIA - ritratte dalle medesime prospettive in cui sono state effettuate le immagini rispettivamente n. 8 e n. 7 riportate nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017.



18.6.2017 ore 7.44B (ORE 5.44Z)



Figura 7: RHIB della Iuventa recupera le barche in legno vuote, legandole poi con una cima



Figura 8: RHIB Iuventa trasporta barca in legno verso la costa libica



18.6.2017 ore 8.02B (ORE 6.02Z)

Va, poi, evidenziato che - contrariamente alle modalità di svolgimento dei fatti descritte nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 - il barcone TV-A, dopo il recupero dei migranti da parte del rhib della nave VOS HESTIA, è rimasto nella medesima posizione (salvo lo spostamento determinato da vento e corrente), non è stato trainato dai natanti di pertinenza delle navi IUVENTA e VOS HESTIA, non è stato affatto avvicinato agli altri barconi TV-B e TV-C nei pressi della nave IUVENTA, e non è stato legato al barcone TV-B; viceversa, è stato avvicinato esclusivamente il barcone TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") alla nave IUVENTA, che è stato legato al barcone TV-B, che si trovava sottobordo alla stessa nave IUVENTA, ed entrambi i barconi TV-B e TV-C sono stati trainati dal gommoncino LILLY (dotato di un piccolo motore da 15 cv) nei pressi del barcone TV-A e i tre barconi sono stati lasciati alla deriva a breve distanza dalla nave IUVENTA e in un'area lontana oltre 4 miglia nautiche dall'inizio delle acque territoriali libiche, con la precisazione che solo alcuni minuti dopo è sopraggiunto il barchino che ha legato insieme i tre barconi e li ha trainati verso le coste libiche.

Al contempo, deve ritenersi che anche GALLO PIETRO - operatore dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L. addetto alla sicurezza a bordo della nave VOS HESTIA - abbia fornito una versione distorta della successione degli eventi, posto che il predetto GALLO PIETRO all'udienza preliminare del 10.2.2024 ha riferito che il personale della nave IUVENTA aveva allontanato i tre barconi e che si era avvicinata una barca di "facilitatori" i quali avevano smontato il motore di uno dei barconi e si erano allontanati verso le coste libiche ("*la Juventa che allontanava questi tre barconi di legno, da quello che ho visto io, poi dopo sono sceso giù e c'è stata una barca in vetroresina che è arrivata a tutta velocità che, ha smontato il motore*"... "*Delle barche in legno, esatto sì e si è allontanato dopo verso la costa libica. Quell'evento là è stato filmato da Reuters*"), mentre dalla ricostruzione degli accadimenti, in base alle immagini sopra riprodotte, emerge chiaramente che la motovedetta della Guardia Costiera libica si

era impossessata dei motori dei tre barconi nella prima fase dei soccorsi, durante la distribuzione dei salvagenti ai migranti da parte del rhib IUVENTA RESCUE, e che il gommoncino LILLY aveva allontanato di poche centinaia di metri i barconi TV-B e TV-C, vuoti e senza motori, dopo la conclusione delle operazioni di soccorso, in modo da rendere libere le acque sottobordo della nave IUVENTA per consentire le manovre dei rhib della nave VOS HESTIA per il trasbordo dei migranti sulla nave VOS HESTIA.

Va, inoltre, evidenziato che l'imputato AMATO MARCO all'udienza preliminare del 10.2.2024 ha fornito il seguente racconto dei fatti, precisando che la ricostruzione fornita dall'agente sottocopertura BRACCO LUCA non era corrispondente al reale svolgimento degli eventi:

io ricordo bene quella giornata perché siamo stati in assistenza, all'inizio senza intervenire perché Roma ci ha mandato lì in assistenza per cui, avevo, ero libero da vincoli di manovra, per questo ero più attento a quello che accadeva. Ricordo bene che lo Juventa aveva salvato i migranti di tre imbarcazioni in legno azzurre, due imbarcazioni in legno erano molto vicine allo Juventa, perché nel frattempo, lo (inc.) dopo, un attimo solo, ovviamente lo Juventa quando faceva i salvataggi aveva due imbarcazioni, due rib, uno più grande che usavano per raccogliere i migranti dall'imbarcazione dei migranti, un altro era molto più piccolo che, usavano solamente per, non per i migranti, era usato solamente, io perché ho visto parecchie operazioni con lo Juventa e lavoravano bene, secondo il mio punto di vista, questa piccola imbarcazione che chiamavano Lilly che, era grigia e verde ricordo, con il motore molto piccolo, molto debole, lo usavano principalmente per trasportare i giubbotti salvagente, oppure per accogliere il bananone che, loro avevano il bananone che lanciavano a mare quando c'erano dei migranti che si buttavano a mare per non farli annegare, per farli aggrappare e poi anche per, appunto per radunare le imbarcazioni che potevano dar fastidio alle operazioni di salvataggio, di imbarco. In quella circostanza ricordo che c'erano due imbarcazioni in legno azzurre che, erano state svuotate che, erano vicino al punto di imbarco dello Juventa, per cui io ricordo che Lilly aveva allontanato queste due imbarcazioni dal punto di imbarco dello Juventa ma di forse 10–15 metri, dopo di che c'era una terza imbarcazione in legno anche essa vuota, un po' più lontana, è andata lì e l'ha andata a recuperare e la stava rimorchiando verso le altre due imbarcazioni, forse perché lo Juventa aveva anche l'abitudine, come consigliato dalla Capitaneria di Porto italiana, di dar fuoco, di incendiare le barche vuote per renderle inutilizzabili, avevano dei fuochi a mano che lanciavano dentro e le facevano e le incendiavano, in quella circostanza...

[...]

in quella circostanza ricordo che, Lilly è andata a recuperare la terza imbarcazione in legno per riportarla verso le altre due che, erano già state spostate, in quel frangente si è palesato in zona un gommoncino carico di migranti, e i migranti hanno cominciato a lanciarsi in mare, ovviamente Lilly in quella circostanza aveva la priorità di curare i migranti per cui ha

abbandonato la barca che stava rimorchiando verso le altre due, per andare a prendere il bananone per portarlo verso i migranti, per non farli annegare. In quella circostanza le tre barche che erano lasciate abbandonate da Lilly, sono state approcciate da una barca di questi facilitatori che li hanno rimorchiati e li hanno portati via verso la costa libica, ricordo bene questa situazione.

In particolare, l'imputato AMATO MARCO all'udienza del 10.2.2024 - in relazione all'immagine n. 3 dell'informativa del 10.6.2020 sotto riportata - ha sostenuto che il gommoncino LILLY della nave IUVENTA stava trainando una delle imbarcazioni in legno verso le altre due che, legate insieme, erano state allontanate di m. 15 o 20 circa dalla zona di imbarco della nave IUVENTA e lasciate alla deriva ed ha escluso che il predetto gommoncino LILLY si dirigesse verso le coste libiche (*"la costa libica era dall'altra parte, era nel senso, 90 gradi più a dritta"...**"la Libia era praticamente, era davanti a noi diciamo come direzione, verso sud 180 gradi, e invece il Lilly navigava verso, trasversale voglio dire, perpendicolare"*), con la precisazione che le tre imbarcazioni in questione sono state poi recuperate e trainate verso le coste libiche dai *"facilitatori"* presenti in zona e con l'ulteriore puntualizzazione che nello stesso frangente è sopraggiunto un gommone carico di migranti ai quali è stato prestato soccorso dall'equipaggio della nave IUVENTA.



Figura 2: RHIB della IUVENTA recupera le barche in legno vuote, legandole poi con una cima



Figura 3: RHIB IUVENTA trasporta barca in legno verso la costa libica

Al di là di alcune imprecisioni e della collocazione nell'episodio del 18.6.2017 dei migranti a mare, avvenimento riguardante invece un episodio diverso, va evidenziato che AMATO MARCO ha fornito una ricostruzione degli eventi - con particolare riferimento alla fase di allontanamento da parte del gommoncino LILLY dei barconi alla deriva in prossimità della nave IUVENTA per proseguire le operazioni di soccorso e alla fase del successivo recupero degli stessi barconi da parte di un barchino

non identificato - che si pone sostanzialmente in sintonia con gli elementi emergenti dalle immagini sopra riprodotte.

Nel quadro complessivo delineato, allora, è assolutamente ragionevole ritenere che il gommoncino LILLY avesse originariamente l'obiettivo di trainare il barcone vuoto TV-C (contrassegnato con le lettere "KK") dalla posizione in cui il rhib della nave VOS HESTIA aveva recuperato i migranti fino alla nave IUVENTA in modo da legarlo insieme al barcone vuoto TV-B ed eventualmente al barcone vuoto TV-A, ancora da recuperare, per tenere i predetti barconi sottobordo e procedere alle operazioni di distruzione degli stessi barconi³¹, come fatto in numerose altre occasioni emergenti dalle immagini che saranno in seguito riportate.

Tuttavia, in considerazione delle sopravvenute disposizioni dell'I.M.R.C.C. di procedere al trasbordo dei migranti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA, con la conseguente esigenza di lasciare sottobordo adeguati spazi di manovra per i rhib della nave VOS HESTIA, il gommoncino LILLY ha allontanato di poche centinaia di metri i due barconi vuoti TV-B e TV-C, lasciandoli alla deriva in prossimità del barcone TV-A e ritornando prontamente indietro in modo da consentire agli operatori del predetto gommoncino di salire a bordo della nave IUVENTA per coadiuvare le operazioni di trasbordo dei migranti dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA.

Ciò posto, deve, ora, evidenziarsi che l'equipaggio della nave IUVENTA, una volta terminate alle ore 8.39B (ore 6.39Z) del 18.6.2017 le operazioni di trasbordo dei migranti tramite i rhib della nave VOS HESTIA, è stato immediatamente impegnato nelle operazioni di soccorso nell'evento SAR 947, avente ad oggetto una barca di legno con 108 migranti a bordo, avvistato dalla nave IUVENTA in posizione lat. 33°00'N long. 012°30'E, con recupero iniziato alle ore 8.45B (ore 6.45Z) e terminato alle ore 10.40B (ore 8.40Z).

³¹ L'imputato AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN nelle dichiarazioni spontanee rese all'udienza del 13.10.2023 ha riferito: "*alle 07:30 tutti erano sulle due navi di soccorso, da due barche sulla Vos Hestia e da una con noi sulla Juventa, abbiamo iniziato ad occuparci di distruggere le barche di legno, la squadra del nostro piccolo R.H.I.B., la Lilly aveva preso una grande ascia dalla Juventa, per fare un buco nello scafo delle barche per affondarle, o almeno renderle inutilizzabili ma, proprio mentre stavamo finendo di far scendere tutti dalla nave, qualcuno del nostro equipaggio ha visto qualcosa in aria, presto capivamo che si trattava di un gommoncino... "orizzonte è più corretto"... "l'M.R.C.C. di Roma, ci hanno dato l'ordine di trasportare le persone dalla Juventa alla Vos Hestia, prima di partire con la Juventa. Noi abbiamo chiesto che, il nostro R.H.I.B. possa andarci immediatamente quindi, che fosse autorizzato per raggiungere la barca per poterla stabilizzare, i due R.H.I.B. della Vos Hestia erano sufficienti, per me era chiaro, anche con questo dovevamo sbrigarci. Quindi, non vi era più tempo per distruggere le barche di legno, poiché se il gommoncino si fosse rovesciato il R.H.I.B. da solo non sarebbe stato sufficiente, dato che potevano tirare fuori dall'acqua solo poche persone, di conseguenza ci sarebbe stato poco spazio sul R.H.I.B."*

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Con riferimento al predetto evento SAR 947 - non oggetto di contestazione - deve riportarsi innanzitutto la comunicazione del 18.6.2017 delle ore 8.41B (ore 6.41Z) della nave VOS HESTIA con l'I.M.R.C.C.:

Centrale operativa: *Incomprensibile*

Comandante: Pronto?

Centrale operativa: Sì buongiorno, centrale operativa

Comandante: Sì buongiorno, sono il comandante del Vos Hestia

Centrale operativa: Sì buongiorno, sott'ordine all'ufficiale, mi dica

Comandante: Volevo dire che **abbiamo finito il trasferimento dei migranti dallo Iuventa, erano in tutto 83. Al momento abbiamo a bordo 515 migranti, 5-1-5**

Centrale operativa: Quindi ora ha finito il trasbordo dallo Iuventa al Vos Hestia di 83 migranti

Comandante: Esatto

Centrale operativa: Ok. A bordo avete 515 migranti

Comandante: Confermo.

Centrale operativa: Sì. Ok un attimo che l'ufficiale è impegnato

Comandante: Sì, aspetto in linea

(voci esterne)

Centrale operativa: C'è una richiesta, qualcosa? Che gli deve dire?

Comandante: No volevo chiedere se... che succede, che avete per me... se posso come avete detto prima in Italia o meno

Centrale operativa: Ok un attimo, un attimo che è al telefono

Comandante: Sì prego, prego non c'è problema aspetto

Centrale operativa: Un attimo solo che ancora al telefono

Comandante: Sì va bene

Centrale operativa: Guardi al momento, ho parlato con l'ufficiale, al momento di rimanere in area per capire un po' lo scenario se ci saranno altri eventi stamattina perché abbiamo la segnalazione GSM e non sappiamo se è correlabile o meno ai tre barconi soccorsi e quindi al momento rimanere in area e... Sta scendendo qualche altro assetto e quindi ci riaggiorniamo

Comandante: sì però **io non ho più capienza a bordo... capiamoci proprio, io sono già quasi al doppio della mia capienza nominale, giusto per capirci, per essere chiari**

Centrale operativa: Allora un attimo, sì... quindi siete già a capienza massima?

Comandante: Siamo già oltre... io posso portare... normalmente, **posso portare 100 migranti, nominalmente** (incomprensibile)

Centrale operativa: Un attimo che riferisco, che è al telefono

Centrale operativa: Sì giusto per info, **c'è lo Iuventa che ci sta comunicando l'avvistamento di un barchino in 33 00 012 30, lo vedete anche voi?**

Comandante: **Eh... non ho guardato...** vediamo questo barchino dello Iuventa? Lo riusciamo a vedere a occhio?

Centrale operativa: **33 00 12 30**

Comandante: **Si lo Iuventa mi ha comunicato che c'era questo barchino a circa 6 miglia da loro**

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Centrale operativa: Ah ok

Comandante: E infatti **dopo il nostro trasferimento è andato in quella zona. Lui però era verso sud, noi stiamo andando verso nord adesso** quindi (incomprensibile)

Centrale operativa: Ah ok capito

Centrale operativa: Un attimo solo che è al telefono con lo Iuventa

Comandante: Si mi diceva adesso l'ufficiale che **vediamo sull' AIS lo Iuventa proprio al limite delle 12 miglia delle acque territoriali non lo so se già sta operando oppure sta aspettando che esce sto barchino fuori**, non lo so

Centrale operativa: Al momento... è al telefono con l'ufficiale, un attimo solo

Voci verso l'esterno

Centrale operativa: Eh... le passo l'ufficiale

Comandante: Si grazie

Va, poi, riportata³² la comunicazione del 18.6.2017 delle ore 8.45B (ore 6.45Z) della nave IUVENTA con l'I.M.R.C.C.:

UOMO 1 – Hello, ser!

Pronto signore!

UOMO 2 – Good morning sir, this is IUVENTA calling.

Buongiorno! qui è IUVENTA che chiama.

UOMO 1 – Yes, tell me

Si, dimmi

UOMO 2 – Just to inform you the transfer...the transfer to the VOS HESTIA.

*Solo per informarla del trasferimento...**il trasferimento alla VOS HESTIA.***

UOMO 1 – Is completed, yeah

È stato completato, si

UOMO 2 – And now we go full speed ahead towards our RhIB, we have another wooden boat with 100 people.

E ora andiamo a tutta velocità verso il nostro RhIB, abbiamo un'altra barca di legno con 100 persone.

UOMO 1 – Ok, so do you see a wooden boat in front of you?

³² La trascrizione della comunicazione del 18.6.2017 delle ore 8.45B (ore 6.45Z) della nave IUVENTA con l'I.M.R.C.C. nella versione risultante dalla perizia di trascrizione presenta numerose parti non riportate in quanto indicate come "incomprensibili" a causa del "segnale disturbato".

La medesima comunicazione risulta trascritta integralmente nella versione prodotta nell'interesse degli imputati AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e GIRKE SASCHA all'udienza del 22.2.2024 (su supporto hard disk) ed integrata con pec del 17.4.2024 come emerge dal verbale di udienza del 19.4.2024.

Dall'ascolto diretto della predetta comunicazione effettuata in camera di consiglio da questo giudice emerge che la trascrizione nella versione integrale prodotta nell'interesse degli imputati AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e GIRKE SASCHA è fedele, con minime differenze, rispetto alle risultanze del relativo file audio.

Pertanto, si riporta la trascrizione della comunicazione in questione nella versione derivante dall'ascolto diretto in camera di consiglio del relativo file audio.

Ok quindi vedete una barca di legno di fronte a voi?

UOMO 2 – Eeh maybe its [not understandable] our RhIB is 3 nautical miles away. I can give you the position .. 3 miles in front of us [not understandable]

Eeh forse è [non comprensibile] il nostro RhIB è a 3 miglia nautiche di distanza, posso darvi la posizione ... 3 miglia di fronte a noi [non comprensibile]

UOMO 1 – Listen, listen, I can't understand. Line disturbed. So, 3 nautical miles from you, is there another wooden boat with people on board?

Ascolta, ascolta, non riesco a capire. Linea disturbata. Quindi, a 3 miglia nautiche da voi, c'è un'altra barca di legno con persone a bordo?

UOMO 2 – Yes. There is one wooden boat and our RhIB is already there.

Si. C'è una barca di legno e il nostro RhIB è già lì

UOMO 1 – Ok. So one more wooden boat. Ok, sir. Proceed to that wooden boat and rescue... rescue the people on board, ok?

Ok, quindi un'altra barca di legno. Ok, signore. Procedete verso quella barca e soccorrete... soccorrete le persone a bordo, ok?

UOMO 2 – Ok, we do, we do. We do our best.

Ok, lo facciamo, lo facciamo. Faremo del nostro meglio.

UOMO 1 – Ok give me the position.

Ok, dammi la posizione

UOMO 2 – Yes. The position of our RhIB is: 3-3 degrees...

Si. La posizione del nostro RhIB è: 3-3 gradi...

UOMO 1 – the position of the wooden boat I mean.

La posizione della barca di legno intendo

UOMO 2 – Yes. 3-3 degrees, 0-0 minutes north

Si. 3-3 gradi, 0-0 primi nord.

UOMO 1 – ok

ok

UOMO 2 – and 0-1-2 degree, 3-0 minutes east.

e 0-1-2 gradi, 3-0 primi est.

UOMO 1 – 0-1-2 sorry?

0-1-2, scusi?

UOMO 2 – 0-1-2 and 3-0 minutes

0-1-2 e 3-0 primi

UOMO 1 – Hold the line, hold the line

Resta in linea, resta in linea

UOMO 2 – yes

Si

(Dal min. 2.15 al min. 2.49 non si ode alcuna conversazione, rumori di sottofondo).

UOMO 2 – Ok sir understood. So 3-3, 0-0, 0-1-2, 3-0, and wooden boat with people on board. How many people on board? Do you know?

Ok signore, capito. Quindi 3-3, 0-0, 0-1-2, 3-0, la barca di legno con le persone a bordo. Quante persone a bordo, lo sapete?

UOMO 1 – **100**

100

UOMO 2 – 100 people, ok...ok sir, understood and...Ok..Proceed to rescue the people together with Vos Hestia and please be sure that the wooden boat is outside Libyan territorial water, ok sir?

*100 persone, ok...ok, ho capito e...OK...**Procedete a soccorrere le persone insieme alla Vos Hestia e per favore fate attenzione che la barca di legno sia fuori dalle acque territoriali libiche, ok signore?***

UOMO 1 – Yes, our RhIB teams says that they are outside there and they proceed outside the 12 nautical miles zone.

*Sì, **la nostra squadra RhIB dice che sono fuori lì e procedono fuori dalla zona delle 12 miglia nautiche.***

UOMO 2 – Sorry can you repeat?

Scusa puoi ripetere?

UOMO 1 – They are .. they are already outside the 12 nautical miles zone, they are outside the Libyan territorial waters.

*Sono... **sono già fuori dalla zona delle 12 miglia nautiche, sono fuori dalle acque territoriali libiche.***

UOMO 2 – ok. Because the position you gave me, 3-3, 0-0, 0-1-2, 3-0, is 11-decimal-5 nautical miles from Libyan coast, ok? So it is still inside Libyan territorial water. So, please, be sure that the boat is outside Libyan territorial water and then proceed with the rescue of the people, ok?

*Ok, perchè **la posizione che mi hai dato, 3-3, 0-0, 0-1-2, 3-0, è 11-decimale-5 miglia nautiche dalla costa libica ok? Quindi è ancora dentro le acque territoriali libiche. Quindi, per favore, siate certi che la barca sia fuori dalle acque territoriali libiche e poi procedete a soccorrere le persone, ok?***

UOMO 1 – ok, ok. We do, we do.

Ok, ok, lo faremo.

UOMO 2 – Bye sir, thank you, bye bye.

Arrivederci, grazie, arrivederci.

UOMO 1 – (inc. segnale disturbato, parla con qualcuno fuori)

(inc. segnale disturbato, parla con qualcuno fuori dal microfono)

UOMO 2 – Hello? Hello?

Pronto? Pronto?

UOMO 1 – Hello, maybe... can we finish the call because maybe we have another boat, I'm not sure I have to watch. I'll call you if something news happen

*Pronto, forse... **possiamo chiudere la chiamata perchè forse abbiamo un'altra barca, non ne sono sicuro, devo andare a guardare. Ti chiamo se succede qualcosa di nuovo***

UOMO 2 – Ok sir, check... check and call me back if there is another boat. Ok? However this SAR case is number 947. (fuori dal microfono in italiano) L'evento è 947? Il nuovo evento SAR? 947, ok?

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Ok signore, controlla... controlla e richiamami se c'è un'altra barca. Ok? In ogni caso il caso SAR è il numero 947. (fuori dal microfono in italiano) L'evento è 947? Il nuovo evento SAR? 947, ok?

UOMO 1 – 947, ok thank you

947, ok grazie

UOMO 2 – Ok, byebye.

Ok. Ciao.

Inoltre, deve riportarsi la comunicazione del 18.6.2017 delle ore 8.50B (ore 6.50Z) della nave VOS HESTIA con l'I.M.R.C.C., dalla quale emerge, tra l'altro, l'informazione fornita dal comandante della nave VOS HESTIA all'I.M.R.C.C. della presenza di "due" barchini che avevano trainato verso le coste libiche i tre barconi degli eventi SAR 944 e 945:

Guardia costiera: Si comandante

Comandante: Si buongiorno

Guardia costiera: Si buongiorno comandante, allora **sono perfettamente consapevole che voi siete arrivati alla massima capacità. Ora, lo Iuventa mi ha chiamato dicendomi che ha avvistato un altro barchino e forse ce n'è un altro ancora però deve ancora verificare. Allora quello che io le chiedo comandante è comunque di dare assistenza allo Iuventa.**

Comandante: Allora **lo Iuventa è al limite delle acque territoriali libiche, io là non ci vado tanto volentieri. Abbiamo già avvistato due barchini di trafficanti in zona che hanno preso i barchini...3 barche di lego a rimorchi e riportato verso la costa**

Guardia costiera: Ok

Comandante: **In più lo Iuventa... e vicino a loro c'è lo Seefuchs che è andato a fare assistenza. Non lo so adesso, che devo fare ora? Io pure devo andare là? Con 515 migranti a bordo?**

Guardia costiera: Ah ok, quindi anche... ah nono **io non sapevo che c'è anche il Seefuchs insieme allo Iuventa. Ho capito, va bene comandante, allora si tenga magari ad una distanza utile da poter intervenire in caso di necessità** e nulla comandante ci aggiorniamo più tardi

Comandante: Va bene **io faccio presente che la mia capienza massima nominale è 300 e a bordo ce n'ho 515**

Guardia costiera: Nono ma infatti... infatti comandane al momento nessuno sta pensando che lei debba prendersi altri migranti a bordo

Comandante: Ah ok perfetto... allora rimango in zona in attesa di istruzioni, perfetto

Guardia costiera: Comandante, mi pare, cioè, mi pare che noi siamo stati sempre molto rispettosi comunque delle vostre capacità e ??

Comandante: Nono mi ha frainteso io volevo soltanto essere chiaro, perché poi magari c'è qualche malinteso (incomprensibile)

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Guardia costiera: Nonno assolutamente comandante, per me in questo momento lei rappresenta i miei occhi quindi se lei mi dice "guardi c'è anche il Seefuchs" io non lo sapevo. Ok, allora cambiamo strategia, si tenga a distanza utile per poter intervenire; le dico, casomai il barchino possa collassare, gente in acqua eccetera, io ho un assetto più pronto.

Comandante: (Incomprensibile)

Guardia costiera: Ok? La ringrazio comandante

Comandante: Perfetto rimango in zona grazie mille ci sentiamo più tardi

Guardia costiera: A dopo

Deve, quindi, sottolinearsi che nell'arco temporale - compreso tra le ore 8.16B (ore 6.16Z) e le ore 9.51B (ore 7.51Z) del 18.6.2017 - nel quale il barchino non identificato è sopraggiunto nell'area dei soccorsi e poi ha iniziato a trainare i tre barconi il personale della nave IUVENTA è stato costantemente impegnato prima nelle operazioni di trasbordo dei migranti dalla stessa nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA (dalle ore 8.02B alle ore 8.39B) e, immediatamente dopo, nelle operazioni di soccorso dei migranti dell'evento SAR 947 (dalle ore 8.45B alle ore 10.40B), dopo l'iniziale avvistamento del gommone alle ore 7.41B (ORE 5.41Z) e il primo intervento del rhib IUVENTA RESCUE avviato alle ore 7.56B (ore 5.56Z).

Va, poi, osservato che in sintonia con la ricostruzione degli eventi sopra rappresentata si pone la descrizione risultante dal "SAR SITUATION REPORT" degli eventi SAR 944 e 945 del 18.6.2017, trasmesso via mail il 19.6.2017 dalla nave VOS HESTIA all'I.M.R.C.C., dal quale risulta, tra l'altro, che alle ore 8.15 un barchino non identificato si era avvicinato all'area dei soccorsi e aveva trainato i tre barconi vuoti verso la costa libica.

04:45 Informed by IMRCC Rome to start navigating towards the position 32°59'N 012°30'E for a Blue Wooden Boat with migrants on board. Proceeding with True Course 180°

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

06:20 Arrived in position 33°04',6N 012°30',6E. There are 3 Wooden Boats in the area. IMRCC Rome informed

06:30 In position 33°05'N 012°31',1E, distance from the Libyan Coast 16,6 miles. In the area there is the M/V "Iuventa". It has been agreed that they will rescue one Wooden Boat and we will rescue 2 Wooden Boats

06:35 Port Fast Rescue Boat lowered at sea

06:40 Starboard side Fast Rescue Boat lowered at sea

06:45 Start transferring migrants from the first Wooden Boat. This Wooden Boat is without engine

07:05 Transferring of migrants from the first Wooden Boat completed. Total of migrants rescued 16. Started approaching the second Wooden Boat in position 33°05',4N 012°31',4E. Distance from the Libyan coast 16,7 miles

07:15 Start transferring migrants from the second Wooden Boat. This Wooden Boat is without engine

07:30 Transferring of the migrants from the second Wooden Boat completed. Operations completed in position 33°05',5N 012°31',4E, at 17.1 miles from the Libyan coast. Total of migrants rescued 98

07:35 We have been informed by M/V "Iuventa" that they rescued 75 migrants

07:45 Instructed by IMRCC Rome to transfer the migrants rescued by M/V "Iuventa" on our deck. Started the transferring operations

08:15 An unidentified boat approaches the area and start towing the empty Wooden Boats towards the Libyan coast

08:30 Transferring of the migrants from M/V "Iuventa" completed. We transferred 83 migrants on our deck. Total migrants on board 515

08:35 Starboard side Fast Rescue Boat recovered on board

08:40 Port side Fast Rescue Boat recovered on board

08:50 Instructed by IMRCC Rome about the situation. We have been instructed to keep standing by in the area assisting the M/V "Iuventa" during the Rescue operations

10:30 In position 33°01',9N 012°27',8E distance 12,9 miles from the Libyan coast we sighted one Rubber Boat. We alerted the M/V "Iuventa" and the M/V "Seafuchs" for the rescue. At the moment the Rubber Boat is still inside the Libyan Territorial Waters, so we wait for them reaching the International Waters

10:45 Rubber Boat in position 33°01',0N 012°30',7E at 12,1 miles from the Libyan Coast. The Fast Rescue Boats of the "Iuventa" and "Seafuchs" start the Rescue. We keep in position in stand by.

11:25 IMRCC Rome instructed us to proceed towards the position 33°11'N 012°30'E for a possible Wooden Boat. Start navigating with a True Course of 010°

Dalle ulteriori indicazioni contenute nel predetto "SAR SITUATION REPORT" degli eventi SAR 944 e 945 del 18.6.2017, trasmesso via mail il 19.6.2017 dalla nave VOS HESTIA all'I.M.R.C.C., emerge in termini ancora più specifici che i tre barconi, senza motore, erano stati recuperati da un'imbarcazione non identificata (*"3 imbarcazioni in legno. Una imbarcazione è stata marcata con pittura spray rossa SAR 18/06/17. Ma è stata portata via da una imbarcazione non identificata. Le altre due sono state curate dalla m/n Iuventa, ma sono state portate via anche loro dalla stessa imbarcazione non identificata"*).

L'annotazione riportata nel "SAR SITUATION REPORT" si pone chiaramente in assoluta distonia con l'ipotesi condotta di aver consentito il recupero dei barconi sulla base di un accordo, preventivo o istantaneo, con eventuali "pescatori di barche" o con trafficanti libici o con appartenenti alle organizzazioni criminali libiche, in modo da consentire la riutilizzazione delle predette imbarcazioni per ulteriori eventi migratori.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Peraltro, l'assenza di un accordo con gli organizzatori del viaggio dei migranti, in modo da consentire il recupero dei tre barconi da riutilizzare nell'evento del 26.6.2017, emerge indirettamente da un'ulteriore circostanza.

Infatti, in occasione dell'evento SAR 944 del 18.6.2017 la richiesta di soccorso alla Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. è pervenuta da un telefono satellitare Thuraya n. 008821655587334. Il medesimo telefono era stato utilizzato per segnalare alla Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. l'evento SAR 851 del 15.7.2015 e l'evento SAR 696 del 24.5.2017 e sarà successivamente utilizzato per segnalare l'evento SAR 1708 del 13.10.2017, mentre non è stato affatto utilizzato nell'evento SAR del 26.6.2017 nel quale è stato impiegato il barcone contrassegnato con le lettere "KK".

Da tale circostanza si può inferire che gli organizzatori del viaggio dei migranti degli eventi SAR 944 e 945 del 18.6.2017 - in occasione dei quali vi era il barcone contrassegnato con le lettere "KK" ed era stato usato il telefono satellitare Thuraya n. 008821655587334 - non sono gli stessi soggetti che hanno recuperato i tre barconi il 18.6.2017 e che hanno impiegato il barcone contrassegnato con le lettere "KK" nell'evento del 26.6.2017, posto che altrimenti, nell'impiegare nuovamente il barcone contrassegnato con le lettere "KK" il 26.6.2017, avrebbero potuto utilizzare nuovamente il telefono satellitare Thuraya n. 008821655587334 che, invece, sarà nuovamente utilizzato solo in occasione di un successivo diverso evento.

Pertanto, è ragionevole ritenere che gli organizzatori del viaggio dei migranti del 18.6.2017 siano diversi dai soggetti che in tale occasione hanno recuperato i tre barconi e che hanno riutilizzato il barcone contrassegnato con le lettere "KK" il 26.6.2017.

Anche sotto tale profilo, allora, deve ragionevolmente escludersi l'esistenza di un preventivo accordo tra il personale della nave IUVENTA e gli organizzatori del viaggio dei migranti del 18.6.2017, in modo da consentire il recupero dei tre barconi impiegati in tale occasione.

Del resto, è rimasto oscuro il percorso attraverso il quale il barcone contrassegnato con le lettere "KK" - recuperato da soggetti rimasti ignoti - sia giunto agli organizzatori del viaggio del 26.6.2017.

Va, poi, riportato il contenuto della mail inviata dall'indirizzo master.IUVENTA@telaurus.net ad alcuni appartenenti alla O.N.G. JUGEND RETTET il 25.6.2017 alle ore 14.19: *"sia l'osc (la nave da guerra irlandese) che mrcc vogliono, in realtà, che tutti rimaniamo qui, perché per domani è previsto lo stesso (flusso di partenze, ndt). **Gli stronzi hanno riportato in maniera sfacciata la barca da 500 persone in Libia, quando questa era vuota, sotto gli occhi della nave da Guerra; anche il primo gommone che abbiamo avuto oggi, recava la scritta IUVENTA SAR 18.06 sul lato, quindi ce lo avevamo già. Deprimente...."***

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Analogo tenore emerge dalla successiva mail inviata dall'indirizzo master.IUVENTA@telaurus.net ad alcuni appartenenti alla O.N.G. JUGEND RETTET il 25.6.2017 alle ore 14.52: ***"giusto per chiarire: il barcone è stato riportato indietro vuoto, dai trafficanti pare. Non ci sono state comunicazioni radio o cose così. Negli ultimi giorni qui è stato sempre così che le imbarcazioni vuote venivano raccolte dai "pescatori" e riportate indietro. Quindi anche il barcone che recava il nostro marker del 18/06."***

Per fornire una esemplificazione plastica del fenomeno descritto nella precedente mail del 25.6.2017 delle ore 14.52, va notato che alla successiva mail inviata dall'indirizzo master.IUVENTA@telaurus.net ad alcuni appartenenti alla O.N.G. JUGEND RETTET il 25.6.2017 alle ore 15.27 risulta allegata l'immagine sopra riportata - ripresa da KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 9.51B (ore 7.51z) - nella quale i tre barconi sono trainati insieme da un "pescatore".

Lo stupore per il continuo recupero delle imbarcazioni dei migranti emerge anche dalla mail, con alcune immagini, inviata dall'indirizzo master.IUVENTA@telaurus.net ad alcuni appartenenti alla O.N.G. JUGEND RETTET il 26.6.2017 alle ore 8.20: ***"La seconda foto mostra il barcone da 600 persone, svuotato neanche da 10 minuti e che già è nuovamente sulla rotta verso la Libia (vorrei che fosse uno scherzo, la barca va a tutto gas verso sud)"***.

Giova, poi, evidenziare che in una precedente mail del 3.2.2017 GIRKE SASCHA ha sottolineato che, nonostante la distruzione delle imbarcazioni usate per i viaggi dei migranti possa indurre gli organizzatori dei viaggi ad impiegare imbarcazioni di pessima qualità nella consapevolezza che non saranno più recuperate, l'equipaggio della nave IUVENTA aveva sempre provveduto ad affondare i gommoni (***"Uno dei problemi dell'operazione militare a conduzione EU denominata "Sophia" è che il mandato ha come obiettivo primario la soppressione delle reti dei trafficanti di esseri umani, mentre le operazioni di soccorso costituiscono solamente un compito secondario. La distruzione dei gommoni già utilizzati può essere considerato quale un fattore che influisce a che i trafficanti inviino un numero sempre più maggiore di imbarcazioni in cattive condizioni e con dotazioni insufficienti atte alla traversata, in quanto essi sono consapevoli che non rivedranno più sia le imbarcazioni che i motori, rappresentando con ciò una perdita. Come si giunge ad affermare che in ciò ci sia un rapporto diretto? I gommoni vengono affondati sempre, anche da noi (mi verrebbe da dire che ne abbiano affondati più le ONG che la Marina), non li hanno più rivisti, né io ho mai visto che un pescatore si prende tutto il gommone e se ne ritorna"***).

Orbene, al di là della circostanza che una delle imbarcazioni dell'episodio del 18.6.2017 è stata utilizzata per un nuovo viaggio il 25.6.2017, oltre al barcone contrassegnato con le lettere "KK"

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

utilizzato per l'evento migratorio del 26.6.2017, dalle mail inoltrate dal comandante della nave IUVENTA ad alcuni appartenenti alla O.N.G. JUGEND RETTET, ossia in un contesto di condivisione del tutto riservata delle modalità operative dei soccorsi dei migranti, emerge chiaramente la contrarietà al recupero delle imbarcazioni da parte degli organizzatori dei viaggi dei migranti in modo da riutilizzare le stesse imbarcazioni in successivi eventi migratori.

Nella prospettata contrarietà emerge, poi, quale mera ipotesi ("*pare*") quella in base alla quale l'imbarcazione dell'episodio del 18.6.2017 sarebbe stata recuperata dai "*trafficcanti*", con la precisazione che non vi erano state comunicazioni di alcun genere da parte del personale della IUVENTA con i "pescatori di barche" e con l'ulteriore puntualizzazione che il recupero di un'imbarcazione dell'episodio del 25.6.2017 era avvenuto alla presenza dell'O.S.C. (*on scene coordinator*), la nave da militare irlandese LÉ JAMES JOYCE, che non aveva impedito il rientro del barcone sulle coste libiche.

Emergono, allora, ancora una volta circostanze del tutto distoniche rispetto all'ipotizzata - in prospettiva accusatoria - consegna concordata dei migranti nel primo episodio del 18.6.2017 che sarebbe rivelata dall'elemento sintomatico dell'accordo, esplicito o tacito, preventivo o istantaneo, per la restituzione delle imbarcazioni utilizzate per il viaggio dei migranti, in modo da favorire il nuovo utilizzo di tali imbarcazioni, in particolare di quella contrassegnata con le lettere "KK", per successivi viaggi di migranti, segnatamente per quello del 26.6.2017.

La prospettata contrarietà del comandante della nave IUVENTA e dei membri della O.N.G. JUGEND RETTET al recupero delle imbarcazioni utilizzate per i viaggi dei migranti da parte dei "pescatori di barche" emerge in modo ancor più lampante dalle numerose immagini trasmesse l'8.4.2024 - a corredo della memoria depositata all'udienza del 29.2.2024 - nell'interesse di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e GIRKE SASCHA, che mostrano come, in occasione di moltissimi eventi SAR, il personale della nave IUVENTA,

una volta concluse le operazioni di soccorso dei migranti, abbia bruciato o danneggiato fino all'affondamento le imbarcazioni di legno e abbia tagliato o bruciato i gommoni usati per i viaggi dei migranti in modo da impedire un successivo utilizzo di tali imbarcazioni per nuovi eventi migratori.

Si riportano di seguito, a titolo meramente esemplificativo, le immagini temporalmente più lontane (29.7.2016, 1.8.2016, 5.9.2016 e 10.9.2016) e più vicine (18.5.2017, 9.6.2017 e 11.7.2017) rispetto all'episodio del 18.6.2017, con la specificazione che in tale arco temporale emerge una costante opera di distruzione delle imbarcazioni in questione.

N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Image Information

Date and Time (original):
2016:07:29 11:17:17
Name:
_MG_9537.jpg
[Show more details...](#)



Image Information

Date and Time (original):
2016:08:01 06:37:58
Name:
_MG_1708.jpg
[Show more details...](#)



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Image Information

Date and Time (original):
2016:09:05 15:20:04

Name:
IMG_4403.jpg

[Show more details...](#)



Image Information

Date and Time (original):
2016:09:10 18:40:36

Name:
DSCN1317.jpg

[Show more details...](#)



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



* * *

In definitiva, allora, deve ritenersi che nel primo episodio del 18.6.2017 i tre barconi dei migranti non sono stati affatto consegnati ai trafficanti libici, posto che i due barconi (TV-B e TV-C), compreso quello contrassegnato con le lettere "KK", sono stati allontanati dalla nave IUVENTA, fino al terzo

barcone (TV-A), in modo da consentire le manovre per il trasbordo dei migranti, disposto dall'I.M.R.C.C., dalla stessa nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA e a preparare le operazioni di soccorso dell'ulteriore evento SAR 947.

Tanto più che il barchino con il quale sono stati recuperati e trainati i tre barconi verso le coste libiche è comparso sulla scena all'improvviso poco dopo che il gommoncino LILLY aveva lasciato alla deriva i barconi a breve distanza dalla nave IUVENTA.

In tale quadro, va, in ogni caso, sottolineato che in capo al comandante della nave IUVENTA - nell'episodio in questione AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN - non gravava alcun obbligo giuridico di impedire il recupero dei barconi da parte degli "sciacalli" libici, posto che il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto aveva impartito una mera raccomandazione in base alla quale le imbarcazioni utilizzate per i viaggi dei migranti avrebbero dovuto essere affondate, bruciate o tagliate in modo da impedirne il reimpiego in ulteriori eventi migratori, come forma di contrasto alle attività criminali correlate all'immigrazione.

Inoltre, va rimarcato che non emerge alcun elemento dal quale inferire che i team leader della O.N.G. JUGEND RETTET, ossia gli imputati GIRKE SASCHA e SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, abbiano impartito disposizioni di qualsiasi tipo ai membri dell'equipaggio che, con il gommoncino LILLY, hanno materialmente allontanato i due barconi dalla nave IUVENTA lasciandoli alla deriva insieme al terzo barcone, con la precisazione che ai predetti team leader non potrebbe in ogni caso attribuirsi alcuna responsabilità da posizione per il ruolo apicale svolto nell'organizzazione umanitaria, senza l'individuazione di specifici comportamenti.

In estrema sintesi, allora, deve ribadirsi che i membri dell'equipaggio della nave IUVENTA, nel momento in cui i tre barconi sono stati lasciati alla deriva, erano concentrati sulle operazioni di soccorso dei migranti degli eventi SAR 944 e 945 e del successivo evento SAR 947 e hanno evitato di entrare in conflitto con soggetti sconosciuti e potenzialmente pericolosi per l'incolumità propria e dei migranti soccorsi, tenuto conto che in varie occasioni precedenti erano stati esplosi colpi di arma da fuoco contro gli operatori umanitari dagli appartenenti ai gruppi criminali libici e anche dalla Guardia Costiera libica³³.

Va, quindi, esclusa qualsiasi consegna concordata dei tre barconi nel primo episodio del 18.6.2017.

³³ Dalla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*", risultante dall'analisi del telefono sequestrato a MOYES GILLIAN CRISTINA, emerge che uno degli episodi più recenti, rispetto agli eventi del 18.6.2017, nei quali la Guardia Costiera libica ha esplosi colpi di armi da fuoco è avvenuto il 23.5.2017.

Deve, pertanto, escludersi che il comportamento tenuto dai membri dell'equipaggio della nave IUVENTA - di allontanare due barconi dalla stessa nave e di lasciare i tre barconi alla deriva, in prossimità della nave IUVENTA - integri, sul piano della materialità del fatto, un atto diretto a procurare illegalmente l'ingresso nel territorio italiano di stranieri.

Sul punto deve osservarsi che, in tema di immigrazione illegale, il delitto di cui all'art. 12 comma 3 D.L.vo 286/1998 è integrato non solo dalle condotte specificamente finalizzate a consentire l'arrivo in Italia degli stranieri in posizione irregolare, ma anche da quelle, immediatamente successive, intese a garantire il buon esito dell'operazione, la sottrazione ai controlli della polizia e l'avvio dei clandestini verso la località di destinazione, nonché, in genere, da tutte quelle attività di fiancheggiamento e di cooperazione collegabili all'ingresso degli stranieri (Cass., Sez. 1, n. 37277, 23/04/2015, Sclafani e altro, Rv. 264564; Cass., Sez. 1, n. 19355, 20/12/2011, Moussa, Rv. 252775).

Nel caso di specie, tenuto conto delle concrete modalità di svolgimento dei fatti, l'allontanamento - dopo il soccorso dei migranti - dei due barconi dalla nave IUVENTA, lasciati alla deriva insieme al terzo barcone, tutti poi recuperati dai "pescatori di barche", non può essere considerata come una condotta oggettivamente tesa a garantire l'ingresso illegale in Italia (sulla nave italiana VOS HESTIA) dei migranti degli specifici eventi SAR 944 e 945, né come una condotta successiva diretta ad assicurare il buon esito dell'ingresso illegale di tali migranti, né come una condotta di fiancheggiamento e di cooperazione con gli organizzatori del viaggio dei predetti migranti.

Infatti, sul piano oggettivo e materiale la direzione della condotta non è affatto correlata all'ingresso illegale in Italia dei migranti, ma va inquadrata nello specifico contesto delle operazioni di soccorso nella fase delle manovre per il trasbordo dei migranti degli eventi SAR 944 e 945, disposto dall'I.M.R.C.C., dalla nave IUVENTA alla nave VOS HESTIA e nella fase di preparazione delle operazioni di soccorso dell'ulteriore evento SAR 947.

Pertanto, difetta il presupposto oggettivo della direzione della condotta a procurare l'ingresso illegale in Italia dei migranti degli eventi SAR 944 e 945.

Peraltro, va notato che in base al tenore dell'imputazione e in considerazione della contestazione del tempo e del luogo del commesso reato - il 18.6.2017, fino al successivo approdo della nave italiana VOS HESTIA (sulla quale i migranti erano stati trasbordati dalla nave olandese IUVENTA) a Crotone il 21.6.2017 - deve ritenersi che le condotte di favoreggiamento dell'immigrazione illegale e di trasporto di stranieri in violazione delle norme del D.L.vo 286/1998 riguarderebbero i migranti soccorsi in acque internazionali negli eventi SAR 944 e 945 ed entrati, ai sensi dell'art. 4 c.p., su territorio italiano

(sulla nave VOS HESTIA battente bandiera italiana) il 18.6.2017 e sbarcati a terra a Crotona il 21.6.2017.

Tuttavia, l'allontanamento dei barconi da parte dell'equipaggio della nave olandese IUVENTA, con il successivo recupero da parte dei trafficanti libici, non essendo oggettivamente diretto a garantire l'ingresso illegale in Italia dei migranti degli specifici eventi SAR 944 e 945 e il buon esito di tale ingresso illegale, sarebbe rilevante rispetto al successivo evento SAR 1040 del 26.6.2017, che, però, non è oggetto di specifica contestazione.

Al riguardo deve osservarsi che il reato di favoreggiamento dell'immigrazione illegale (art. 12 D.L.vo 286/1998) è un reato di pericolo o a consumazione anticipata, ha natura eventualmente permanente e non richiede, per il suo perfezionamento, che l'ingresso illegale dello straniero sia effettivamente avvenuto (Cass., Sez. 3, n. 35629, 19/05/2005, Nikolli ed altro, Rv. 232390; Cass., Sez. 1, n. 38159, 23/09/2008, P.G. in proc. Dimcea, Rv. 241130; Sez. 1, n. 1082, 04/12/2008, Malik, Rv. 242487; Cass., Sez. 1, n. 28282, 27/05/2019, M., Rv. 276148).

In tema di disciplina dell'immigrazione, l'art. 12 comma 1 D.L.vo 286/1998 sanziona le condotte agevolatrici consistenti in atti preparatori univocamente finalizzati all'ingresso illegale dello straniero in altro Stato, anticipando la tutela rispetto al momento dell'attraversamento della frontiera (Cass., Sez. 1, n. 38936, 03/10/2008, P.G. in proc. Sasu, Rv. 241384).

Al contempo, deve rilevarsi che nei reati a consumazione anticipata, in cui la condotta di pericolo, già in sé punibile, sia tenuta fuori dal territorio italiano, per la sussistenza della giurisdizione italiana, ai sensi dell'art. 6 c.p.³⁴, è comunque necessario che gli effetti voluti e preordinati, in relazione all'evento naturalistico, si verifichino in Italia (Cass., Sez. 1, n. 11165, 22/12/2015, Almagasbi, Rv. 266430; Cass., Sez. 1, n. 29832, 16/3/2018, Ahmad e altro).

Nel caso di specie, gli effetti eventualmente voluti della condotta che sarebbe stata commessa in acque internazionali il 18.6.2017 - di allontanamento dei barconi da parte dell'equipaggio della nave olandese IUVENTA in modo da favorire il successivo recupero da parte dei trafficanti libici - si sarebbero verificati con l'ingresso in Italia dei migranti soccorsi il 26.6.2017 a bordo del barcone contrassegnato con le lettere "KK", sbarcati a Reggio Calabria tra il 29 e il 30.6.2017.

Pertanto, sussisterebbe comunque la giurisdizione italiana, ma l'evento naturalistico idoneo a radicare la giurisdizione italiana non costituisce oggetto di specifica contestazione - con l'indicazione

³⁴ L'art. 6 c.p. prevede: "*Chiunque commette un reato nel territorio dello Stato è punito secondo la legge italiana. Il reato si considera commesso nel territorio dello Stato, quando l'azione o l'omissione, che lo costituisce, è ivi avvenuta in tutto o in parte, ovvero si è ivi verificato l'evento che è la conseguenza dell'azione od omissione*".

del luogo e del tempo del commesso reato - nei confronti dell'equipaggio della nave olandese IUVENTA.

Allora, tenuto conto del tenore complessivo dell'imputazione di cui al capo 1) e del luogo e del tempo del commesso reato contestati, deve ritenersi che la condotta ascritta di "riconsegna" dei tre barconi da parte dell'equipaggio della nave olandese IUVENTA ai trafficanti libici in modo da consentirne un riutilizzo nel successivo evento migratorio del 26.6.2017 debba essere intesa come sintomatica della consegna concordata dei migranti degli eventi SAR 944 e 945 del 18.6.2017.

Alla luce dei principali elementi sopra esaminati, di tutti gli ulteriori elementi in atti e delle valutazioni svolte deve rimarcarsi non solo che la contestata condotta di "riconsegna" dei tre barconi, in ipotesi sintomatica della consegna concordata dei migranti, tenuto conto delle effettive modalità di svolgimento dei fatti e della successione degli eventi del primo episodio del 18.6.2017, non era affatto oggettivamente diretta a procurare l'ingresso nel territorio italiano dei migranti dell'evento del 26.6.2017, ma soprattutto che non risulta in alcun modo che i migranti degli eventi SAR 944 e 945 del 18.6.2017 siano stati soccorsi dall'equipaggio della nave olandese IUVENTA in base ad antecedenti contatti o ad accordi, preventivi o istantanei, taciti o espliciti, con eventuali organizzatori del viaggio o appartenenti ad organizzazioni criminali libiche, in modo da consentire l'ingresso illegale dei migranti in Italia anche in violazione delle disposizioni del D.L.vo 286/1998.

Pertanto, in relazione al primo episodio del 18.6.2017 nei confronti degli imputati AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN (quale comandante della nave IUVENTA), GIRKE SASCHA e SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE (quali team leader della O.N.G. JUGEND RETTET) deve dichiararsi il non luogo a procedere perché il fatto non sussiste.

* * * * *

5. CAPO 1): SECONDO EPISODIO DEL 18.6.2017

Le condotte del secondo episodio del 18.6.2017 sono contestate al **capo 1)** ad AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN (quale comandante della nave IUVENTA di proprietà della fondazione Stichting Jugend Rettet NL), GIRKE SASCHA e SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE (quali team leader della O.N.G. JUGEND RETTET).

In particolare, ai predetti imputati si contestano le condotte di favoreggiamento dell'immigrazione illegale e di trasporto di stranieri, in quanto *"dapprima si incontravano in acque internazionali con trafficanti libici a bordo delle rispettive imbarcazioni, quindi facevano momentaneo ritorno presso la motonave IUVENTA (mentre i trafficanti si dirigevano nuovamente verso le acque libiche), e, da*

ultimo, si incontravano nuovamente con i trafficanti libici che questa volta scortavano una imbarcazione con a bordo dei migranti che venivano poi trasbordati sulla motonave IUVENTA; al termine delle operazioni i trafficanti prelevavano dalla imbarcazione utilizzata dai migranti il motore e facevano ritorno in acque libiche. In tal modo procedendo ad una vera e propria consegna concordata di complessivi 264 migranti"... "in data 18 giugno 2017, nonché nei giorni successivi, fino all'approdo della nave VOS HESTIA nel porto di Crotona del giorno 21 giugno 2017".

Le condotte concernenti il secondo episodio del 18.6.2017 attengono all'evento SAR 951, avente ad oggetto un gommone con 150 persone a bordo, avvistato dalla nave VOS HESTIA il 18.6.2017 alle ore 10.24B (ore 8.24Z) in posizione lat. 33°00'3"N long. 012°26'7"E, soccorso dalla nave IUVENTA in posizione lat. 33°01'4"N long. 012°27'5"E, con successivo trasbordo dei migranti sulla nave neozelandese PHOENIX della O.N.G. MOAS, approdata al porto di Pozzallo il 20.6.2017.

Tanto precisato, va ora evidenziato che in prospettiva accusatoria la principale fonte probatoria del secondo episodio del 18.6.2017 è costituita dall'annotazione del 7.7.2017 dell'agente sottocopertura, ufficiale di p.g. in servizio al Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato, imbarcato dal 19.5.2017 sulla nave VOS HESTIA con le generalità di BRACCO LUCA, quale addetto alla sicurezza a bordo per conto dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L.

Va, allora, riportata, con diverso carattere grafico, la parte di interesse della predetta annotazione di p.g.:

Alle successive ore 11.00 del 18.6.2017, in zona SAR 1, si presentava il seguente scenario:

- motonave "VOS HESTIA";
- motonave "IUVENTA" con i RHIBS di pertinenza in mare;
- motonave "SEE FUCHS", battente bandiera olandese.

Nella circostanza, dalla posizione a poppa della "VOS HESTIA", è stato osservato quanto segue:

- il RHIB della "IUVENTA" di colore verde e di piccole dimensioni si è diretto verso le coste libiche e da quei luoghi è sopraggiunta una imbarcazione verosimilmente con trafficanti a bordo;
- il menzionato RHIB e il barchino con i presunti trafficanti, dopo essersi incontrati, sono restati affiancati per qualche minuto;
- dopo qualche istante, il RHIB si è diretto verso la "IUVENTA", mentre l'altro natante ha proceduto verso le coste libiche;
- successivamente quest'ultima imbarcazione è riapparsa sullo scenario, "scortando" un gommone carico di migranti ed arrestando la navigazione solo in prossimità della "IUVENTA". Proprio la dinamica con la quale avveniva questo secondo "viaggio" del barchino consentiva di acquisire piena contezza che le persone a bordo fossero dei trafficanti (Figura 10);

- nel corso delle descritte operazioni, è sopraggiunto anche un altro barchino con trafficanti a bordo (Figura 11);



Figura 10: barchino trafficanti e gommone migranti



Figura 11: particolare ingrandito di due barche di trafficanti che scortano migranti (imbarcazione al centro)

- si riporta una foto particolarmente significativa che riproduce la "IUVENTA", il RHIB della Sea Fuchs, il barcone con i migranti, il siluro della "IUVENTA" ed il barchino dei trafficanti (Figura 12);
- in particolare, i RHIBS della "IUVENTA" hanno soccorso i migranti a bordo del gommone, mentre i trafficanti, dopo essersi affiancati al citato gommone con i migranti ancora a bordo, hanno asportato il motore (Figura 13 e Figura 14). Sul punto, si rappresenta che la "VOS HESTIA" si era limitata a fornire assistenza, in attesa di

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

disposizioni, specificando che l'attività di soccorso è stata condotta esclusivamente dalla "IUVENTA";



Figura 12: da SX motonave IUVENTA, RHIB See Fuchs, barcone con migranti, RHIB IUVENTA, siluro IUVENTA e barchino trafficanti



Figura 13: particolare dei trafficanti che si avvicinano per prelevare il motore del gommone



Figura 14: trafficanti asportano motore dal gommone dei migranti

- gli stessi trafficanti, dopo aver intrattenuto un dialogo con gli operatori della "IUVENTA", si sono allontanati a bordo della propria unità, rivolgendo un gesto di saluto verso la menzionata motonave (Figura 15);



Figura 15: i trafficanti salutano dopo aver recuperato il motore

I migranti soccorsi durante gli eventi SAR sopra descritti sono giunti presso il porto di Crotona il 21 giugno scorso.

A tale ultimo proposito va, però, rimarcato che dall'informativa della Squadra Mobile della Questura di Trapani, del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato di Roma e del Nucleo Speciale di Intervento del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di Roma del 10.6.2020, in sintonia con la documentazione allegata, risulta:

I migranti soccorsi durante gli eventi SAR sopra descritti, inizialmente imbarcati su nave IUVENTA e poi successivamente trasbordati su altra nave (PHOENIX, della ONG MOAS), sono giunti presso il porto di Pozzallo il 20 giugno 2017.

Dalla predetta informativa di p.g. del 10.6.2020 emergono i seguenti ulteriori elementi in relazione al secondo episodio del 18.6.2017:

All'informativa del 14.07.2017 è stata allegata anche la Crew List della "IUVENTA" del 14.6.2017 relativa all'equipaggio partito da Malta il 17 giugno scorso contenente le generalità dei predetti soggetti. Da tale documentazione, è emerso che, in occasione delle operazioni di soccorso del 18.6.2017:

- il Comandante dell'imbarcazione si identifica per BEIGUI Dariush, nato in Germania il 27.7.1978;
- sono riportati una serie di nominativi, tutti aventi il ruolo di "Crew", ossia inquadrati come equipaggio;
- le comunicazioni ambientali hanno documentato che, in plancia, è sempre presente PASTOR Jose, nato in Spagna il 18.12.1977.

[...]

L'intera azione si svolgeva in condizioni meteomarine ottimali ed ore diurne, con relativa normale operatività e senza che vi fossero evidenziate condizioni di emergenza o pericolo imminente da parte degli scafisti stessi né dei migranti, tali da richiamare all'osservatore l'idea di assistere ad un vero e proprio frangente di *Search and Rescue*.

[...]

Pertanto, occorre analizzare la condotta del personale della nave IUVENTA e della nave VOS HESTIA, nelle varie fasi dell'evento (arrivo sulla scena, comunicazioni intrattenute con IMRCC, azioni successive al trasbordo), al fine di delineare l'eventuale insorgenza di profili di responsabilità.

[...]

In capo ai due comandanti delle navi IUVENTA e VOS HESTIA, così come ai comandanti dei relativi *rhib* intervenuti, secondo quanto previsto dalla normativa internazionale vigente in materia di ricerca e soccorso marittimo, vigeva l'obbligo giuridico di valutare (...*to assess*...) lo scenario operativo trovato al momento dell'arrivo sulla scena (...*on scene*...), onde riferire all'ente coordinatore (nel caso di specie IMRCC) per metterlo nelle condizioni di operare le scelte gestionali e di coordinamento più opportune.

Orbene, durante tutte le fasi dell'evento, né il comandante della nave IUVENTA, né il comandante della nave VOS HESTIA, né i comandanti dei vari Rhib delle predette navi, hanno **valutato** la situazione e lo scenario in cui dovevano operare, **al fine di riferirli** all'ente coordinatore IMRCC, pur avendone obbligo giuridico, in quanto (si riporta di seguito lo stralcio del manuale IAMSAR volume III, sezione 2-1 (di cui alla IMO RESOLUTION A.894(21) e successivi emendamenti) richiamato in seno ai capitoli III (reg. 28) e V (in particolare, regg. 7, 21 e 29) della convenzione internazionale SOLAS 74 (come emendata), approvata in Italia con legge 23 maggio 1980, n. 313 (testo in inglese – libera traduzione, non ufficiale, a fianco):

...omissis...

Initial action by assisting craft (azioni iniziali da intraprendere nell'assistenza a un'unità)
Vessel assisting (nave che assiste)

...omissis...

Proceeding to the area of distress (durante il tragitto verso l'area di pericolo)

...omissis...

Assess the distress situation to prepare for operations on-scene (valutare la situazione di pericolo per preparare le operazioni sulla scena)

...omissis...

On-board preparation (preparazione a bordo)

...omissis...

A vessel en route to assist a distressed craft should prepare for possible SAR action on scene, including the possible need to recover people (una nave diretta ad assistere un'unità dovrebbe predisporre per l'azione di ricerca e soccorso sulla scena, includendo la possibile necessità di recupero di persone)

...omissis...

Master of vessels proceeding to assist should assess the risks they may encounter on scene, including the risks such as those associated with leaking cargo, etc. Information should be sought as necessary from the distressed craft and/or from the RCC. (I comandanti delle navi che procedono ad assistere dovrebbero valutare i rischi che potrebbero incontrare sulla scena, includendo i rischi come quelli associati a colaggi di carico, etc.. dovrebbero essere ricercate informazioni, come necessario, dall'unità in pericolo e/o dall'ente coordinatore del soccorso RCC)

...omissis...

Inoltre, la convenzione internazionale Solas, regola 33.4, prevede (testo in inglese – libera traduzione, non ufficiale, a fianco)

The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 on being informed by the persons in distress or by the search and rescue service or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

Il comandante di una nave deve essere rilasciato dall'obbligo imposto dal paragrafo 1 e, se la sua nave è stata requisita, dall'obbligo imposto dal paragrafo 2, al momento in cui viene informato dalle persone in pericolo o dal servizio di ricerca e soccorso o dal comandante di un'altra nave che ha raggiunto tali persone, che tale assistenza non è più necessaria.

Pertanto, ragionando *a contrariis*, si desume il fatto che il legislatore pattizio (*ubi lex voluit dixit, ubi noluit taquit*) abbia inteso esplicitamente limitare l'impiego delle navi mercantili (e non solo) impiegate forzosamente per lo svolgimento di accertamenti ascrivibili al novero dell'attività SAR, al minimo tempo necessario per valutare se l'assistenza inizialmente segnalata o richiesta sia (ancora) necessaria.

Al contrario, i comandanti dei Rhib (così come il personale delle ONG *Jugend Rettet* e *Save The Children* intervenuto sui *rhib* stessi o comunque presente in assistenza a bordo delle navi IUVENTA e VOS HESTIA) così come i comandanti della nave VOS HESTIA, MARCO AMATO e della IUVENTA, BUJA JONAS, hanno evitato artatamente di eseguire l'obbligatoria fase di valutazione (*assessment*) e di rapporto all'Autorità coordinatrice IMRCC.

Essi omettevano di riferire tutti i connotati dello scenario, evitando accuratamente altresì di rappresentare a IMRCC che trattavasi di una situazione potenzialmente configurabile come "procurato allarme", e di concomitante tentativo di esecuzione di trasporto illegale di migranti in Italia provenienti dalla Libia (messo in atto dagli scafisti-trafficienti, che svolgevano di fatto la scorta di accompagnamento ed erano presenti su natanti poco distanti dai barconi che contenevano i migranti ed impiegati per il viaggio dalla Libia fino al punto di trasbordo).

Al contrario, oltre che omettere le obbligatorie informazioni sulla valutazione di scenario, i comandanti predetti si integravano immediatamente nel disegno criminoso dei trafficanti con comportamenti che denotavano una chiara premeditazione e accordo con gli stessi, comprovata in particolare modo dal fatto che dopo l'avvenuto trasbordo dei gruppi di migranti vi era stata la "silenziosa" e celere riconsegna ai trafficanti stessi dei natanti impiegati, senza che di tale relevantissimo aspetto fosse fatta menzione (quantomeno non di certo fedele) nei rapporti scritti o verbali verso IMRCC.

Di notevole rilevanza appare il fatto che, ai sensi della sezione I-2 del già citato manuale IAMSAR, la nave IUVENTA e la nave VOS HESTIA e di conseguenza i relativi Rhibs (a parere di questa polizia giudiziaria l'azione della nave madre e dei Rhibs, ai fini della valutazione della scena operativa, deve essere intesa in senso unitario e complessivo) costituivano i primi soggetti intervenuti sulla scena.

Tale circostanza rileva ai fini delle aspettative di garanzia e fedeltà che l'ente coordinatore del soccorso, *ex lege*, riponeva sia nel comandante della IUVENTA, BUJA JONAS, ma soprattutto nel comandante della VOS HESTIA, MARCO AMATO in quanto nave italiana.

Infatti, quest'ultimo, ricopriva anche la funzione di ufficiale di polizia giudiziaria e pertanto titolare degli obblighi di cui agli articoli, tra gli altri, 57, 347, 354, 357 cpp.

In tal modo, con piena coscienza e volontà, essi hanno precluso a IMRCC di intraprendere qualsiasi azione opportuna e di competenza o comunque nelle proprie facoltà e possibilità istituzionali (ad esempio: disposizioni di coordinamento finalizzate all'intervento di altri assetti navali istituzionali e non, richiesta di assetti militari per intervento in alto mare nei confronti di unità senza bandiera che stava commettendo un grave reato, comunicazioni ad altri Stati,

comunicazioni urgenti alle autorità giudiziarie competenti, etc.), procedendo invece a proprio comodo ed a proprio vantaggio per portare a termine il disegno criminoso e pertanto trasbordando tutti i migranti sulla nave IUVENTA con successivo trasbordo sulla VOS HESTIA.
[...]

Come già detto, dopo qualche ora, intorno alle 11.00, il predetto *rhib* della IUVENTA si è nuovamente recato in direzione delle acque territoriali libiche dove ha ripreso contatto con i trafficanti con la cui unità è rimasto affiancato per qualche minuto, verosimilmente mentre avveniva un dialogo sul prossimo avanzamento sulla scena delle operazioni di un gommone carico anch'esso di migranti, cosa che avveniva infatti dopo breve tempo.

Infatti, appena dopo le ore 11.00 circa, come accennato in precedenza, iniziavano le operazioni correlate al secondo trasbordo della giornata 18 giugno 2017, operato nella stessa zona di mare e relativo ad un ulteriore gruppo di circa 108 migranti.

Anche in questo caso, come detto, l'operazione svolta dalla nave IUVENTA e con l'assistenza della nave VOS HESTIA, almeno nelle fasi preliminari si configura esattamente quale "consegna concordata" di migranti e non di certo come "soccorso in mare".

Analogamente al precedente trasbordo, i due comandanti delle predette navi hanno artatamente omesso qualsiasi comunicazione a IMRCC sulla valutazione effettiva e fedele dello scenario in corso, onde portare a termine il proprio rispettivo disegno criminale.

[...]

Il Team Leader della ONG *Save The Children*, Gillian MOYES, in data 19 giugno 2017 alle ore 22:27 inviava dalla casella SAR-TL@savethechildren.org il SAR SITUATION REPORT, tra gli altri, a IMRCC e al Ministero dell'Interno Italiano, rappresentando falsamente le circostanze fattuali accadute nei recuperi della mattina del 18 giugno 2017 a cura della nave VOS HESTIA e della NAVE IUVENTA, omettendo artatamente elementi essenziali delle relative vicende.

Infatti, si legge all'interno del SAR SITUATION REPORT predetto (enfasi e grassetto a cura del redattore):

1. *basic information/dati generali*

...omissis...	...omissis...
<i>Boat after interception/ Circostanze di rilascio del mezzo</i>	...omissis... 2. imbarcazioni in legno. Una imbarcazione è stata marcata con pittura spray rossa SAR 18/06/17. <u>Ma è stata portata via da un'imbarcazione non identificata. Le altre due sono state curate dalla M/N IUVENTA, ma sono state portate via anche loro dalla stessa imbarcazione non identificata.</u>
...omissis...	...omissis...
<i>Suspected facilitators nationalities Nazionalità sospetti facilitatori</i>	<u>Nessuna persona sospetta a bordo.</u>
...omissis...	...omissis...

2. description of the event/ descrizione dell'evento

...omissis...

08:15 An unidentified boat approaches the area and start towing the empty wooden boats towards the Lybian coast.

...omissis...

Traduzione:

...omissis...

08:15 una barca non identificata si avvicina all'area e inizia a rimorchiare le barche in legno vuote in direzione della costa libica.

...omissis...

10:30 in position 33° 01.9N – 012° 27.8E distance 12.9 miles from the Lybian coast, we sighted one rubber boat. We alerted the M/N IUVENTA and the M/V SEAFUCHS for the rescue. At the moment the rubber boat is still inside the Lybian territorial waters, so we wait for them reaching the international waters.

10:45 rubber boat in position 33°01.0N – 012°30.7E at 12.1 miles from the Lybian coast. The Fast Rescue Boats of the IUVENTA and SEAFUCHS start the rescue. We keep in position in stand-by.

Traduzione:

...omissis...

10:30 in posizione 33° 01.9N – 012° 27.8E alla distanza di 12.9 miglia dalla costa libica, abbiamo avvistato un gommone. Abbiamo allertato la nave IUVENTA e la nave SEAFUCHS per il soccorso. Al momento il gommone è ancora all'interno delle acque territoriali libiche, pertanto abbiamo atteso che raggiungesse le acque internazionali.

10:45 gommone in posizione 33°01.0N – 012°30.7 E a 12.1 miglia dalle coste libiche. Il battello di emergenza veloce della IUVENTA e della SEAFUCHS iniziano il soccorso. Noi restiamo in posizione in attesa.

...omissis...

Il mendacio del SAR SITREP predetto deriva dai seguenti aspetti:

1. [...]
2. Non viene indicata la presenza di alcun soggetto facilitatore, seppure è chiaro che vi fossero trafficanti attivamente impegnati nelle "consegne" sia durante che dopo i trasbordi.

Vanno, ora, riportate alcune conversazioni ambientali (nella versione trascritta dai periti) - risultanti dall'informativa della p.g. del 10.6.2020 - da mettere in correlazione con le immagini precedentemente riprodotte dalle quali emerge che un barchino con a bordo quattro "pescatori di motori" si è insinuato a poppa del gommone dei migranti e si è impossessato del motore.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Deve, innanzitutto, riportarsi la conversazione ambientale n. 47323 del 18.6.2017 delle ore 11.09.28B (ore 9.09.28Z) avvenuta all'interno della plancia della nave VOS HESTIA, alla presenza del comandante AMATO MARCO:

UOMO 1 – *(inc. voce in lontananza)* perché le *(inc. voce in lontananza)*.

UOMO 2 – Non me lo spiego, master, a me sembrano rimorchiate.

UOMO 1 – Un barchino!

Al contempo, deve riportarsi la conversazione ambientale n. 47324 del 18.6.2017 delle ore 11.09.50B (ore 9.09.50Z) avvenuta all'interno della plancia della nave VOS HESTIA, alla presenza del Primo ufficiale ROMANO VITO e di MOYES GILLIAN CRISTINA, con la precisazione che dal dialogo emerge l'individuazione di un migrante che da poppa del gommone ha aiutato i "pescatori di motori" ad impossessarsi del motore del gommone:

UOMO 1 – Lascia perdere *(inc.)* alla...

UOMO 2 – No, no, dico, la... la *(inc.)*

UOMO 1 – **Si mette come il rimorchiatore sulle** *(inc.)*.

UOMO 2 – Ah, ah!

UOMO 1 – **Che aspetta dietro la...**

UOMO 2 – Ah, ah!

DONNA 1 – *(inc.)*

UOMO 1 – Perché al centro c'ha il *(inc.)*, hai capito?

UOMO 2 – No, ma mi sa che sta pure...

UOMO 1 – **Recupera il motore!**

UOMO 2 – ...il motore sta pure all'aria.

UOMO 1 – C'ha il motore che sta pure... *(inc. voce in lontananza)*. Poi è rientrato, *(inc. voce in lontananza)*.

UOMO 2 – No, non... non lo so.

UOMO 1 – Sì, ma **tutto il giorno ci sta questa barchetta, ha portato tutto** *(inc.)*.

UOMO 2 – Eh, capisci?

UOMO 1 – *(inc.)* tutto il giorno *(inc.)* la barchetta e poi...

UOMO 2 – Sì, ma **Iuventa è un più in là o...?**

DONNA 1 – **Yes!**

UOMO 2 – Iuventa sì.

UOMO 1 – No, su una... su una barca *(inc.)*.

UOMO 2 – No, **c'ha quattro uomini a bordo.**

UOMO 1 – No, c'è un'altra...

UOMO 2 – E' un uomo però.

UOMO 1 – E' un uomo, ma l'intervento *(inc.)* subito.

UOMO 2 – Eh!

UOMO 1 – **E' un uomo quello.**

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 2 – Sarà l'**unico bianco** (*inc.*).

UOMO 1 – Ma (*inc.*)

UOMO 2 – Ma resta coperta pure.

UOMO 1 – Sì, perciò mi sembra strano che sia (*inc.*).

UOMO 2 – No, e mo' è pure (*inc.*)

UOMO 1 – **L'uomo che sta dietro che aspetta.**

UOMO 2 – Sì.

DONNA 1 – (*inc.*)

UOMO 1 – Forse sta dietro.

UOMO 2 – Hai visto? Hai visto? **Da dietro stanno** (*inc.*), no dal lato.

DONNA 1 – (*inc.*)

UOMO 2 – **Una cosa bianca**, con la (*inc.*) bianca.

UOMO 1 – Forse mo' lo sta (*inc. rumore copre la voce*) uno sopra, capito? Non si alza (*inc.*)

DONNA 1 – (*inc.*)

UOMO 1 – E mette tutti quanto da un lato, vedi?

DONNA 1 – (*inc.*)

UOMO 2 - (*inc. rumore copre la voce*).

UOMO 1 – Eh?

UOMO 2 – Andiamo a (*inc.*) quella (*inc.*).

DONNA 1 - (*Ride*). E invece il master (*inc.*). (*Ride*).

UOMO 1 – Ci volevano pure questi qua! (*inc.*)

UOMO 2 – E sì, forse (*inc. rumore copre la voce*).

UOMO 1 - (*Tossisce*). Ma sta andando in (*inc.*)

UOMO 2 – Va beh, se c'è... si sono avvicinati, io...

UOMO 1 – **Il motore si piglia, il motore!**

Infine, va riportata la conversazione ambientale n. 47325 del 18.6.2017 delle ore 11.12B (ore 9.12Z) avvenuta all'interno della plancia della nave VOS HESTIA:

UOMO 1 – Era il motore? L'hai visto?

UOMO 2 – **Il motore, il motore!**

UOMO 1 – Il motore?

UOMO 2 – Sì!

* * *

In relazione agli elementi emergenti dall'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 e dall'informativa di p.g. del 10.6.2020 deve rimarcarsi che, sulla base degli elementi già raccolti in fase di indagine e soprattutto degli ulteriori elementi acquisiti nel corso dell'udienza preliminare, gli eventi relativi al secondo episodio del 18.6.2017 si sono svolti secondo modalità diverse rispetto a quelle descritte dall'agente sottocopertura nell'annotazione del 7.7.2017, tanto da non potersi condividere le conclusioni rassegnate dalla p.g. nell'informativa del 10.6.2020, con la

conseguenza che i fatti accertati assumono una connotazione difforme rispetto alle condotte contestate.

Infatti, l'iniziale incontro tra i trafficanti e l'equipaggio del gommoncino LILLY³⁵, di pertinenza della nave IUVENTA, attestato nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017, non risulta in alcun modo documentato dall'agente sottocopertura BRACCO LUCA e non emerge affatto da tutte le immagini (riprese anche da fonti indipendenti), dalle comunicazioni e dalle conversazioni intercettate.

Anzi, a ben vedere, l'iniziale incontro tra i trafficanti e l'equipaggio del gommoncino LILLY deve ritenersi smentito dalla circostanza che il gommoncino LILLY risulta presente a bordo (sul ponte) della nave IUVENTA nel momento in cui il personale della predetta nave - una volta terminate le operazioni di soccorso dell'evento SAR 947 - ha avviato le operazioni di soccorso dell'evento SAR 951, come emerge chiaramente dalle immagini³⁶ riprese dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib IUVENTA RESCUE nella fase di caricamento dei giubbotti di salvataggio distribuiti poco dopo ai migranti presenti sul gommone oggetto dell'evento SAR 951.

³⁵ Dall'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 risulta la seguente descrizione della prima fase dei contatti tra i trafficanti e il personale della nave IUVENTA: *"il RHIB della "IUVENTA" di colore verde e di piccole dimensioni si è diretto verso le coste libiche e da quei luoghi è sopraggiunta una imbarcazione verosimilmente con trafficanti a bordo"*.

³⁶ La circostanza che le immagini riprese dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib IUVENTA RESCUE riguardino proprio l'evento SAR 951 emerge in modo univoco dalla comparazione dell'abbigliamento (t-shirt di colore bianco con un logo sul petto) di uno dei migranti presenti nel predetto filmato realizzato con la telecamera GO-PRO e nell'immagine (IMG 3441) ripresa durante le operazioni di soccorso da KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 11.22B (ore 9.21z).





La presenza del gommoncino LILLY sul ponte della nave IUVENTA nel momento di avvio delle operazioni di soccorso dell'evento SAR 951, mediante il caricamento dei giubbotti di salvataggio sul rhib IUVENTA RESCUE da distribuire ai migranti nella fase del primo approccio con i migranti, è di per sé sufficiente, sul piano logico, a smentire la ricostruzione, risultante dall'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017, in base alla quale poco prima il personale della nave IUVENTA proprio con il gommoncino LILLY si sarebbe diretto verso le coste libiche per incontrare un'imbarcazione di trafficanti.

Infatti, sarebbe del tutto irragionevole ipotizzare che il gommoncino LILLY, una volta tornato sottobordo della "nave madre" dopo l'incontro con l'ipotetica imbarcazione dei trafficanti, sarebbe stato riposto sul ponte della nave IUVENTA, nonostante nel giro di qualche minuto sarebbe stato impiegato per dare ausilio alle operazioni di soccorso dei migranti giunti con il gommone proprio nell'area - secondo le indicazioni emergenti dall'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 - ove si trovava la nave IUVENTA.

In ogni caso, va notato come il gommoncino LILLY - indicato dall'agente sottocopertura BRACCO LUCA come il mezzo con il quale il personale della nave IUVENTA avrebbe intercettato nella prima fase il barchino dei trafficanti - fosse dotato di un piccolo motore fuoribordo da 15cv che

ragionevolmente avrebbe potuto percorrere brevi tratti di mare e a velocità non particolarmente elevata, rimanendo sempre a vista rispetto alla "nave madre", sicché il predetto incontro sarebbe stato agevolmente documentabile mediante filmati e fotografie.

Qualora, invece, l'imbarcazione dei trafficanti si fosse trovata ad una distanza considerevole dalla nave IUVENTA, tale da non consentire una ripresa dell'incontro, il personale della predetta nave avrebbe potuto agevolmente utilizzare il rhib IUVENTA RESCUE, dotato di un potente motore da 115cv, per raggiungere il luogo di incontro, come del resto avvenuto in occasione dell'evento SAR 947 del 18.6.2017, in precedenza descritto, allorché il rhib IUVENTA RESCUE, una volta avvistata l'imbarcazione di legno a circa 3 miglia nautiche di distanza, si è allontanato dalla nave IUVENTA per raggiungere l'imbarcazione di legno dei migranti e prestare il primo soccorso.

Va, peraltro, notato che il tenore dell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 lascia trasparire l'iniziativa del gommoncino LILLY di dirigersi verso le coste libiche prima che fosse visibile il barchino dei trafficanti, che sarebbe sopraggiunto nel luogo dell'incontro e sarebbe stato avvistato dall'agente sottocopertura solo in un momento successivo, con la conseguenza implicita che sarebbero ipotizzabili precedenti contatti tra i trafficanti e il personale della nave IUVENTA per concordare l'appuntamento in acque internazionali. Deve, però, rimarcarsi che da nessuna emergenza in atti emergono contatti o accordi tra il personale della nave IUVENTA ed eventuali organizzatori del viaggio, "pescatori di motori" o appartenenti ad organizzazioni criminali.

Ne discende che deve ragionevolmente escludersi la sussistenza di un preventivo appuntamento in acque internazionali tra il personale della nave IUVENTA e i trafficanti libici.

A ciò deve aggiungersi che, in base alle modalità di svolgimento dei fatti relativi alla seconda fase, nella quale un barchino di "pescatori di motori" si è impossessato del motore del gommoncino dei migranti nel corso delle operazioni di soccorso, deve ragionevolmente escludersi che vi sia stato un precedente incontro.

Infatti, l'impossessamento del motore da parte dei "pescatori di motori" nella fase delle operazioni di soccorso - in cui alcuni migranti erano già stati trasbordati dal gommoncino sul rhib IUVENTA RESCUE e sul rhib della nave SEEFUCHS e in cui la maggior parte dei migranti era ancora a bordo del gommoncino - è chiaramente indicativo del timore degli stessi di non potersi impossessare del motore, una volta completate le operazioni di soccorso, per l'affondamento del gommoncino intenzionalmente procurato da parte del personale della nave IUVENTA, come avvenuto in molteplici precedenti occasioni.

Tale circostanza, allora, è di per sé indicativa dell'assenza di un pregresso accordo e, quindi, di un precedente incontro - nella prima fase descritta nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO

LUCA del 7.7.2017 - tra i "pescatori di motori" e il personale della nave IUVENTA a bordo del gommoncino LILLY.

Del resto, va sin d'ora sottolineato che le modalità di svolgimento dei fatti non consentono di ritenere sussistente neanche un'intesa o un accordo istantaneo tra i "pescatori di motori" e il personale della nave IUVENTA desumibile, in ipotesi, dalla circostanza che il predetto personale della O.N.G. umanitaria non si sia opposto al prelievo del motore.

Infatti, la mancata opposizione del personale della nave IUVENTA va inquadrata nel contesto complessivo nel quale si sono svolti i fatti: i "pescatori di motori" avrebbero potuto essere armati e avrebbero potuto esplodere colpi di arma da fuoco nei confronti dello stesso personale della nave IUVENTA o dei migranti, come avvenuto in molteplici precedenti occasioni, anche da parte della Guardia Costiera libica; un eventuale intervento del personale della nave IUVENTA per impedire il prelievo del motore da parte dei "pescatori di motori" avrebbe potuto generare panico tra i migranti a bordo del gommone, con conseguente instabilità dello stesso gommone e con il concreto rischio che alcuni migranti cadessero o si gettassero a mare; al contempo, l'opposizione del personale della nave IUVENTA avrebbe potuto determinare una manovra improvvisa del barchino e pericolosa per la stabilità del gommone dei migranti; non sussisteva, in ogni caso, un obbligo giuridico da parte del personale della nave IUVENTA di impedire il prelievo del motore da parte dei "pescatori di motori", tanto più che in plurime precedenti occasioni anche la Guardia Costiera libica, come avvenuto pure nel primo episodio del 18.6.2017, si era impossessata dei motori delle imbarcazioni dei migranti e che in qualche occasione il prelievo dei motori da parte dei "pescatori di motori" era avvenuto anche alla presenza della Guardia Costiera italiana.

In tale contesto, allora, deve escludersi che la mancata opposizione da parte del personale della nave IUVENTA al prelievo del motore da parte dei "pescatori di motori" possa essere sintomatico di un accordo istantaneo e, tanto meno, di un precedente incontro nella prima fase degli eventi tra i "pescatori di motori" e il personale della nave IUVENTA.

In ogni caso, a tutto concedere, anche a voler ipotizzare che nella prima fase vi fosse stato un incontro tra i trafficanti e l'equipaggio del gommoncino LILLY, deve rimarcarsi che tale incontro, in mancanza di captazioni o registrazioni di tale fase, si presta a plurime interpretazioni, prima tra tutte quella in base alla quale il personale della nave IUVENTA, nel momento in cui avrebbe avvistato un'imbarcazione in acque internazionali - in un'area in cui giungevano di continuo imbarcazioni di migranti e nella quale proprio nelle ore precedenti della stessa mattina del 18.6.2017 erano stati effettuati plurimi interventi di soccorso anche dalla nave IUVENTA -, si sarebbe avvicinato al solo

scopo di verificare le condizioni dell'imbarcazione e la sussistenza di un'eventuale situazione di *distress*; in tale quadro ipotetico, ove il personale del gommoncino LILLY avesse appreso l'imminente arrivo di un gommone carico di migranti, sarebbe doverosamente tornato indietro verso la "nave madre", non avendo alcuna possibilità di prestare autonomamente soccorso per le ridottissime dimensioni dello stesso, al fine di organizzare i soccorsi tramite il resto del personale della nave IUVENTA e il rhib IUVENTA RESCUE.

Inoltre, deve sottolinearsi che le operazioni di soccorso sono state disposte dall'I.M.R.C.C. e sono state svolte sotto la direzione e il costante coordinamento dell'I.M.R.C.C., come risulta dalle comunicazioni con la nave IUVENTA, con la nave VOS HESTIA e con la nave SEEFUCHS.

In tale quadro la valutazione in ordine alla sussistenza di un evento SAR è stata effettuata a monte dall'I.M.R.C.C. in base alla comunicazione ricevuta il 18.6.2017 alle ore 10.24B (ore 8.24Z) dalla nave VOS HESTIA.

In tale scenario, quindi, tenuto conto che il sovraccarico del gommone era già di per sé sufficiente a far ritenere come sussistente una condizione di pericolo per avviare le operazioni di soccorso di un evento SAR, anche i comandanti della nave VOS HESTIA e della nave IUVENTA hanno effettuato le doverose valutazioni in ordine alla sussistenza di un evento SAR, hanno fornito tutte le informazioni all'I.M.R.C.C. e la nave IUVENTA, con l'ausilio della nave SEEFUCHS, ha eseguito i soccorsi in base alle disposizioni impartite dall'I.M.R.C.C.

Deve, allora, escludersi che vi sia stata una consegna concordata di migranti tra i trafficanti e il personale della nave IUVENTA.

Ciò posto, deve, ora, procedersi alla ricostruzione degli eventi sulla base di una molteplicità di fonti non prese in considerazione o non acquisite in fase di indagini, con la precisazione che gli orari delle numerose immagini, provenienti da varie fonti, non risultano perfettamente allineati tra loro.

Va, intanto, evidenziato che la prima immagine dell'avvistamento del gommone è stata ripresa - nelle proprietà dell'immagine figura l'acquisizione da parte di KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 10.11B (ore 8.11z) - dal ponte della nave IUVENTA, con la precisazione che nei pressi del gommone (visibile sulla sinistra della fotografia di seguito riportata) non sono presenti ulteriori imbarcazioni.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



In relazione alla predetta prima immagine del gommone delle ore 10.11B (ore 8.11Z) deve sottolinearsi che la prima immagine (DSCN7451.jpg) - di seguito riportata - allegata all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 presenta nelle proprietà l'indicazione delle ore 10.44B (ore 8.44Z), con una differenza di oltre 30' rispetto all'avvistamento e alla comunicazione all'I.M.R.C.C.



Poco dopo l'avvistamento dal ponte della nave IUVENTA alle ore 10.11B (ore 8.11Z), la nave VOS HESTIA - come risulta dalla comunicazione del 18.6.2017 delle ore 10.24B (ore 8.24Z) - ha informato l'I.M.R.C.C. dell'avvistamento, a circa 2 miglia nautiche di distanza, del predetto gommone in posizione lat. 33°00'3"N long. 012°26'7"E, con la precisazione che la nave IUVENTA (in posizione lat. 33°00'N long. 012°30'E) era ancora impegnata nel soccorso dei migranti dell'evento 947, iniziato alle ore 8.45B (ore 6.45Z) e terminato alle ore 10.40B (ore 8.40Z).

La circostanza che la nave IUVENTA fosse impegnata nel soccorso dei migranti a bordo del barcone di legno dell'evento SAR 947 - non oggetto di contestazione - risulta dalle seguenti immagini del 18.6.2017 delle ore 10.02B (ore 8.02Z), allegate all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017.



Dalle precedenti immagini emerge la presenza, nei pressi del barcone di legno dei migranti dell'evento SAR 947, di un barchino: sia la forma e i colori del barchino, sia i colori dell'abbigliamento delle persone a bordo del barchino sono del tutto analoghi a quelli del barchino³⁷ e dei "pescatori di motori" che si sono impossessati del motore del gommone del successivo evento SAR 951.

³⁷ Il barchino dei "trafficienti" - come definiti dall'agente sottocopertura BRACCO LUCA, ma da qualificare, più correttamente, come "pescatori di motori", in considerazione dell'azione compiuta -, che ha "scortato" il gommone fino all'area in cui si trovava la nave IUVENTA e in cui sono stati prestati i soccorsi, deve essere tenuto distinto rispetto all'imbarcazione, di maggiori dimensioni e di colore bianco, che, come emerge dalle immagini riprodotte nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 ed allegate alla stessa, è comparso all'improvviso (dalla parte latero-posteriore di dritta del gommone), si è avvicinato (da dritta) al gommone "scortato" dal barchino, per qualche istante di navigazione, e subito dopo (passando da poppa del gommone) si è allontanato dal lato sinistro del gommone, non essendo più presente nella fase delle operazioni di soccorso e di sottrazione del motore da parte dei "pescatori di motori".

In particolare, la predetta imbarcazione è ritratta esclusivamente nelle seguenti sei immagini, riprese il 18.7.2017 tra le ore 10.45B (ore 8.45Z) e le ore 10.46B (ore 8.46Z), allegate all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017, con la precisazione che dalle immagini in questione non emergono elementi per ritenere che le persone a bordo di tale imbarcazione fossero trafficanti, posto che il motoscafo non ha neanche accostato al barchino dei "pescatori di motori".

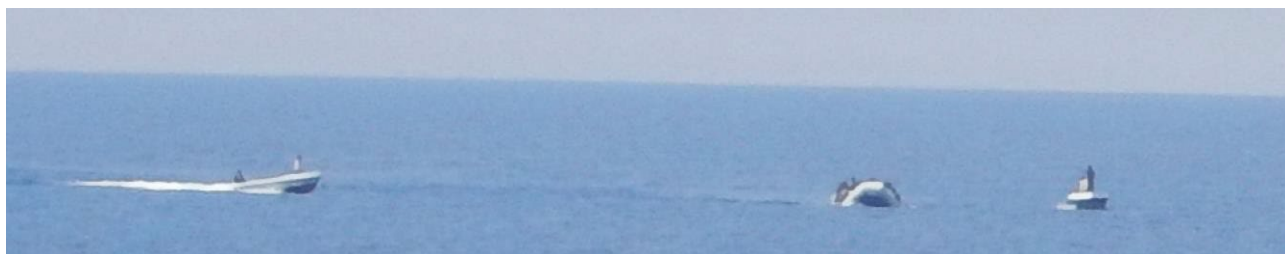
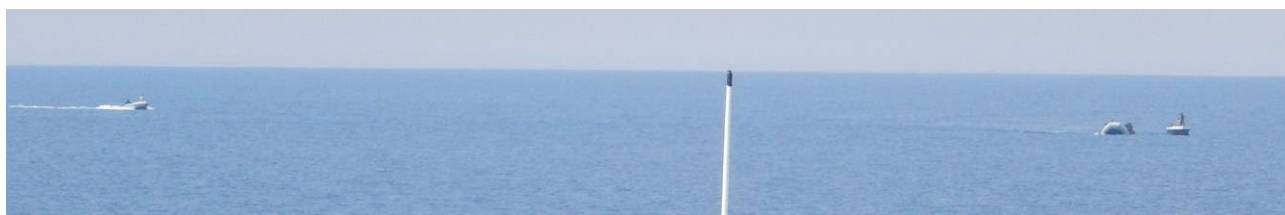


N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Pertanto, è ragionevole ritenere che il predetto barchino di "pescatori di motori" orbitasse nell'area dei soccorsi alla ricerca di motori da riportare in Libia.

Va precisato che dalle immagini - appena riportate - del 18.6.2017 delle ore 10.02B (ore 8.02Z), relative all'evento SAR 947, non emerge alcun contatto tra il personale della nave IUVENTA e i "pescatori di motori".



Deve, altresì, osservarsi che nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 non compare alcun riferimento all'evento SAR 947 e alla presenza del barchino dei "pescatori di motori" anche in tale occasione di poco antecedente rispetto al successivo evento SAR 951.

A tal proposito va rimarcato che dal tenore dell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 emerge che il gommoncino LILLY - all'improvviso - *"si è diretto verso le coste libiche e da quei luoghi è sopraggiunta una imbarcazione verosimilmente con trafficanti a bordo"*.

Tale descrizione dell'iniziativa del gommoncino LILLY di dirigersi verso le coste libiche fino ad incontrare un'imbarcazione di trafficanti nel frattempo sopraggiunta dovrebbe essere evidentemente collocata - tenuto conto del tenore complessivo dell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017³⁸ - tra le ore 10.02B (ore 8.02Z) e le ore 10.11B (ore 8.11z), ossia tra il momento nel quale il predetto gommoncino era ancora pienamente impegnato nelle operazioni di soccorso dei migranti del barcone di legno dell'evento SAR 947 e il momento dell'avvistamento dal ponte della nave IUVENTA a circa 2 miglia nautiche del gommone dell'evento SAR 951.

Allora, è evidente che la successione degli eventi descritta nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 è del tutto incompatibile con lo scenario attestato dalle immagini del 18.6.2017 delle ore 10.02B (ore 8.02Z), relative all'evento SAR 947, allegate alla stessa annotazione, dalle quali emerge che il gommoncino LILLY era pienamente impegnato nelle operazioni di soccorso e che il barchino dei "pescatori di motori" si trovava nella stessa area di soccorso.

³⁸ Dall'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 emerge la seguente successione degli eventi:

- il RHIB della "IUVENTA" di colore verde e di piccole dimensioni si è diretto verso le coste libiche e da quei luoghi è sopraggiunta una imbarcazione verosimilmente con trafficanti a bordo;
- il menzionato RHIB e il barchino con i presunti trafficanti, dopo essersi incontrati, sono restati affiancati per qualche minuto;
- dopo qualche istante, il RHIB si è diretto verso la "IUVENTA", mentre l'altro natante ha proceduto verso le coste libiche;
- successivamente quest'ultima imbarcazione è riapparsa sullo scenario, "scortando" un gommone carico di migranti ed arrestando la navigazione solo in prossimità della "IUVENTA". Proprio la dinamica con la quale avveniva questo secondo "viaggio" del barchino consentiva di acquisire piena contezza che le persone a bordo fossero dei trafficanti.

Quindi, in base alla descrizione degli eventi dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA il gommone dei migranti sarebbe apparso solo dopo che il gommoncino LILLY e il barchino dei trafficanti, dopo essersi incontrati e trattenuti insieme alcuni minuti, sarebbero tornati indietro rispettivamente verso la nave IUVENTA e verso il gommone dei migranti (non ancora visibile).

In tal modo, secondo la successione degli eventi descritta dall'agente sottocopertura BRACCO LUCA, il barchino dei trafficanti si sarebbe avvicinato in avanscoperta per prendere accordi con la delegazione della nave IUVENTA presente sul gommoncino LILLY per la consegna dei migranti; una volta conclusi gli accordi, il barchino dei trafficanti sarebbe tornato indietro e avrebbe fatto comparire sulla scena il gommone dei migranti, scortando fino al punto in cui si trovava la nave IUVENTA.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Piuttosto, tenuto conto dell'assenza di ulteriori imbarcazioni visibili nell'immagine del 18.6.2017 delle ore 10.11B (ore 8.11z), ripresa dal ponte della nave IUVENTA, è del tutto ragionevole ritenere che il gommone dei migranti viaggiasse da solo e senza scorta e che il barchino dei "pescatori di motori", nel momento in cui lo ha avvistato, ha affiancato il gommone scortandolo fino al punto in cui si trovava la nave IUVENTA e rimanendo in attesa del momento propizio per impossessarsi del motore.

Sulla base di tale ricostruzione, allora, deve escludersi non solo l'incontro iniziale, descritto nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017, ma anche la contestata consegna concordata dei migranti da parte dei trafficanti al personale della nave IUVENTA, tanto più che, nel quadro descritto, non vi sarebbero elementi per ritenere che i "pescatori di motori" fossero gli organizzatori del viaggio, essendosi inseriti nello svolgimento dei fatti dell'evento SAR 951 in modo del tutto occasionale, dopo l'appostamento nell'area di soccorso dell'evento SAR 947.

Così delineata la fase iniziale dell'avvistamento del gommone dei migranti, sulla base dell'immagine del 18.6.2017 delle ore 10.11B (ore 8.11z) ripresa dal ponte della nave IUVENTA, deve, ora, darsi conto della comunicazione del 18.6.2017 delle ore 10.24b (ore 8.24z) della nave VOS HESTIA all'I.M.R.C.C.:

UOMO 1 – Sì, pronto?

UOMO 2 – Sì, pronto? Sono il comandante del Vos Hestia!

UOMO 1 – Comandante, salve! Salve, sono l'ufficiale di... di servizio.

UOMO 2 – Volevo aggiornarvi che... sì, che **abbiamo un gommone che si sta dirigendo verso la nostra posizione. Noi siamo fermi perché siamo al limite delle acque territoriali...**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 2 - **...quindi aspettiamo che esce fuori.**

UOMO 1 - Quindi...

UOMO 2 – **Noi siamo vicino allo Iuventa.**

UOMO 1 – Quindi state vedendo un altro gommone?

UOMO 2 – Esatto.

UOMO 1 – Ok. Mi sa dare la posizione...

UOMO 2 - *(inc. sovrapposizione di voci)* delle acque territoriali.

UOMO 1 – Mi sa dare la posizione di questo gommone?

UOMO 2 – Aspetti che... aspetti un attimo, che la prendo, un attimo solo.

(Dal min. 0.43 al min. 1.08 si odono voci provenire verosimilmente dalla radio, forti rumori in sottofondo).

UOMO 2 – Pronto?

UOMO 1 – Sì.

UOMO 2 – Allora, il gommone è **trentatré gradi, zero zero primi punto tre nord...**

UOMO 1 – Trentatré gradi, zero zero punto tre primi nord...

UOMO 2 – Sì, con **zero dodici gradi, ventisei primi punto sette est.**

UOMO 1 – Ventisei punto sette primi est. Ok.

UOMO 2 – Esatto. **Il gommone sta navigando verso nord, è ancora nelle acque territoriali libiche, è a due miglia da noi, sta quasi per uscire al di fuori.**

UOMO 1 – Ok. E' un gommone questo?

UOMO 2 – E' un gommone, sì. **Non riesco a vedere ancora quante persone ci sono** (*inc. sovrapposizione di voci*).

UOMO 1 – Ok, comandante. Senta... senta una cosa, senta una cosa: quindi, mi conferma i primi tre di oggi sono ottantasei, novantotto e settantacinque persone, giusto?

UOMO 2 – Ottantasei, novantotto e ottantatré.

UOMO 1 – Ah, ottantatré? Ok.

UOMO 2 – Sì, erano ottantatré del conteggio finale di quelli di (*inc.*).

UOMO 1 – Ok, perfetto. Ora mi serve sapere, invece, quelli che ha soccorso lo Iuventa.

UOMO 2 – Lo **Iuventa** ne ha presi settantacinque stamattina e li ha passati a no... anzi, ottantatré stamattina e li ha passati a noi.

UOMO 1 – E non ce n'è un altro?

UOMO 2 – **Adesso stanno facendo un altro salvataggio, è cominciato da poco.**

UOMO 1 – Ecco, ok, per... ah, perfe... Mi può dare la posizione del salvataggio?

UOMO 2 – Di... dello Iuventa?

UOMO 1 – Sì.

UOMO 2 – Un attimo solo. E... (*Rivolto a qualcuno:*) Mi dai la posizione dello Iuventa, per piacere? Vito! La posizione dello Iuventa!

UOMO 1 – No, no, ottantatré, mi aveva (*inc. sovrapposizione di voci*).

UOMO 2 – (*Rivolto a qualcuno:*) Posizione dello Iuventa! Lo Iuventa dove sta? Posizione!

UOMO 1 – Ha detto...

UOMO 2 – (*Fuori cornetta:*) E' segnato?

UOMO 1 – No, no, no, no! No, abbiamo fatto... abbiamo fatto il conteggio e sono ottantatré.

UOMO 2 – Allora, lo **Iuventa sta a trentatré gradi, zero zero primi nord...**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 2 – ...con... con **zero dodici gradi e trenta primi est.**

UOMO 1 – Trenta primi est. Ok, ricevuto. E... Ah, ok, quindi è **praticamente proprio al limite delle acque territoriali.**

UOMO 2 – Esatto, è **al limite, come siamo anche noi adesso, siamo vicini a lei e stiamo aspettando di prenderli.**

UOMO 1 – Va be... va bene. Comunque, mi conferma che al momento... comandante, al momento sono in totale quattro target, più questo quinto avvistamento che ha fatto lei, più l'avvistamento del Grifo, giusto?

UOMO 2 – Cioè io in questo momento penso di sì, ma ho perso il conto, onestamente, (*inc.*).

UOMO 1 – Va bene.

UOMO 2 – Cioè tre stamattina fatti, il quarto ce l'ha adesso lo Iuventa vicino e il quinto è questo che sta uscendo fuori adesso e poi c'è il sesto del Grifo...

UOMO 1 – Perfetto. Allora ci...

UOMO 2 - ...uno – cinque (*inc. sovrapposizione di voci*).

UOMO 1 – Ci sia... ci siamo allora, ci siamo. Perfetto. Va bene, comandante.

UOMO 2 – Io avevo pensato: **questo gommone che si sta avvicinando a noi, siccome siamo pieni, io non so se devo intervenire o magari posso dare i giubbotti, in attesa che arriva qualche altro in zona.**

UOMO 1 – Allora, gua... guardi, comandante...

UOMO 2 – Per evitare che poi...

UOMO 1 – Allora, guardi, comandante, il... il fatto è questo: e... sicuramente... e... guardi, penso che... **lei comunque non riuscirebbe a prendersi nessun altro, anche se dicesse... le dicessi magari settanta persone non risolveremo niente**, perché di fatto... e... già ci sono due target in più, quindi **sicuramente stanno scendendo altre navi**. E... quindi **per me va bene se il soccorso lo fa lo Iuventa**, quindi lo Iuventa si prenderebbe queste due persone. Il problema però è che **lo Iuventa, prese queste persone, deve cominciare un po' a salire verso nord, quindi ad allontanarsi dalle acque territoriali libiche... e... in manie... in attesa che arrivi qualche unità che lo possa... che possa prendersi le persone.**

UOMO 2 – Ok, ricevuto. Io riferisco il messaggio allo Iuventa...

UOMO 1 – Però è fondamentale che lo Iuventa...

UOMO 2 – ...(*inc. sovrapposizione di voci*) in zona.

UOMO 1 – E' fondamentale che lo Iuventa, una volta finito il soccorso anche al gommone che sta...

UOMO 2 – Si allontani.

UOMO 1 - ...che sta arrivando, sì, che si allontani...

UOMO 2 – Sì, perfettamente.

UOMO 1 – ...perché non deve andare dentro le acque territoriali.

UOMO 2 – Certamente. Un attimo solo, un attimo in linea. (*Rivolto a Vito:*) Vito, che ha detto il Seefuchs? Scusami! Che ha detto il Seefuchs?

Vito – (*Fuori cornetta:*) Che (*inc. voce in lontananza*).

UOMO 2 – Allora, noi **abbiamo vicino a noi un'altra imbarcazione, che è molto piccola, pure fa... il Seefuchs.**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 2 - E... non so, **possiamo dire a loro di intervenire per questo salvataggio di questo gommone?**

UOMO 1 – **Certo, assolutamente...** assoluta...

UOMO 2 – **Oppure lasciamo fare allo Iuventa?** Perché...

UOMO 1 – **No, no...**

UOMO 2 – E' piccolino questo, insomma, se le può prendere.

UOMO 1 – Per me l'importante è che... l'importante è che un evento vada a finire su una imbarcazione, cioè l'importante è che non si dividano...

UOMO 2 – Ok.

UOMO 1 – ...l'evento, ok? **Tutte le persone di una barca...**

UOMO 2 – Sì, sì, sì, sì, quello sì.

UOMO 1 – **...devono andare a finire su... o sullo Iuventa o sul Seefuchs.**

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 2 – Ok, va bene, allora adesso parlo con il Seefuchs se possono fare loro il salvataggio e poi rimangono...

UOMO 1 – Per me il Seefuchs si può anche avvicinare...

UOMO 2 – Si allontanano tutti quanti verso nord...

UOMO 1 – No, **per me le persone possono anche andare a finire sullo Iuventa e il Seefuchs aiuta a fare il trasbordo, cioè aiuta lo Iuventa...**

UOMO 2 – Uhm!

UOMO 1 - **...a prendere i migranti, ok?**

UOMO 2 – Ok, perfettamente.

UOMO 1 – L'importante è che tutti i migranti vadano...

UOMO 2 – Sì, questo sicuramente.

UOMO 1 - ...vadano su una stessa imbarcazione.

UOMO 2 – Va bene.

UOMO 1 – Ok?

UOMO 2 – Sì, sì, sì, siamo d'accordo, questo già lo sappiamo. Va bene, allora riferisco il messaggio alle... in zona e poi magari ci aggiorniamo.

UOMO 1 – Grazie, comandante, grazie.

Ultimate le operazioni di soccorso dell'evento SAR 947 alle ore 10.40B (ore 8.40Z), sono state avviate le operazioni di soccorso dell'evento SAR 951 che sono state condotte dal personale della nave IUVENTA, sulla quale i migranti sono stati condotti, con l'ausilio del personale della nave SEEFUCHS.

Deve, innanzitutto, sottolinearsi che dalle immagini del filmato della telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib IUVENTA RESCUE emerge che il gommone dei migranti, "scortato" dal barchino dei "pescatori di motori" non ha affatto raggiunto il punto nave in cui si trovava la nave IUVENTA, come riportato nell'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017 ("*arrestando la navigazione solo in prossimità della "IUVENTA"*"), posto che il rhib IUVENTA RESCUE (dotato di un motore da 115cv) ha percorso un non breve tratto di mare³⁹ a velocità elevata per raggiungere il gommone dei migranti e che la nave IUVENTA non è rimasta ferma nel punto in cui si trovava, ma si è diretta verso il gommone dei migranti, con la precisazione che ad una distanza analoga, rispetto al punto nave del gommone dei migranti, si trovavano anche la nave VOS HESTIA e la nave SEEFUCHS.

³⁹ In modo orientativo si può stimare che il rhib IUVENTA RESCUE in 3', ipotizzando una velocità di 20 nodi, abbia percorso circa 1 miglio nautico.

N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.





Nel punto in cui si trovava il gommone dei migranti, nel momento in cui è arrivato il rhib IUVENTA RESCUE, era presente il barchino dei "pescatori di motori" e sul gommone era ancora presente il motore fuoribordo a poppa.



Va sottolineato che dalla visione del filmato ripreso dalla telecamera GO-PRO presente a bordo del rhib IUVENTA RESCUE e dall'amplificazione audio risultante dal video realizzato da Forensic Oceanography e Forensic Architecture non emerge alcun dialogo tra l'equipaggio del rhib IUVENTA RESCUE e i "pescatori di motori", tanto che il barchino poco dopo si è allontanato per consentire la distribuzione dei giubbotti di salvataggio.





Una volta completata la distribuzione dei giubbotti di salvataggio, sono state avviate le operazioni di trasbordo dei primi migranti dal gommone al rhib IUVENTA RESCUE, per il successivo trasferimento a bordo della nave IUVENTA, come emerge dalla seguente immagine - acquisita da RELLANDINI STEFANO dell'agenzia Reuters il 18.6.2017 alle ore 10.08 (da considerare come ore 10.08A, ore 11.08B e ore 9.08Z) - e dal relativo ingrandimento, con la precisazione che nel frattempo nell'area in cui era giunto il gommone dei migranti erano anche arrivati la nave IUVENTA e il rhib della nave SEEFUCHS.



Deve, ora, riportarsi la situazione visibile dal ponte della nave VOS HESTIA - sulla quale si trovava l'agente sottocopertura BRACCO LUCA - in base alle immagini tratte dal filmato (EUROPE-MIGRANTS-RESCUE FOR CREW -5) riconducibile a DENTI ANTONIO e ad un video⁴⁰ (allegati all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017), coincidenti con il filmato e i singoli video riconducibili all'agenzia di stampa Reuters (prodotti all'udienza del 24.11.2023 nell'interesse di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e GIRKE SASCHA).

⁴⁰ Il video, allegato all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017, che presenta le immagini sfocate, dalle proprietà risulta acquisito il 18.6.2017 alle ore 11.10B (ore 9.10Z).

N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.





Dalle precedenti immagini emerge che, mentre il rhib IUVENTA RESCUE stava spingendo il gommone dei migranti lasciando a dritta la nave IUVENTA, il barchino dei "cacciatori di motori" era in attesa di potersi insinuare, durante le operazioni di soccorso, per prelevare il motore del gommone dei migranti.

In tale contesto emerge - dalle seguenti immagini acquisite da parte di KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 rispettivamente alle ore 11.08B (ore 9.08z) e alle ore 11.10B (ore 9.10z) - il temporaneo

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

allontanamento da parte del barchino dei "pescatori di motori" per verificare le condizioni di un gommone semiaffondato, con immediato ritorno verso l'area dei soccorsi.



Dalla seguente immagine - nelle proprietà figura l'acquisizione da parte di KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 rispettivamente alle ore 11.11B (ore 9.11z) - emerge che il barchino dei "pescatori di motori" non era ancora tornato nell'area dei soccorsi: nell'immagine sono visibili, da sinistra verso destra, il rhib della nave SEEFUCHS, il gommone dei migranti, il rhib IUVENTA RESCUE, il gommoncino LILLY con il CentiFloat arancione, la nave SEEFUCHS (al centro dell'immagine in secondo piano) e la nave VOS HESTIA (a destra dell'immagine).

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Poco dopo - nelle proprietà dell'immagine figura l'acquisizione da parte di KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 11.18B (ore 9.18z) - i "pescatori di motori" erano presenti nell'area dei soccorsi ed osservavano le operazioni dei soccorritori in attesa del momento propizio per insinuarsi al fine di prelevare il motore del gommone dei migranti.



Le operazioni di trasbordo dal gommone per il trasferimento sulla nave IUVENTA sono state effettuate, oltre che dal rhib IUVENTA RESCUE, anche dal rhib della nave SEEFUCHS, come emerge dalle immagini tratte dal filmato (EUROPE-MIGRANTS-RESCUE FOR CREW -5) riconducibile a DENTI ANTONIO allegato all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017.





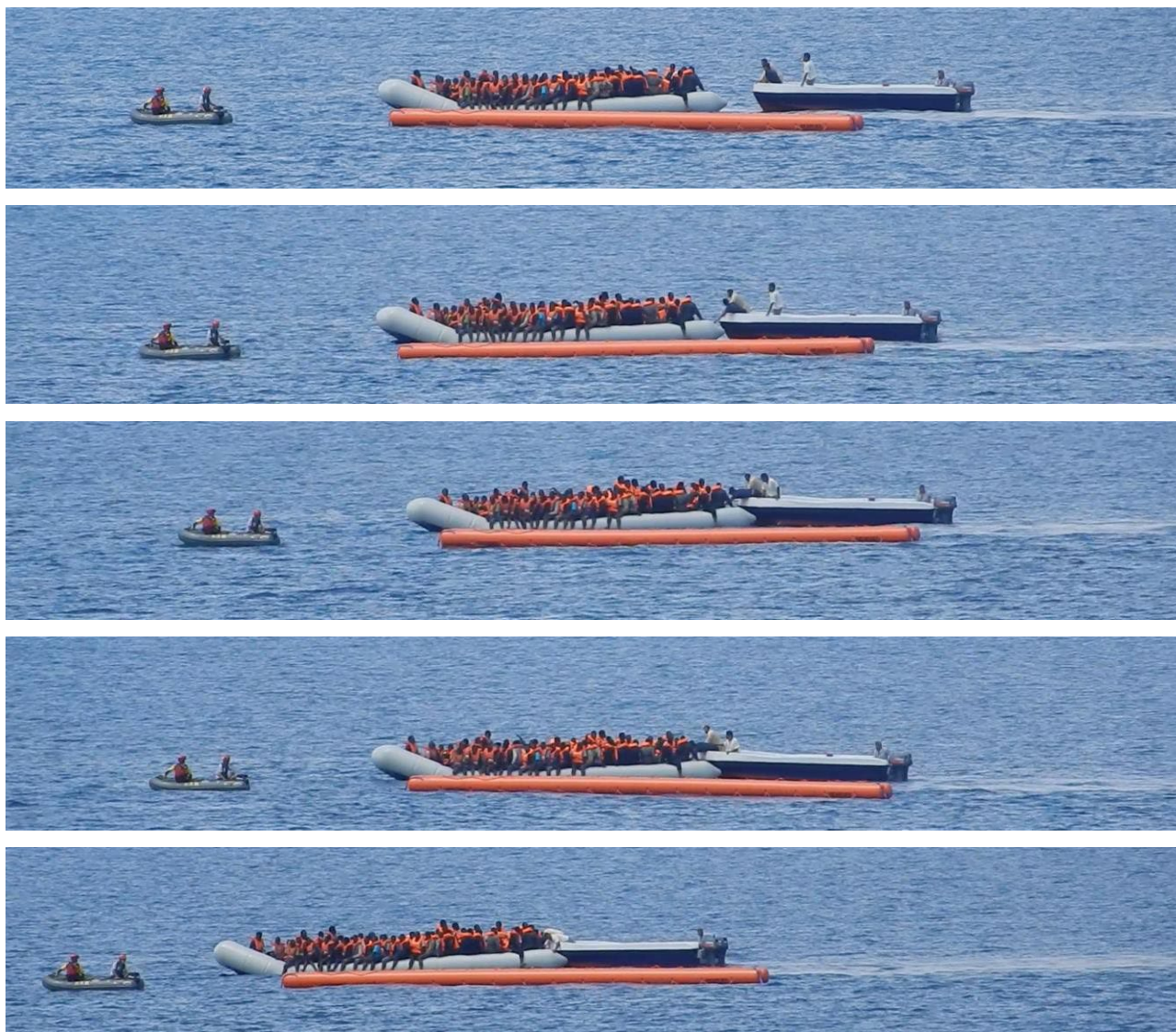
Infatti, poco dopo l'allontanamento del rhib della nave SEEFUCHS (visibile sulla sinistra dell'immagine di seguito riportata) con a bordo alcuni migranti da trasferire sulla nave IUVENTA, il barchino dei "pescatori di motori" - come risulta dalla seguente immagine acquisita da KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 11.21B (ore 9.21z) - ha accostato alla poppa del gommone dei migranti per prelevare il motore.



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

L'avvicinamento del barchino dei "pescatori di motori" al gommone dei migranti e il prelievo del motore fuoribordo posizionato a poppa del gommone risultano anche dalla sequenza di immagini tratte dal filmato - nelle proprietà risulta acquisito il 18.6.2017 alle ore 11.13B (ore 9.13Z) - allegato all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017.



Dopo aver armeggiato per qualche istante, anche con la collaborazione di qualche migrante, i "pescatori di motori" si sono impossessati del motore del gommone dei migranti, come emerge dalle seguenti immagini acquisite da KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 tra le ore 11.21B (ore 9.21z) e le ore 11.22B (ore 9.21z).





Le immagini sopra riportate mostrano chiaramente che, durante l'impossessamento del motore da parte dei "pescatori di motori", le operazioni di soccorso dei migranti erano ancora in corso e la maggior parte dei migranti si trovava ancora sul gommone in evidenti condizioni di pericolo per il sovraccarico e per la precaria galleggiabilità evincibile dai tubolari del gommone in parte immersi.

Dopo il prelievo del motore del gommone, il barchino dei "pescatori di motori" si è allontanato e alcuni pescatori di motori hanno rivolto un cenno di saluto esclusivamente verso i migranti.

Il saluto rivolto esclusivamente ai migranti emerge, innanzitutto, dalle seguenti immagini - acquisite da KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 11.22B (ore 9.22z) - con la precisazione che nessun cenno di saluto risulta rivolto all'equipaggio del rhib IUVENTA RESCUE (visibile sulla destra di alcune immagini di seguito riportate).



N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Dalla seguente immagine - acquisita da KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 11.22B (ore 9.22z) - emerge chiaramente che, dopo aver salutato i migranti, i "pescatori di motori" erano intenti a sistemare a bordo del barchino il motore sottratto dal gommone e non hanno rivolto alcun saluto al personale della nave IUVENTA presente sul gommoncino LILLY e sul rhib IUVENTA RESCUE.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Dopo di che - come emerge dalle immagini acquisite da KRAMPE ANTONIO il 18.6.2017 alle ore 11.23B (ore 9.22z) - i "pescatori di motori" si sono allontanati velocemente e il personale della Iuventa ha ripreso le operazioni di soccorso dei migranti.





La fase di allontanamento del barchino dei "pescatori di motori" dal gommone, dopo aver caricato a bordo il motore, risulta ripresa, oltre che dal ponte della nave IUVENTA, anche dalla diversa visuale del ponte della nave VOS HESTIA.

Pertanto, va di seguito riportata la sequenza di immagini - per frazione di secondo - tratte dal filmato (EUROPE-MIGRANTS-RESCUE FOR CREW -5) riconducibile a DENTI ANTONIO (allegato all'annotazione dell'agente sottocopertura BRACCO LUCA del 7.7.2017), coincidente con il filmato e i singoli video riconducibili all'agenzia di stampa Reuters (prodotti all'udienza del 24.11.2023 nell'interesse di AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH, SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE, TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN e GIRKE SASCHA).

Dalla sequenza delle immagini emerge che, nel momento di allontanamento del barchino dei "pescatori di motori" dal gommone, dopo il caricamento a bordo del motore asportato dal gommone, il gommoncino LILLY si trovava in posizione avanzata rispetto al gommone e stava trainando il CentiFloat arancione e che stava per sopraggiungere da poppa rispetto al gommone il rhib IUVENTA RESCUE.

Durante le fasi di allontanamento i "pescatori di motori" - segnatamente l'uomo con la maglietta bianca e il timoniere del barchino - hanno rivolto un saluto con la mano ai migranti a bordo del gommone, alcuni dei quali, posizionati a poppa del gommone, hanno risposto al saluto alzando la mano.

In nessuno dei momenti ripresi dal filmato i "cacciatori di motori" si sono intrattenuti a dialogare o hanno salutato il personale della nave IUVENTA, neanche durante le fasi di allontanamento del barchino in questione dal rhib IUVENTA RESCUE o di superamento del gommoncino LILLY.





2:28:11



2:28:48



2:28:52





2:31:35



2:31:48



2:31:57



2:32:12



2:32:49



2:33:00



2:33:35





Una volta superato il gommoncino LILLY, il barchino dei "pescatori di motori" si è allontanato dall'area dei soccorsi a velocità elevata.





In tale quadro dalla comunicazione del 18.6.2017 delle ore 11.18B (ore 9.18z) della nave VOS HESTIA all'I.M.R.C.C. emerge che la nave IUVENTA stava ancora effettuando, insieme alla nave SEEFUCHS, il soccorso del gommone dell'evento SAR 951 in posizione lat. 33°01'4"N long. 012°27'5"E:

UOMO 1 – Comandante, Centrale Operativa!

UOMO 2 – Sì, avanti, buongiorno!

UOMO 1 – Buongiorno a lei! Senta, comandante, allora, e... volevo avere un aggiornamento. Dunque, io, a parte i tre di questa mattina, poi ho un barchino su Iuventa. Mi sa dire la... se è finito... **l'evento 947**, mi sa dire se hanno finito il soccorso?

UOMO 2 – Sì, **il barchino è stato completato già da oltre un'ora**, credo. **Adesso lo Iuventa, insieme con il Seefuchs, in coordinamento con il Seefuchs, stanno trasferendo dei migranti da un gommone che è uscito dalle acque delle zone libiche, è uscito, sono al limite delle dodici miglia adesso.**

UOMO 1 - Allora...

UOMO 2 – **Al di fuori**, abbiamo...

UOMO 1 – Allora, aspetti, aspetti, aspetti, aspetti, aspetti. Allora, l'ultima volta che ci siamo sentiti lei mi diceva che lo Iuventa aveva iniziato il soccorso.

UOMO 2 – Esatto, di un... di un go... di un barchino o di un gommone? Di cosa stiamo parlando adesso?

UOMO 1 – Di un barchino.

UOMO 2 – Uhm!

UOMO 1 – Di un barchino. Lei mi ha detto che...

UOMO 2 – Esatto.

UOMO 1 – Eh, ok. Allora...

UOMO 2 – Sì, è stato completato.

UOMO 1 – A che ora è stato completato?

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 2 – E non lo so, non (inc.) barche, perché **noi eravamo lontani**, cioè siamo in zona, così, in... in assenza... non avevamo direttamente il... direttamente coinvolti, eravamo solo in assistenza...

UOMO 1 – Ok. Mi sa dire quante persone?

UOMO 2 – Non so gli orari.

UOMO 1 – Mi sa dire...?

UOMO 2 – Neanche. Se vuole chiedo allo Iuventa e le faccio sapere.

UOMO 1 - Allora... sì, allora, chiedi allo Iuventa. Mi serve sapere... mi serve sapere la... l'orario, la posizione del soccorso e il numero delle persone soccorse, questa è la prima cosa.

UOMO 2 – Ok.

UOMO 1 - Seco... seconda cosa: io poi ho un avvistamento fatto dal Vos Hestia in trentatré - zero zero punto tre, zero due...

UOMO 2 – Qual è?

UOMO 1 – No, lei mi ha chiamato dicendo che aveva avvistato dentro le acque territoriali...

UOMO 2 – Sì.

UOMO 1 – ...un gommone in trentatré zero zero punto tre, zero dodici – ventisei punto sette.

UOMO 2 – Esatto.

UOMO 1 – Eh!

UOMO 2 – E' quello che nel frattempo è uscito fuori le acque territoriali e adesso stanno... è intervenuto lo Iuventa per fare il salvataggio, (inc. sovrapposizione di voci).

UOMO 1 – Ok. Mi può dare la posi... mi può dare **la posizione dell'intercetto?**

UOMO 2 – Sì, **adesso siamo in trentatré gradi...**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 2 – ...**zero (inc.) punto quattro nord...**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 2 – ...**con zero dodici gradi, ventisette primi punto cinque est.**

UOMO 1 – Ok. E... è terminato il soccorso?

UOMO 2 – (Bip copre la voce) del trasferimento dei migranti.

UOMO 1 – E' termina... mi scusi, è terminato il soccorso?

UOMO 2 – No ancora, no ancora.

UOMO 1 – Ok.

UOMO 2 – **Stanno ancora facendo il soccorso.**

UOMO 1 – Ok.

UOMO 2 – E' in corso.

UOMO 1 – Perfetto. Allora, senta un'al... senta un'altra cosa. Aspetti un attimo, aspetti un attimo.
E...

UOMO 2 – Sì.

UOMO 1 – Allora, e... ora, a parte questo, vedete qualcos'altro in area?

UOMO 2 – In zona al momento non vediamo più niente, per il momento.

UOMO 1 – Ok.

UOMO 2 – Però qua escono continuamente. Per adesso non c'è più niente in zona.

UOMO 1 – Va bene. Mi conferma che... allora, giù c'è Iuventa e Seefuchs, giusto, comandante?

UOMO 2 – Esatto, esatto, esatto, confermo.

Dalla successiva comunicazione del 18.6.2017 delle ore 11.39B (ore 9.39Z) della nave IUVENTA all'I.M.R.C.C.⁴¹ emerge che le operazioni di soccorso erano in fase conclusiva.

Il completamento delle operazioni di soccorso dell'evento SAR 951 in posizione lat. 33°02'5"N long. 012°27'E risulta dalla comunicazione del 18.6.2017 delle ore 12.04B (ore 10.04Z) della nave SEEFUCHS all'I.M.R.C.C., con la precisazione che alcuni migranti avevano riferito che gli organizzatori del viaggio si erano ripresi il motore del gommone:

UOMO 1 – Hello sir!

Pronto signore!

UOMO 2 – MRCC, this is search and rescue (inc.) I have important information about the rubber boat, rescued by Iuventa.

MRCC, questo è il (inc.) ricerca e soccorso. Ho informazioni importanti riguardo il gommone, soccorso dalla Iuventa.

UOMO 1 – Yes

Si

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 1 – yeah

Si

⁴¹ Comunicazione del 18.6.2017 delle ore 11.39B (ore 9.39Z) della nave IUVENTA all'I.M.R.C.C.:

UOMO 2 – This is Iuventa!

Qui Iuventa!

UOMO 1 – E... good morning, Italian Coast Guard! E... this is Italian liaison officer? This is italian liaison officer?
Ehm... buongiorno signore, guardia costiera italiana! Ehm... questo è l'ufficiale di collegamento italiano? (intende dire "c'è l'ufficiale di collegamento italiano?")

UOMO 2 – (inc.) Iuventa.

UOMO 1 – Yes, there is italian liaison officer? No?

Si, c'è l'ufficiale di collegamento italiano? No?

UOMO 2 – No.

UOMO 1 – ok, I want to say... your... have finished other search and rescue? Hello?

Ok. Volevo dire... il vostro... avete finito l'altro Search and rescue? (ricerca e soccorso) pronto?

UOMO 2 – Yeah, we have nearly finished.

Si, abbiamo quasi finito.

UOMO 1 – you have the dates for... your search and rescue?

Avete le date per... la vostra ricerca e soccorso?

UOMO 2 – Yes, we have search and rescue (inc.) and then we have finished and proceed to the north.

Si, abbiamo (inc.) ricerca e soccorso, e dopo abbiamo finito e procediamo verso nord.

UOMO 1 – Ehm yeah, the... some information about this search and rescue? Ehm... the time you have finished, position, how many person onboard, person... on Iuventa.

Ehm, si, la... alcune informazioni riguardo la Ricerca e Soccorso? Ehm... l'orario in cui avete finito, la posizione, quante persone a bordo... sulla Iuventa.

UOMO 2 – Yeah, I can't say to you now, I can call you in... (inc. voci sovrapposte)

Si, non posso dirtelo ora adesso, posso dirtelo in (inc. voci sovrapposte)

UOMO 1 – Ok, ok, I wait your call. Ok Thank you.

Ok, ok, aspetto la tua chiamata. Ok grazie.

UOMO 2 – some of the migrants to our (inc.) team that... the criminals who gave them the rubber boat, took off the engines, the same people who... the people who took off the rubber boat engine when they were at (inc. segnale disturbato)

Alcuni migranti (hanno detto) al nostro (inc.) team che... i criminali che hanno dato loro il gommone, hanno portato via il motore del gommone mentre erano a (inc. segnale disturbato)

UOMO 1 – Ok, sir, let me see if I have understood. Some people declared that the smuggler took of the motor...

Ok, signore, fammi vedere se ho capito. Alcune persone hanno dichiarato che i ladri hanno rimosso il motore...

UOMO 2 – yes

si

UOMO 1 – ok, understood. Please write me an email with all the information that you got, ok?

Ok capito. Per favore scrivimi una mail con tutte le informazioni che avete, ok?

UOMO 2 – Ok, we will write you an email and give you all the information

Ok, vi scriverò una mail e vi darò tutte le informazioni

UOMO 1 – Ok. Sir, listen, do you know how many people had been rescued?

Ok. Signore, ascolta, sapete quante persone sono state soccorse?

UOMO 2 – In this rubber boat have been about 1-2-0 persons, they have been evacuated onboard the Iuventa, if you want to know the exact number you need to ask Iuventa.

In questo gommone sono state circa 1-2-0 persone, sono state evacuate a bordo della Iuventa, se vuoi sapere il numero esatto devi chiedere alla iuventa

UOMO 1 – Ok. Do you have the time and the position of the rescue?

Ok. Avete l'ora e la posizione del salvataggio?

UOMO 2 – first the position of the rescue: it was 3-3 degree 0-2-5 minutes north and 0-1-2 degree 2-7- (inc.) -0 minutes east

Prima la posizione del salvataggio: era 3-3 gradi 0-2-5 primi nord e 0-1-2 gradi 2-7- (inc.) -0 primi est

UOMO 1 – ok, ok sir understood. And do you have the time of the rescue?

Ok, ho capito. E avete l'ora del salvataggio?

UOMO 2 – Ehm, time of the rescue... it was finished at 12 o'clock

Eh, l'ora del salvataggio... è stato completato alle 12

UOMO 1 – 12 o'clock. Ok sir, understood. Ok sir thank you very much

Alle 12. Ok, capito. Ok signore, grazie mille

Nella successiva comunicazione del 18.6.2017 delle ore 12.10B (ore 10.10Z) della nave IUVENTA all'I.M.R.C.C. sono stati forniti i dati degli eventi SAR 947 e 951, con la precisazione, però, che l'orario di conclusione delle operazioni di soccorso dell'evento SAR 947 comunicato non corrisponde a quello risultante dalle immagini fotografiche del 18.6.2017 delle ore 10.02B (ore 8.02Z), dalla comunicazione del 18.6.2017 delle ore 10.24B (ore 8.24Z) della nave VOS HESTIA all'I.M.R.C.C. e

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

dalla comunicazione scritta dell'evento SAR 947 inoltrata dall'I.M.R.C.C. a varie Autorità il 18.6.2017 alle ore 12.30 dal quale risulta che il recupero dei migranti si è concluso alle ore 10.40B (ore 8.24z):

UOMO 1 – Centro Operativo! Hello?

UOMO 2 – Good morning, this is Iuventa! Can I talk with the first officer?

Buongiorno, qua Iuventa! Posso parlare con l'ufficiale di servizio?

UOMO 1 – Yes. Your position for Search and Rescue and the person onboard?

Si. La vostra posizione per la Ricerca e Soccorso e le persone a bordo?

UOMO 2 – Yeah (inc.) our position and the people onboard.

Si (inc.) la nostra posizione e le persone a bordo.

UOMO 1 – Ok. Give me information.

Ok. Dammi le informazioni.

UOMO 2 – Our position is 3-3 degrees.

La nostra posizione è 3-3 gradi.

UOMO 1 – The position for rescue?

La posizione per il salvataggio?

UOMO 2 – Yes. 3-3 degree 0-1 minutes north, and 0-1 degree 2-7 minutes.

Si. 3-3 gradi 0-1 primi nord, e 0-1 gradi 2-7 primi.

UOMO 1 – Yes, ok. How many persons you have search?

Si, ok. Quante persone avete cercato (intende dire “soccorso”)?

UOMO 2 – It was 150 people, 1-5-0 on the rubber boat.

C'erano 150 persone, 1-5-0 sul gommone.

UOMO 1 – Repeat please sir, slowly, one-hundred...?

Ripeti per favore, lentamente, cento...?

UOMO 2 – 150, 1-5-0

150, 1-5-0.

UOMO 1 – 150. And 1-5-0?

Centocinquanta. E uno-cinque-zero?

UOMO 2 – 1-5-0 persons were on the rubber boat.

1-5-0 persone erano sul gommone.

UOMO 1 – On the one rubber boat is one-hundred-five, ehm, fifty, and on the other rubber is 1-2-0 persons.

Su un gommone ce n'erano cento-cinque, ehm, cinquanta, e sull'altro uno-due-zero persone.

UOMO 2 – we have one wooden boat and one rubberboat onboard. One wooden one rubber.

Abbiamo una barca di legno e un gommone a bordo. Una di legno, una di gomma.

UOMO 1 – Yes. I don't understand sir. One-twenty persons? Hello?

Si. Non ho capito. Uno-venti persone? Pronto?

UOMO 2 – The first one we have (inc.) and we have a second one one-fifty persons (inc. voci sovrapposte e segnale disturbato) we are really full now.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Nel primo abbiamo (inc.) e abbiamo un secondo con uno-cinquanta persone (inc. voci sovrapposte e segnale disturbato) siamo davvero pieni adesso.

UOMO 1 – Ok, ok. This is two rubber boat, true?

Ok. Questi sono i due gommoni, vero?

UOMO 2 – No, one rubberboat, one wooden.

No. Un gommone, una di legno.

UOMO 1 – Ah, one rubber one wooden boat. Ok. Ehm... ok sir. What time have rescued the migrants?

Ah, un gommone e una di legno. Ok. Ehm... ok. A che ora avete soccorso i migranti?

UOMO 2 – The wooden boat was 8 o'clock.

Quella di legno erano le 8.

UOMO 1 – Wooden boat 8 o'clock... you have searched 8 o'clock? At what time have you finished the rescue?

Di legno alle 8... avete cercato (intende dire "soccorso") alle 8? A che ora avete finito i soccorsi?

UOMO 2 – the first one we finished at 9 o'clock, zero-nine-zero-zero.

La prima abbiamo finito alle 9, zero-nove-zero-zero.

UOMO 1 – 9 o'clock is rubber boat?

Alle 9 il gommone?

UOMO 2 – Wooden boat.

La barca di legno.

UOMO 1 – Ah, the wooden 9 o'clock. And the rubber boat?

Ah, la barca di legno alle 9. E il gommone?

UOMO 2 – Fifty minutes ago, 12 o'clock, twelve-zero-zero.

50 minuti fa, quindi alle 12, dodici-zero-zero.

UOMO 1 – Fifty minutes... 12 o'clock?

50 minuti... alle 12?

UOMO 2 – We finished the rubber boat.

Abbiamo finito il gommone.

UOMO 1 – no sir, repeat the hour. 9 o'clock wooden boat, and rubber boat?

No signore, ripetimi l'ora. Alle 9 la barca di legno, e il gommone?

UOMO 2 – 12 o'clock.

Alle 12.

UOMO 1 – 12 o'clock. Ok. Thank you sir. You want to speak with the duty officer or recall after?

Alle 12. Ok. Grazie. Vuoi parlare con l'ufficiale di servizio o richiami dopo?

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 1 – yes, one moment, one moment. One moment online.

Sì, un momento, un momento. (resta) Un momento in linea.

(Dal min. 5.39 al min. 6.05 non si ode alcuna conversazione, rumori in sottofondo).

UOMO 1 – Ehm, sir? Do you hear me? Sir?

Ehm, mi senti? Signore?

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 2 – Hello yes.

Pronto, si.

UOMO 1 – you direct from north and find the ship from rendez-vous for you, and recall after for other informations. You direct from north.

Diretto da nord (intende dire “dirigiti a nord”) e trova la barca dal (intende “per”) il rendez-vous, e richiama dopo per le altre informazioni. Dirigiti a nord.

UOMO 2 – Can you repeat please?

Puoi ripetere per favore?

UOMO 1 – Yes. You go from north and find the ship for rendez-vous for you and after call and... hello?

Si. Vai a nord e trova la barca per il rendez-vous per voi e dopo chiamami e... pronto?

UOMO 2 – Yes.

Si.

UOMO 1 – Ok. Hello? You understand?

Ok. Pronto? Hai capito?

UOMO 2 – Very bad (inc.) not good (inc.)

Molto male (inc. segnale disturbato) non bene (inc.).

UOMO 1 – Yes, you go to north and when find the ship for rendez-vous for your ship, ok?

Si, vai a nord e quando trovi la barca per il rendez-vous per la vostra barca, ok?

UOMO 2 – I go to north... but I can't hear you very good... but I go to north.

Vado a nord... ma non ti riesco a sentire molto bene... ma vado a nord.

UOMO 1 – Ok.

UOMO 2 – Do you have coordinates for rendez-vous point?

Avete le coordinate per il punto di rendez-vous?

UOMO 1 – Yes, you go to north and find the ship for rendez-vous, ok? For your... Ok? Hello? Hello?

Si, vai a nord e trova la nave per il rendez-vous, ok? Per la vostra... ok? Pronto?

Pronto?

UOMO 2 – (inc.) I can't hear you very good, I don't (inc.)

(inc.) non riesco a sentire molto bene, non (inc.)

UOMO 1 – Ok, call us and (inc.) us informations, ok? Go to north.

Ok, chiamaci e (inc.) informazioni, ok? Andate a nord.

UOMO 2 – I'm very very (inc.). I call you when (inc.).

Sono molto molto (inc.). ti chiamo quando (inc.)

UOMO 1 – Ok, ok.

Ulteriori dati degli eventi SAR 947 e 951 sono stati indicati nella successiva comunicazione del 18.6.2017 delle ore 12.22B (ore 10.22Z) dalla nave IUVENTA all'I.M.R.C.C. che ha disposto di dirigersi a Nord per il trasbordo dei migranti su un'altra nave, successivamente individuata nella nave neozelandese PHOENIX:

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 1 – Hello, Iuventa!

Pronto Iuventa!

UOMO 2 – Good morning, here Iuventa!

Buongiorno, qui Iuventa!

UOMO 1 – Yes sir. Sir, please, do you confirm the first rescue 1-1-5 people?

Si signore, per favore, confermate il primo soccorso di 1-1-5 persone?

UOMO 2 – not 1-1-5, 1-5-0!

Non 1-1-5, 1-5-0!

UOMO 1 – 1-5-0?

UOMO 2 – Yes, the second boat we rescued was 1-5-0.

Si, dalla seconda barca che abbiamo soccorso erano 1-5-0

UOMO 1 – the second boat is 1-5-0 and not 1-2-0?

La seconda barca era 1-5-0 e non 1-2-0?

UOMO 2 – No, 1-5-0 is the second boat, the first one was 1-0-8 and the second 1-5-0.

No, 1-5-0 è la seconda barca, la prima era 1-0-8

UOMO 1 – so the first is 1-0-8 and second is 1-5-0

Quindi la prima è 1-0-8 e la seconda è 1-5-0

UOMO 2 – yes (inc.) people onboard.

Si (inc.) persone a bordo

UOMO 1 – sorry sir?

Scusa?

UOMO 2 – there were (inc.) people onboard. (inc.)

C'erano (inc.) persone a bordo. (inc.)

UOMO 1 – 2-5? No sir, line disturbed, please repeat again. 2-5-8?

2-5? no signore, la linea è disturbata. Per favore ripeti ancora- 2-5-8?

UOMO 2 – On Iuventa now.

Sulla Iuventa adesso.

UOMO 1 – ok, 2-5-8 people on Iuventa now. Ok sir understood. Please instructions for Iuventa are proceed towards north waiting for ship to come and pick-up the migrants, ok?

Ok, 2-5-8 persone sulla Iuventa adesso. Ok capito. Per favore le istruzioni per la Iuventa sono di procedere in direzione nord e di aspettare per una nave che venga a prendere i migranti ok?

UOMO 2 – we follow the Vos Hestia. (inc.) is very slow because people on board (inc.)

Seguiamo la Vos Hestia. (inc.) è molto lento perchè le persone a bordo (inc.)

UOMO 1 – yes, proceed towards north waiting for a ship to come to you in order to take the migrant.

Si, procedete in direzione nord e aspettate una nave che venga da voi per prendere i migranti.

UOMO 2 – thank you very much. Very good

Grazie mille. Molto bene.

UOMO 1 – bye bye.

Ciao.

Così ricostruiti gli eventi sulla base degli elementi già raccolti in fase di indagine e soprattutto degli ulteriori elementi acquisiti nel corso dell'udienza preliminare, deve, ora, evidenziarsi che GALLO PIETRO (operatore dell'IMI SECURITY SERVICE S.R.L. addetto alla sicurezza a bordo della nave VOS HESTIA) nelle dichiarazioni rese nelle s.i.t. dell'1.6.2017 - risultanti dalle trascrizioni della fonoregistrazione acquisite su richiesta del difensore di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO all'udienza del 10.2.2024 - ha asserito che anche la Guardia Costiera libica - evidentemente dotata di armi e in grado di poter intimidire gli equipaggi delle O.N.G. - *"smontava i motori dai battelli e la benzina"...* *"Si appropriava del... dei fusti di benzina che erano sui gommoni e dei motori"*.

Allo stesso modo GALLO PIETRO all'udienza preliminare del 10.2.2024 ha sostenuto di aver visto in una molteplicità di occasioni alcune persone su barche di piccole dimensioni che si aggiravano intorno alle imbarcazioni sulle quali erano trasportati i migranti e che, dopo le operazioni di soccorso, trainavano verso le coste libiche le imbarcazioni utilizzate per il trasporto dei migranti oppure si impossessavano dei motori o delle taniche di carburante, con la precisazione che in qualche occasione tali condotte erano state tenute anche dai militari della Guardia Costiera libica.

Inoltre, GALLO PIETRO nelle dichiarazioni rese nelle s.i.t. dell'1.6.2017 - risultanti dalle trascrizioni della fonoregistrazione acquisite su richiesta del difensore di ALONSO MORGUI ROGER EMILIO all'udienza del 10.2.2024 - ha riferito che in una occasione le navi AQUARIUS, IUVENTA e VOS HESTIA *"hanno trovato un'altra volta le barchette dei pescatori, la barchetta della Coast Guard e un'imbarcazione che non c'era scritto niente e c'erano due mitra, uno a poppa e uno a prua. E questi qua più avanti hanno sparato"...* *"In direzione dell'acqua"*.

Allo stesso modo il teste GALLO PIETRO all'udienza preliminare del 10.2.2024 ha raccontato un ulteriore episodio nel quale, dopo le operazioni di soccorso e dopo aver tagliato un gommone sul quale erano stati trasportati i migranti, il personale della nave VOS HESTIA presente sul rhib è stato minacciato da alcuni *"facilitatori"* armati presenti su una barca, i quali in modo aggressivo pretendevano di impossessarsi di un ulteriore gommone; in tale giornata, nonostante la presenza di una nave della Guardia Costiera italiana, vari gommoni sono stati trainati verso le coste libiche dai predetti *"facilitatori"*.

Il teste GALLO PIETRO all'udienza preliminare del 10.2.2024 ha, poi, asserito che le barche e i gommoni sui quali erano trasportati i migranti, una volta completate le operazioni di soccorso, venivano resi inutilizzabili da parte del personale operante sulla nave VOS HESTIA.

Inoltre, deve osservarsi che dalla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*", risultante dall'analisi del telefono sequestrato a MOYES GILLIAN CRISTINA, emerge che uno degli episodi più recenti, rispetto agli eventi del 18.6.2017, nei quali la Guardia Costiera libica aveva esplosivo colpi di armi da fuoco era avvenuto il 23.5.2017.

Al contempo, dalla chat WhatsApp "*SAR 3*", risultante dall'analisi del telefono sequestrato a MOYES GILLIAN CRISTINA, emerge il timore - manifestato in particolare nei messaggi del 15.6.2017 - di intervenire sui motori delle imbarcazioni utilizzate dai migranti nel caso in cui vi fosse stata la presenza in zona della Guardia Costiera libica o dei trafficanti.

* * *

Orbene, dalle conversazioni intercettate, dalle comunicazioni della nave *IUVENTA*, della nave *VOS HESTIA* e della nave *SEEFUCHS* con l'*I.M.R.C.C.* e da tutte le numerosissime immagini in atti deve concludersi che - diversamente dalle indicazioni fornite dall'agente sottocopertura BRACCO LUCA nell'annotazione di p.g. del 7.7.2017 - non emergono incontri, prima dell'arrivo del gommone dei migranti, del personale della nave *IUVENTA* con barchini di ipotetici trafficanti libici.

Al contempo, dalla sequenza delle immagini della fase del primo approccio del rhib *IUVENTA RESCUE* al gommone dei migranti e della distribuzione dei giubbotti di salvataggio e della fase di asportazione del motore dal gommone dei migranti, durante le operazioni di soccorso, da parte dei "pescatori di motori" non risulta affatto che i predetti libici si siano intrattenuti a dialogare con il personale della nave *IUVENTA*.

A tal proposito va puntualizzato che dalla sequenza delle predette immagini emerge che il saluto rivolto dall'uomo con la maglietta bianca e dal timoniere, durante la fase di allontanamento del barchino dopo il prelievo del motore, era chiaramente diretto ai migranti, alcuni dei quali, presenti a poppa del gommone, prima avevano aiutato a smontare il motore e poi hanno risposto al saluto.

La sequenza delle immagini in questione consente di escludere che il saluto fosse diretto al personale della *IUVENTA* presente sul gommoncino *LILLY*, sul rhib *IUVENTA RESCUE* o sulla "nave madre".

Da nessun fotogramma, infatti, è individuabile un saluto rivolto dai "pescatori di motori" al personale della nave *IUVENTA* o viceversa; anzi, nel momento in cui il barchino è passato davanti il gommoncino *LILLY*, i "pescatori di motori" non hanno rivolto neanche lo sguardo verso il personale della nave *IUVENTA*.

In ogni caso, a tutto concedere, anche a voler ipotizzare che un eventuale saluto tra i "pescatori di motori" e il personale della nave *IUVENTA* fosse avvenuto in una fase non ripresa dai filmati e dalle

immagini in atti, deve rimarcarsi che è notoria l'inveterata consuetudine marinara di rivolgere un cenno di saluto tra le persone - anche sconosciute - presenti a bordo delle rispettive imbarcazioni che si incrociano o si allontanano.

Ne discende che dall'ipotetico saluto tra i "pescatori di motori" e il personale della IUVENTA non può in alcun modo inferirsi alcun preventivo contatto o incontro, alcuna pregressa conoscenza, alcun precedente accordo o alcuna intesa e, in ultima analisi, alcuna consegna concordata dei migranti da parte degli organizzatori del viaggio al personale della nave IUVENTA.

Alla luce dei principali elementi sopra esaminati, di tutti gli ulteriori elementi in atti e delle valutazioni svolte deve ribadirsi che non vi è stato alcun incontro preliminare tra i "pescatori di motori" e il personale della nave IUVENTA, che anzi risulta smentito dalla presenza del gommoncino LILLY sul ponte della nave IUVENTA nella fase di avvio delle operazioni di soccorso, e che non vi è stato alcun successivo dialogo o saluto tra i predetti "pescatori di motori" e il personale della nave IUVENTA durante le operazioni di trasferimento dei migranti sulla nave IUVENTA, con la conseguenza che non può ritenersi affatto sussistente la contestata consegna concordata dei migranti da parte dei "trafficcanti" libici al personale della nave IUVENTA, tanto più che i predetti "pescatori di motori" hanno agito con modalità del tutto incompatibili con un pregresso accordo, atteso che si sono impossessati del motore durante le operazioni di soccorso per scongiurare il rischio di perdere il motore a seguito del prevedibile affondamento del gommone da parte dei soccorritori una volta terminate le operazioni di trasbordo dei migranti.

Al contempo, deve anche ribadirsi che la mancata opposizione del personale della nave IUVENTA all'impossessamento del motore del gommone da parte dei "pescatori di motori" va inquadrata nel contesto nel quale i predetti "pescatori di motori" avrebbero potuto essere armati e avrebbero potuto reagire con manovre improvvise tali da mettere in pericolo la stabilità del gommone, con il conseguente rischio che alcuni migranti potessero cadere o gettarsi a mare, fermo restando che non sussisteva, in ogni caso, un obbligo giuridico da parte del personale della nave IUVENTA di impedire il prelievo del motore da parte dei "pescatori di motori".

In tal modo la mancata opposizione del personale della nave IUVENTA all'impossessamento del motore del gommone da parte dei "pescatori di motori" non solo non è idonea a fungere da elemento sintomatico della contestata consegna concordata dei migranti soccorsi nell'evento SAR 951, ma non è neanche idonea ad integrare un'autonoma condotta di favoreggiamento dell'immigrazione illegale.

Al riguardo deve osservarsi che, in tema di immigrazione illegale, il delitto di cui all'art. 12 comma 3 D.L.vo 286/1998 è integrato non solo dalle condotte specificamente finalizzate a consentire l'arrivo

in Italia degli stranieri in posizione irregolare, ma anche da quelle, immediatamente successive, intese a garantire il buon esito dell'operazione, la sottrazione ai controlli della polizia e l'avvio dei clandestini verso la località di destinazione, nonché, in genere, da tutte quelle attività di fiancheggiamento e di cooperazione collegabili all'ingresso degli stranieri (Cass., Sez. 1, n. 37277, 23/04/2015, Sclafani e altro, Rv. 264564; Cass., Sez. 1, n. 19355, 20/12/2011, Moussa, Rv. 252775).

Nel caso di specie, tenuto conto delle concrete modalità di svolgimento dei fatti, la mancata opposizione del personale della nave IUVENTA - durante il soccorso dei migranti - all'impossessamento del motore del gommone da parte dei "pescatori di motori" non può essere considerata come una condotta oggettivamente tesa a garantire l'ingresso illegale in Italia dei migranti dello specifico evento SAR 951, né come una condotta successiva diretta ad assicurare il buon esito dell'ingresso illegale di tali migranti, né come una condotta di fiancheggiamento e di cooperazione con gli organizzatori del viaggio dei predetti migranti.

Infatti, sul piano materiale ed oggettivo la direzione della condotta del personale della nave IUVENTA non è affatto correlata all'ingresso illegale in Italia dei migranti, ma va inquadrata nel contesto delle operazioni di soccorso dei migranti dello specifico evento SAR 951, allorché è sorta l'esigenza di evitare che potesse essere messa a rischio l'incolumità dei soccorritori e dei migranti a seguito dell'inserimento del barchino dei "pescatori di motori" e del prelievo del motore del gommone.

Pertanto, difetta il presupposto oggettivo della direzione della condotta a procurare l'ingresso illegale in Italia dei migranti dello specifico evento SAR 951.

Allora, il comportamento tenuto dal personale della nave IUVENTA nei confronti dei "pescatori di motori" nel momento dell'impossessamento del motore del gommone non può essere in alcun modo considerato come una condotta oggettivamente diretta a garantire l'ingresso illegale in Italia dei migranti dello specifico evento SAR 951, né come una condotta successiva diretta ad assicurare il buon esito dell'ingresso illegale di tali migranti, né come una condotta di fiancheggiamento e di cooperazione con gli organizzatori del viaggio dei predetti migranti.

Sul punto va sottolineato che la condotta di mancata opposizione al prelievo del motore del gommone - fermo restando che in concreto, nel caso di specie, non era affatto oggettivamente diretta a procurare l'ingresso nel territorio italiano dei migranti dello specifico evento SAR 951 - qualora presentasse i connotati oggettivi del favoreggiamento dell'immigrazione illegale potrebbe ritenersi rilevante rispetto ad un ipotetico successivo evento migratorio nel quale il motore in questione sarebbe stato eventualmente riutilizzato.

Tuttavia, in mancanza di qualsiasi informazione in ordine alla successiva sorte del motore prelevato dal gommone dell'evento SAR 951, non è noto se il motore in questione sia stato effettivamente riutilizzato in un nuovo evento migratorio e in quale specifica occasione.

A tal proposito deve ribadirsi che il reato di favoreggiamento dell'immigrazione illegale (art. 12 D.L.vo 286/1998) è un reato di pericolo o a consumazione anticipata, ha natura eventualmente permanente e non richiede, per il suo perfezionamento, che l'ingresso illegale dello straniero sia effettivamente avvenuto (Cass., Sez. 3, n. 35629, 19/05/2005, Nikolli ed altro, Rv. 232390; Cass., Sez. 1, n. 38159, 23/09/2008, P.G. in proc. Dimcea, Rv. 241130; Sez. 1, n. 1082, 04/12/2008, Malik, Rv. 242487; Cass., Sez. 1, n. 28282, 27/05/2019, M., Rv. 276148).

In tema di disciplina dell'immigrazione, l'art. 12 comma 1 D.L.vo 286/1998 sanziona le condotte agevolatrici consistenti in atti preparatori univocamente finalizzati all'ingresso illegale dello straniero in altro Stato, anticipando la tutela rispetto al momento dell'attraversamento della frontiera (Cass., Sez. 1, n. 38936, 03/10/2008, P.G. in proc. Sasu, Rv. 241384).

Al contempo, deve rilevarsi che nei reati a consumazione anticipata, in cui la condotta di pericolo, già in sé punibile, sia tenuta fuori dal territorio italiano, per la sussistenza della giurisdizione italiana, ai sensi dell'art. 6 c.p.⁴², è comunque necessario che gli effetti voluti e preordinati, in relazione all'evento naturalistico, si verifichino in Italia (Cass., Sez. 1, n. 11165, 22/12/2015, Almagasbi, Rv. 266430; Cass., Sez. 1, n. 29832, 16/3/2018, Ahmad e altro).

Nel caso di specie, tuttavia, non è noto se gli effetti eventualmente voluti della condotta, in ipotesi penalmente rilevante, che sarebbe stata commessa in acque internazionali il 18.6.2017 - di mancata opposizione del personale della nave olandese IUVENTA all'impossessamento del motore del gommone da parte dei "pescatori di motori" in modo da consentirne il riutilizzo in un successivo evento migratorio - si siano mai verificati con l'ingresso in Italia di migranti eventualmente soccorsi e, in ultima analisi, giunti sul territorio italiano mediante un'imbarcazione sulla quale possa essere stato installato il motore in questione.

Pertanto, anche nell'ipotesi - non dimostrata - che la mancata opposizione del personale della nave IUVENTA all'impossessamento del motore del gommone da parte dei "pescatori di motori" fosse idonea ad integrare un'autonoma condotta di favoreggiamento dell'immigrazione illegale,

⁴² L'art. 6 c.p. prevede: "*Chiunque commette un reato nel territorio dello Stato è punito secondo la legge italiana. Il reato si considera commesso nel territorio dello Stato, quando l'azione o l'omissione, che lo costituisce, è ivi avvenuta in tutto o in parte, ovvero si è ivi verificato l'evento che è la conseguenza dell'azione od omissione*".

difetterebbe comunque la giurisdizione italiana, non essendo nota la verifica in Italia dell'evento naturalistico necessario a radicare la giurisdizione italiana.

Al di là di tale peculiare aspetto, in definitiva deve rimarcarsi che non risulta in alcun modo che i migranti dell'evento SAR 951 del 18.6.2017 siano stati soccorsi dall'equipaggio della nave olandese IUVENTA in base ad antecedenti incontri o contatti o intese o ad accordi, preventivi o istantanei, taciti o espliciti, con i "pescatori di motori" presenti a bordo del barchino o con eventuali organizzatori del viaggio o con appartenenti ad organizzazioni criminali libiche, in modo da consentire l'ingresso illegale dei migranti in Italia anche in violazione delle disposizioni del D.L.vo 286/1998.

Per tali ragioni, allora, non emerge alcun atto diretto a procurare illegalmente l'ingresso dei migranti in Italia, con la precisazione che non è individuabile alcuna violazione delle norme del D.L.vo 286/1998 in relazione al successivo trasporto dei migranti da parte della nave neozelandese PHOENIX fino al porto di Pozzallo, che è avvenuto sempre in base alle disposizioni impartite dall'I.M.R.C.C.

Deve, quindi, escludersi la riconducibilità dei fatti nella fattispecie contestata di cui all'art. 12 comma 3 D.L.vo 286/1998.

In definitiva, dunque, anche in relazione al secondo episodio del 18.6.2017 nei confronti degli imputati AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN (quale comandante della nave IUVENTA), GIRKE SASCHA e SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE (quali team leader della O.N.G. JUGEND RETTET) deve dichiararsi il non luogo a procedere perché il fatto non sussiste.

* * * * *

6. CAPO 20): EPISODIO DEL 22-23.3.2017

Le condotte del 22 e 23.3.2017 sono contestate al **capo 20)** a CATANIA PIETRO MAURIZIO (quale comandante della nave italiana VOS PRUDENCE di proprietà della VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.), a KENNES MATTHIAS (quale team leader della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO), a FABBRI TOMMASO (quale capo progetto della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO), e a TRAINITI MICHELE (quale coordinatore operazioni SAR della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO).

In particolare, ai predetti imputati si contestano, in concorso con soggetti ignoti, le condotte di favoreggiamento dell'immigrazione illegale e di trasporto di stranieri, per avere omesso di informare l'I.M.R.C.C. del previsto arrivo, prima, il 22.3.2017 alle ore 5.00 e, poi, il 23.3.2017 alle ore 5.00 di gruppi di migranti nelle acque internazionali antistanti la Libia e precisamente in area SAR 1, per

essersi diretti di propria iniziativa e in piena autodeterminazione in tale zona e per essere rimasti in tale area nonostante le avverse condizioni meteomarine in attesa di una prevista chiamata.

In prospettiva accusatoria le fonti probatorie delle condotte del 22 e 23.3.2017 sono riportate nell'informativa della Squadra Mobile della Questura di Trapani, del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato di Roma e del Nucleo Speciale di Intervento del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di Roma del 10.6.2020.

Si riporta, con diverso carattere grafico, la parte di interesse della predetta informativa di p.g. del 10.6.2020:

La descrizione degli eventi di seguito riportati pur se ricompresa nell'ambito dell'intera attività di indagine, non era stata ancora dettagliatamente riferita a codesta A.G., con un rapporto dedicato. Si propone pertanto la descrizione delle condotte, corredata di tutte le evidenze investigative appurate con le diverse attività poste in essere tra cui i numerosi elementi acquisiti in seguito alle analisi del materiale informatico, fornito dall'incidente probatorio, di cui verrà argomentata l'analisi al capitolo dedicato.

La ricostruzione degli eventi stessi e la contestuale analisi investigativa, fonda principalmente sulle seguenti fonti di prova:

- intercettazioni ambientali captate all'interno della plancia della M/N "VOS PRUDENCE" riportate in estratto nel corpo del presente capitolo;
- giornale nautico - libro secondo "giornale generale di contabilità" della nave "VOS PRUDENCE" (All. 76);
- brogliaccio della centrale operativa di I.M.R.C.C. dei giorni compresi tra il 20 e il 28 marzo 2017 (All. dal 77 al 104);
- schede eventi SAR n. 326, 329, 333 del 2017 di I.M.R.C.C. (All. 105, 106 e 107);
- analisi dispositivo Iphone SE -A1723- in uso a Gillian MOYES team leader di Save the Children (Cfr. Capitolo incidente probatorio e analisi dei dispositivi).

Il 20 marzo 2017 la M/N "VOS PRUDENCE" aveva disormeggiato dal porto di La Valletta (Malta) ed aveva diretto in area SAR libica e più precisamente verso il punto denominato SAR1 posto in acque internazionali al largo della costa libica a ovest di Tripoli. Come si nota analizzando il giornale nautico - parte seconda - della predetta nave, tale indicazione relativa alla destinazione era stata disposta dal personale di Medici Senza Frontiere presente a bordo, difatti nel predetto giornale è riportata l'annotazione "*alla via per posizione area SAR 1, come da istruzione di MSF*".

Come vedremo nel corso del presente paragrafo, dalle liste passeggeri (si allegano liste equipaggio e passeggeri del 28/03/2017 dell'arrivo della nave nel porto italiano di Trapani dalle quali si evince il personale presente a bordo nei giorni in analisi – All. 108 e 109), a bordo della nave erano presenti, tra gli altri, le due figure di vertice di Medici Senza Frontiere - missione Italia, ed esattamente Tommaso FABBRI (Capo progetto di Medici Senza Frontiere -

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Missione Italia) e Michele TRAINITI (Coordinatore operazioni SAR di Medici Senza Frontiere - Missione Italia). Nel corso della navigazione l'ufficiale di guardia in plancia annota più volte sul giornale nautico che le condizioni meteo marine nell'area erano in netto e veloce peggioramento, difatti alle ore 17.00 del 21 marzo 2017 annota "*peggioramento condimeteo - vento da NW - velocità 38 nodi*" che, analizzando tecnicamente il dato, rappresentano delle condizioni meteo marine particolarmente avverse, soprattutto per dei mezzi non particolarmente prestanti come quelli usualmente impiegati dai migranti che procedono dalla Libia con rotta verso nord.

Continuando nell'analisi dei fatti accaduti nei giorni di interesse investigativo per il presente paragrafo (in particolare 20, 21, 22, 23, 24, 25 marzo 2017 e seguenti, fino al rientro nel porto di Trapani nel giorno 28 marzo 2017), si evidenzia come la nave - nonostante le condizioni meteo marine avverse in atto e nonostante non vi fosse alcuna segnalazione emergenziale già riportata alla VOS PRUDENCE da IMRCC né dalle istituzioni maltesi o libiche - ha proseguito ostinatamente nella sua navigazione per raggiungere il punto stabilito in area SAR1, addirittura mettendo in atto chiari comportamenti atti ad evitare accuratamente la possibile intercettazione di eventuali migranti non corrispondenti alle proprie aspettative in ordine alla zona di navigazione, con il preciso obiettivo di intercettarne invece degli altri, dei quali è evidente la previa notizia.

Significativo in tale senso risulta il messaggio inviato alle ore 07.30 UTC+0 del 21.03.2017⁴³, da Matthias KENNES (Team Leader di MSF a bordo della nave VOS PRUDENCE) sulla chat

⁴³ Dalla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*" risultano i seguenti messaggi correlati a quello inviato da KENNES MATTHIAS il 21.3.2017 alle ore 7.30Z (ore 8.30A):

Da: 393466094700@s.whatsapp.net Msfocb-boat-fc

21/03/2017 07:30:44(UTC+0)

Hello everybody, this is matthias, pc vos prudence, msfb, we re heading to SAR zone 1 and got call to head to SAR zone 2 to do transfer of 500 pax from unknown vessel. Anyone has more info on type of vessel?

Salve a tutti, sono Matthias, pc Vos Prudence, MSFB, ci dirigiamo in zona SAR 1 e abbiamo ricevuto una chiamata per dirigerci in zona SAR 2 al fine di effettuare il trasbordo di 500 persone da un'imbarcazione sconosciuta. Qualcuno ha ulteriori informazioni sul tipo di imbarcazione?

Da: 4915142313592@s.whatsapp.net luventa

21/03/2017 07:37:58(UTC+0)

Is this related to the overnight situation with Minden and the cargo ship nearby? Does anyone have an update whether MRCC finally sent a vessel or not?

E' correlato alla situazione notturna con Minden e il mercantile vicino? Qualcuno sa se MRCC alla fine ha inviato una nave o no?

Da: 393466094700@s.whatsapp.net Msfocb-boat-fc

21/03/2017 07:43:20(UTC+0)

Minden is in sar zone 1 and i didn't get any info concerning this cargo ship. Any news?

Minden si trova in zona SAR 1 e io non ho nessuna informazione relativa a questo mercantile. Ci sono notizie?

I riferimenti alla nave MINDEN attengono agli eventi SAR 297-316 del 20.3.2017 nei quali - come risulta dai brogliacci dell'I.M.R.C.C. - sono state coinvolte, per le operazioni di trasbordo, anche la nave della Marina Militare italiana COMANDANTE CIGALA FULGOSI e la nave SIEM PILOT, con la precisazione che si erano verificati disordini tra i migranti a bordo della nave MINDEN.

whatsapp denominata "Umanitarian Vessel" (estratta in sede di incidente probatorio dal dispositivo Iphone SE -A1723- in uso a Gillian MOYES team leader di Save the Children – Cfr. analisi compendiata nel successivo capitolo 7) da cui si evince che a bordo della predetta nave avevano ricevuto una chiamata per dirigersi "in zona SAR 2 al fine di effettuare il trasbordo di 500 persone da un'imbarcazione sconosciuta".

La circostanza trova esatto riscontro nei progressivi che seguono riportanti l'intercettazione ambientale della plancia VOS PRUDENCE SX, da cui si evince che anche il comandante e il secondo ufficiale CARONCHIA erano edotti della chiamata di *distress* (pericolo) pervenuto da una nave a IMRCC per segnalare un presunto gommone con migranti che si trovava in area SAR 2.

Deve, innanzitutto, riportarsi un passo - nella versione trascritta dai periti - della conversazione ambientale n. 604 del 21.3.2017 delle ore 6.03Z (ore 7.03A), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra il Secondo ufficiale CARONCHIA MARCO (1° UOMO), il Primo Ufficiale MAZZARELLO LORENZO (2° UOMO) e il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO (3° UOMO), dal quale emerge che una nave aveva segnalato all'I.M.R.C.C. una situazione di *distress* di un'imbarcazione e che tale segnalazione sarebbe stata comunicata a KENNES MATTHIAS ("iddu") appena fosse arrivato nella plancia della nave VOS PRUDENCE:

- 3° UOMO: **ora appena veni stu cosu... ciu dicemu... ciu dicemu a iddu...** si metta in contatto con (inc.le)
ora appena viene questo coso... glielo diciamo... glielo diciamo a lui... si metta in contatto con (inc.le)
- 1° UOMO: scusate un attimo, ma sta venendo una cosa e **si su supra nu gommone?**
scusate un attimo, ma sta venendo una cosa e sei sopra un gommone?
- 2° UOMO: eh!
- 1° UOMO: **comu fannu a lanciari u ditress?**
Come fanno a lanciare il ditress?
- 3° UOMO: **no, il ditress l'ha fatto una nave... (inc.le) una nave ha chiamato l'MRCC di Roma... (inc.le)**
- 2° UOMO: (inc.le)
- 3° UOMO: (inc.le) **c'è un gommone... si presume, no...**
- 1° UOMO: **ah! ok! Loro c'hanno solo telefoni satellitari, se non sbaglio...**
- 3° UOMO: a volte sì e a volte no...
- 1° UOMO: si vidi bonu Marzi...
Si vede bene Marzi...
- 2° UOMO: sì! È na cacata... è na cacata...

Tuttavia, gli eventi SAR 297-316 del 20.3.2017 si sono verificati in zona SAR 1, mentre le informazioni richieste da KENNES MATTHIAS con i messaggi appena riportati concernevano un evento SAR verificatosi in zona SAR 2 che è ricondotto dalla p.g. nell'informativa del 10.6.2020 all'evento SAR 320.

Si! È una scemenza... è una scemenza...

1° UOMO: eh!

2° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: (inc.le) però (inc.le) grosse...

2° UOMO: (inc.le) e grosse...

1° UOMO: ma scusa Lorenzi... (inc.le) nostro? **Sul Sar nostro?** (inc.le)

2° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: ancora hamma a rivari (inc.le) cumannanti, ancora hamma a rivari e già scassinu a minchia chisti... ancora dobbiamo arrivare... minchia, è finita a guardia nostra Lorenzi... (inc.le)

ancora dobbiamo arrivare (inc.le) comandante, ancora dobbiamo arrivare e già rompono la minchia questi... ancora dobbiamo arrivare... minchia, è finita la guardia nostra Lorenzi... (inc.le)

2° UOMO: (inc.le)

3° UOMO: il brogliaccio lo posso prendere?

Va, poi, riportato un passo - nella versione trascritta dai periti - della conversazione ambientale n. 605 del 21.3.2017 delle ore 6.33Z (ore 7.33A), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, alla presenza, tra gli altri, di CATANIA PIETRO MAURIZIO e KENNES MATTHIAS, con la precisazione che, come emerge dall'informativa della p.g. del 10.6.2020, la comunicazione da parte del comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO a KENNES MATTHIAS della segnalazione della situazione di *distress* è avvenuta, nel corso del dialogo, alle ore 7.01Z (ore 8.01A)⁴⁴ del 21.3.2017:

⁴⁴ Da un precedente passo della conversazione ambientale n. 605 del 21.3.2017 delle ore 6.33Z (ore 7.33A), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, emerge il racconto da parte del Secondo ufficiale CUZZOLINO LUIGI (4° UOMO) agli altri membri dell'equipaggio della nave VOS PRUDENCE del dialogo in precedenza avuto con KENNES MATTHIAS in ordine all'orario di arrivo nell'area SAR 1 (risultante dalla conversazione ambientale n. 586 del 21.3.2017 delle ore 23.17z (ore 00.17A) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE):

4° UOMO: (inc.le) a 11 e 6, ma allora te l'ha detto che (inc.le) detto Marco **quello che ha detto ieri sera Mattias?**...

3° UOMO: no...

1° UOMO: allora mi ha detto che...

4° UOMO: **ora si fanno il meeting... dopodichè...**

1° UOMO: **di ridurre...**

4° UOMO: loro vorrebbero fare (inc.le) è semplicissimo... **se noi già arriviamo qua**, come abbiamo fatto (inc.le)

1° UOMO: **già è pronta...** (inc.le)

3° UOMO: qua è?

1° UOMO: (inc.le)

2° UOMO: (inc.le) una curiosità (inc.le) ma chi cazzo tuccammu (inc.le)

(inc.le) una curiosità (inc.le) ma che cazzo abbiamo toccato (inc.le)

1° UOMO: **era già arrivata a Marco e già** (inc.le) **poi mi è arrivato di nuovo adesso** (inc.le)

3° UOMO: (inc.le)

5° UOMO: (inc.le)

2° UOMO: (inc.le) **e accussi loro si riposano...**

(inc.le) e cosi loro si riposano...

4° UOMO: (inc.le) **già abbiamo ricevuto un distress**

5° UOMO: distress?

4° UOMO: **distress... un segnale (inc.le) ieri sera e stamattina l'hanno mandato che c'è un battello vicino**

6° UOMO: (inc.le) **vicino al Sar numero 2...**

4° UOMO: (inc.le) **vicino al Sar 2...**

5° UOMO: **dopo Tripoli...**

4° UOMO: **dall'altro lato...**

N.d.t. suona un telefono.

4° UOMO: telefono...

5° UOMO: **Vos Prudence... sì, buongiorno...**

4° UOMO: (inc.le)

5° UOMO: **500... 5, 0, 0... ok, grazie a lei... una buona giornata... (inc.le)**

4° UOMO: (inc.le)

5° UOMO: (inc.le) **mi hanno detto, la velocità 500 va bene? Vuoi (inc.le)? ce l'avete, sì, 500... mi conferma, 5,0, 0... 5, 0, 0... va bene, ok, ci risentiamo, più tardi, mi ha detto, perché c'ho un'altra nave in zona... insieme a voi... ok...**

4° UOMO: **allora non ti ha detto di dirigere...**

5° UOMO: **no, no, no... mi ha detto: ci risentiremo⁴⁵... Roma...**

4° UOMO: si riposano?

2° UOMO: si riposano loro...

4° UOMO: **io gli ho detto na facci, senti qua a che ora parte sta barca? Marco (inc.le) e se n'è andato... io gli ho detto in faccia, senti qua a che ora parte sta barca? Marco (inc.le) e se n'è andato...**

2° UOMO: (ride)

4° UOMO: (inc.le) **a che ora parte la barca? A che ora parte dalla riva la barca? Alle due, alle tre (inc.le)**

2° UOMO: **ha vistu?**

Hai visto?

4° UOMO: **dalle due alle tre...**

3° UOMO: **già u sanu...**

Già lo sanno...

2° UOMO: **certo, c'è l'accordo...**

4° UOMO: **tra le due e le tre, e vabbè, un'ora e mezza, due ore... e cincu... ci dissi: macari (inc.le) hamu fattu e cincu, po' essiri (inc.le)**

tra le due e le tre, e vabbè, un'ora e mezza, due ore... alle cinque... gli ho detto: magari (inc.le) abbiamo fatto alle cinque, puo' essere (inc.le)

2° UOMO: (inc.le) eh!

4° UOMO: (inc.le) **scinniu ddà sutta (inc.le)**

(inc.le) sono sceso là sotto (inc.le)

2° UOMO: hai capito?

4° UOMO: **lo sai quella che è arrivata dopo (inc.le) mi fici u caffè (inc.le) pieno... l'ha fatto prima della fine (inc.le) lo sai quella che è arrivata dopo (inc.le) mi sono fatto il caffè (inc.le) pieno... l'ha fatto prima della fine (inc.le)**

3° UOMO: **tuttu calcolatu è...**

Tutto calcolato è...

⁴⁵ Un tenore analogo a quello della conversazione ambientale n. 605 del 21.3.2017 delle ore 6.33Z (ore 7.33A) emerge dalla successiva conversazione ambientale n. 606 del 21.3.2017 delle ore 7.03Z (ore 8.03A), avvenuta nella plancia della nave VOS PRUDENCE alla presenza anche di CATANIA PIETRO MAURIZIO (2° UOMO), KENNES MATTHIAS e FABBRI TOMMASO (1° UOMO), con la precisazione che nella precedente comunicazione telefonica l'I.M.R.C.C. aveva chiesto

informazioni sulla capacità di carico di persone a bordo della nave VOS PRUDENCE e con la puntualizzazione che la nave VOS PRUDENCE si trovava a 75 miglia nautiche dalla posizione (rilevata il 20.3.2017 alle ore 20.45Z) dell'imbarcazione in situazione di *distress*:

- 1° UOMO: **c'è una nave per intervenire (inc.le) questo è più importante...**
- 2° UOMO: però se loro chiamano...
- 3° UOMO: **però se lui mi dice...**
- 1° UOMO: **lui dice tu devi andare...**
- 2° UOMO: (inc.le)
- 1° UOMO: **devi andare tu...**
- 2° UOMO: **dobbiamo andare noi... non posso... non possiamo (inc.le)**
- 1° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: **allora c'è una novità, ha chiamato l'MRCC ora**
- 1° UOMO: eh!
- 2° UOMO: (inc.le) **vicino la zona Sar 2...**
- 1° UOMO: sì!
- 2° UOMO: **ora hanno chiamato e hanno chiesto se noi potevamo metterci vicino questa zona**
- 3° UOMO: eventualmente...
- 2° UOMO: **eventualmente**, il discorso è questo, loro **ci hanno messo in standby...**
- 1° UOMO: eh!
- 2° UOMO: ora come funziona? Se Roma a me mi chiama, se chiama a me nave, io devo andare...
- 1° UOMO: sì... (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le) voi come vi comportate...
- 1° UOMO: e dipende da chi...
- 2° UOMO: se chiama Roma...
- 1° UOMO: se chiama Roma dipende da chi (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le) voi?
- 1° UOMO: sì!
- 2° UOMO: perché io come comandante della nave, cioè noi con siamo con (inc.le) noi siamo MSF...
- 1° UOMO: sì!
- 2° UOMO: lasciamo perdere la nave, però se a me chiama, direttamente al comandante Roma e mi dice: dirigiti sul punto e vai a prendere questo (inc.le) io per etica professionale dovrei andare, senza chiedere...
- 1° UOMO: esattamente...
- 2° UOMO: però ditemi voi come funziona...
- 1° UOMO: (inc.le) allora, noi (inc.le) il comandante (inc.le) prima (inc.le) però abbiamo (inc.le) può essere che c'è veramente bisogno di avere degli assetti in mare o viveri... io (inc.le) sento loro... (inc.le) voi (inc.le) di non dare o ricevere persone da operazione Sofia e da...
- 2° UOMO: no, non l'ho capita questa (inc.le) sconosco...
- 1° UOMO: quindi (inc.le) sapete quali sono le navi dell'operazione Sofia (inc.le)
- 2° UOMO: non lo so...
- 1° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: parlamini chiaru...
Parliamoci chiaro...
- 1° UOMO: (inc.le) da chi...
- 3° UOMO: no, no, no... **mi ha detto solo avreste la capacità, la possibilità di prendere 500 persone a bordo? Sì! Mi confermi 500... 5,0, 0, ok... ok, ci aggiorneremo in (inc.le) adesso c'è un'altra nave...**
- 1° UOMO: va bene...
- 3° UOMO: **ci sentiamo più avanti...**
- [...]
- 5° UOMO: **è a 75...**
- 2° UOMO: 175...
- 5° UOMO: no... 75...
- 2° UOMO: **75 miglia...**
- 1° UOMO: e quindi...
- 2° UOMO: **dalla posizione (inc.le)**

6° UOMO: MRCC...

5° UOMO: (inc.le)

N.d.t. dal minuto 00:29:10 al minuto 00:29:30 nessuna conversazione o incomprensibile in lontananza, rumori ambientali.

4° UOMO: segnate tutto, perché poi...

5° UOMO: (inc.le)

4° UOMO: ascoltate, una cosa importante, segniamo tutti i particolari, perché io devo fare (inc.le)

6° UOMO: (inc.le) **non siamo qua** (inc.le)

5° UOMO: (inc.le) **ma se loro dicono devi andare..**

4° UOMO: **devo andare...**

6° UOMO: **ma se c'è una nave...**

5° UOMO: **lui mi ha detto, ora vediamo...**

6° UOMO: c'è una (inc.le)

5° UOMO: **c'è un'altra nave al momento, però forse (inc.le) come io (inc.le) forse questa nave non riesce a prenderli tutti...**

Deve, ora, darsi conto della comunicazione telefonica del 21.3.2017 delle ore 7.01z (ore 8.01A) dell'I.M.R.C.C. con la nave VOS PRUDENCE, risultante indirettamente dal passo della conversazione ambientale n. 605 del 21.3.2017 delle ore 6.33z (ore 7.33A), durante la comunicazione, avvenuta alle ore 7.01z (ore 8.01A), da parte del comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO a KENNES MATTHIAS della segnalazione della situazione di *distress*:

UOMO 1 – Vos Prudence!

UOMO 2 – Sì, buongiorno, Vos Prudence, la Centrale Operativa Maricogecap! E... gentilmente, ho una domanda.

UOMO 1 – Sì, buongiorno!

UOMO 2 – Buongiorno! Ho una domanda: **la vostra capacità di carico qual è?**

UOMO 1 – In che senso? Quante persone possiamo trasportare?

UOMO 2 – Sì, sì.

UOMO 1 – Allora, noi... adesso (*inc.*) certificati possiamo portare fino a seicento.

UOMO 2 – Duecento?

UOMO 1 – **Cinquecento! Cinque zero zero!**

1° UOMO: sì, quindi la tesi, **si può anche aspettare** perché (inc.le) **se ci daranno, se ci daranno** (inc.le) **a quel punto** (inc.le) **se no** (inc.le)

4° UOMO: (inc.le) 45 era (inc.le)

1° UOMO: **era, 20 e 45**

4° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: e poi dovete vedere se anche se... se loro vengono verso di noi (inc.le) non è che che ci aspettano (inc.le) vengono... vengono a direzione nord...

2° UOMO: (inc.le)

4° UOMO: (inc.le) miglia (inc.le)

1° UOMO: ah? (inc.le) sì per... (inc.le) **aspettare e vedere se arrivare o meno, veda un pochino lei, in base se...**

2° UOMO: io (inc.le)

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 2 – Ah, cinquecento. Va bene, la ringrazio. Saluti.

UOMO 1 – Ok, grazie a lei.

UOMO 2 – Saluti.

UOMO 1 – Buona giornata, saluti.

UOMO 2 – Altrettanto.

Orbene, dalla comunicazione del 21.3.2017 delle ore 7.01z (ore 8.01A) dell'I.M.R.C.C. con la nave VOS PRUDENCE e dalle conversazioni ambientali n. 604 del 21.3.2017 delle ore 6.03Z (ore 7.03A) e n. 605 del 21.3.2017 delle ore 6.33Z (ore 7.33A), avvenute all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, emerge che la nave VOS PRUDENCE aveva ricevuto l'informazione da parte dell'I.M.R.C.C. di una segnalazione di *distress* di un'imbarcazione che si trovava in zona SAR 2, con la precisazione che l'I.M.R.C.C. - nella comunicazione telefonica del 21.3.2017 delle ore 7.01z (ore 8.01A) - aveva chiesto alla nave VOS PRUDENCE esclusivamente informazioni sulla capacità di carico di persone a bordo, ma non aveva disposto in alcun modo che la predetta nave si dirigesse nell'area dei soccorsi SAR 2.

Dalle comunicazioni e conversazioni appena riportate emerge, allora, che i messaggi inviati da KENNES MATTHIAS il 21.3.2017 dalle ore 7.30z (ore 8.30A) sulla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*" non riguardano affatto una richiesta di soccorso pervenuta al personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO direttamente dai migranti o dagli organizzatori del viaggio dei migranti e non comunicata all'I.M.R.C.C., ma attengono alle comunicazioni ricevute dalla nave VOS PRUDENCE da parte dell'I.M.R.C.C., in relazione alle quali KENNES MATTHIAS ha cercato di acquisire maggiori informazioni tramite i membri della chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*".

Va, poi, ribadito che, al di là del tenore del messaggio inviato da KENNES MATTHIAS il 21.3.2017 alle ore 7.30z (ore 8.30A) sulla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*" ("*abbiamo ricevuto una chiamata per dirigerci in zona SAR 2 al fine di effettuare il trasbordo di 500 persone da un'imbarcazione sconosciuta*"), dalle comunicazioni dell'I.M.R.C.C. con la nave VOS PRUDENCE e dalle conversazioni ambientali n. 604 del 21.3.2017 delle ore 6.03Z (ore 7.03A) e n. 605 del 21.3.2017 delle ore 6.33Z (ore 7.33A) non emerge affatto che l'I.M.R.C.C. non avesse notizie dirette della situazione di *distress* in zona SAR 2 o che l'I.M.R.C.C. avesse dato disposizioni alla nave VOS PRUDENCE di raggiungere l'area dei soccorsi in zona SAR 2.

Al riguardo va anticipato che la p.g. nell'informativa del 10.6.2020 ha ricondotto la segnalazione di *distress* all'evento SAR 320 del 20.3.2017, il cui primo riferimento, nel brogliaccio della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C., compare alle ore 16.59z (ore 17.59A) del 20.3.2017 con l'annotazione della

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

localizzazione tramite il telefono satellitare Thuraya alle ore 16.25Z (ore 17.25A) del 20.3.2017 in posizione lat. 33°35'N long. 013°52'E⁴⁶, ossia ad Est di Tripoli, con la specificazione che la medesima segnalazione concernente il telefono satellitare Thuraya n. 008821644461776 in precedenza era stata registrata come evento SAR 319 del 20.3.2017 delle ore 11.08Z (ore 12.08A), allorché era stata segnalata, tramite il telefono GSM n. 00218944527521, la partenza di un'imbarcazione con 125 migranti alle ore 3.00Z (ore 4.00A) da Tagiura ad Est di Tripoli.

Pertanto, la situazione di *distress* era nota all'I.M.R.C.C. ben prima che lo stesso I.M.R.C.C. assumesse informazioni sulla capacità di carico di persone a bordo della nave VOS PRUDENCE per un eventuale trasbordo dei migranti, tanto che proprio l'I.M.R.C.C. aveva già coinvolto nelle operazioni di ricerca dell'imbarcazione dell'evento SAR 320 prima il motopesca MADONNA DI POMPEI e poi anche la nave SIEM PILOT, con la precisazione che l'I.M.R.C.C. ha disposto la sospensione delle ricerche dell'imbarcazione dell'evento SAR 320 il 21.3.2017 alle ore 1.37Z (ore 2.37A) e i successivi tentativi dell'I.M.R.C.C. di contattare il telefono satellitare Thuraya n. 008821644461776 hanno sempre dato esito negativo.

Ne discende che è poco ragionevole ritenere che, una volta sospese le ricerche dell'imbarcazione dell'evento SAR 320, l'I.M.R.C.C., nell'assumere informazioni il 21.3.2017 alle ore 7.01z (ore 8.01A) sulla capacità di carico di persone a bordo della nave VOS PRUDENCE, avesse ipotizzato di impiegare la predetta nave per eventuali operazioni di trasbordo dei migranti dell'evento SAR 320.

Deve, piuttosto, ritenersi che l'I.M.R.C.C. abbia assunto le informazioni sulla capacità di carico di persone a bordo della nave VOS PRUDENCE in relazione alle operazioni di trasbordo dei migranti sulla nave SIEM PILOT dalla nave COMANDANTE CIGALA FULGOSI e dalla nave VALDAOSTA il cui inizio era previsto per le ore 7.00Z (ore 8.00A) del 21.3.2017 in posizione lat. 33°30'N long. 012°50'E, tenuto anche conto dell'eccessivo numero di migranti sulla nave SIEM PILOT rispetto alle proprie capacità.

Al contempo, non può ragionevolmente escludersi che i corpi rinvenuti in mare il 23 e il 24.3.2017 fossero di alcuni dei migranti trasportati sull'imbarcazione dell'evento SAR 320 del 20.3.2017 o su altre imbarcazioni in situazioni di *distress* non note all'I.M.R.C.C. e al personale a bordo della nave VOS PRUDENCE.

⁴⁶ L'imbarcazione oggetto dell'evento SAR 320 risulta localizzata tramite il telefono satellitare Thuraya il 20.3.2017 alle ore 18.40Z (ore 19.40A) in posizione lat. 33°27'N long. 013°47'E e alle ore 20.06Z (ore 21.06A) in posizione lat. 33°24'N long. 013°45'E.

Dalle predette localizzazioni emerge un progressivo spostamento dell'imbarcazione verso SudOvest rispetto alla precedente localizzazione delle ore 16.25Z (ore 17.25A) del 20.3.2017, con la conseguenza che è ragionevole ritenere che l'imbarcazione in questione fosse alla deriva, tenuto conto della presumibile rotta verso Nord o NordOvest che avrebbe dovuto percorrere e della direzione contraria del forte vento (20 nodi) proveniente da NordOvest.

Inoltre, va sottolineato come l'indicazione - risultante in via indiretta dal racconto del dialogo tra CUZZOLINO LUIGI e KENNES MATTHIAS riportato nella conversazione ambientale n. 605 del 21.3.2017 delle ore 6.33z (ore 7.33A) - in base alla quale KENNES MATTHIAS avrebbe chiesto al personale della nave VOS PRUDENCE di raggiungere la zona SAR 1 intorno alle ore 5.00 del 22.3.2017 trova solo parziale conferma nelle precedenti conversazioni ambientali n. 585 del 20.3.2017 delle ore 22.46z (ore 23.46A)⁴⁷ e n. 586 del 21.3.2017 delle ore 23.17z (ore 00.17A)⁴⁸, concernenti il dialogo diretto

⁴⁷ Conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle 22.46z (ore 23.46A) intercorsa, all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra CUZZOLINO LUIGI (5° UOMO) e KENNES MATTHIAS (6° UOMO):

5° UOMO: noi adesso siamo qua (inc.le)

6° UOMO: (inc.le)

5° UOMO: (inc.le) no minchia! 12, mezzogiorno, (inc.le) quando arriviamo qua? Alle 4 e un quarto, qua alle 16 e 15, se teniamo questa velocità...

6° UOMO: (inc.le)

5° UOMO: qua (inc.le) io ti direi... perché... qua in tutta questa aerea, qua c'è (inc.le) anzi dopo pranzo (inc.le) poi ci dai destinazione (inc.le)

qua (inc.le) io ti direi... perché... qua in tutta questa aerea, qua c'è (inc.le) anzi dopo pranzo (inc.le) poi ci devi dare destinazione (inc.le)

6° UOMO: (inc.le)

5° UOMO: allora... se puoi... **a che ora vuoi arrivare qua?**

6° UOMO: **tra le 3 e le 6**

5° UOMO: per domani mattina alle...

6° UOMO: alle otto abbiamo una... una (inc.le)

5° UOMO: alle 8, alle 9, tu dici... arriviamo qua alle 8 di sera, arriviamo qua alle 9... a ridurre possiamo ridurre, a aumentare pure ma non troppo...

6° UOMO: (inc.le) il tempo che noi siamo (inc.le) che impieghiamo su Malta in quanto?

5° UOMO: da Malta a qua? Tra le (inc.le) 20, 22... 20 ore, compreso però, considera che una manovra... perché... 19 ore e mezza dai... mezz'ora per uscire dal porto... 19 ore e mezza... anche se

6° UOMO: (inc.le) sempre il tempo... che il carburante (inc.le)

5° UOMO: questo si fa quando (inc.le) però... io ora non so, a che ora, perché io qua ciò lavorato e da qua passano... i barconi... passano... il problema è che se noi arriviamo nel pomeriggio qua e poi troviamo qualcosa?

6° UOMO: e si è...

⁴⁸ Conversazione ambientale n. 586 del 21.3.2017 delle ore 23.17z (ore 00.17A) intercorsa, all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra CUZZOLINO LUIGI (1° UOMO) e KENNES MATTHIAS (2° UOMO):

1° UOMO: (inc.le)

2° UOMO: dobbiamo evitare dunque un punto dove c'è (inc.le)

1° UOMO: dove c'è (inc.le) eh!

2° UOMO: un punto che... (inc.le) vicino a qua... (inc.le)

1° UOMO: io ti direi, se è possibile, vado qua, vado qua, vado qua... qua ci saremo... alle 10 siamo qua, alle 11 siamo qua... se si può fare (inc.le)

2° UOMO: (inc.le) intanto... noi dobbiamo fare (inc.le) dobbiamo... (inc.le)

1° UOMO: 12, 13, 14 perché? In questa area quando noi passiamo siamo monitorati... (inc.le) ci attaccano quindi... se questo ti vede mettere a mare... il RIB inizia a chiamare, "che stai facendo? Allontanati"...

2° UOMO: no! perché sai io... avevo pensato che... dalla notte, la prossima notte... (inc.le) diciamo... e...

1° UOMO: di mattina?

2° UOMO: ti spiego, (inc.le) **se andiamo qua e... restiamo qua... (inc.le) è il momento giusto per... sappiamo che loro vogliono stanotte andare... alle 2...**

1° UOMO: sì!

2° UOMO: noi alle due di notte e quindi...

1° UOMO: quanto sono loro?

2° UOMO: a questa distanza

tra CUZZOLINO LUIGI e KENNES MATTHIAS, dalle quali risulta che KENNES MATTHIAS si era limitato ad esprimere la preferenza di raggiungere l'area SAR 1 in un arco temporale compreso tra le ore 3.00 e le ore 6.00 e aveva ipotizzato che le imbarcazioni, come solitamente accaduto, avrebbero potuto partire dalle coste libiche intorno alle ore 2.00; in ogni caso le indicazioni fornite da KENNES MATTHIAS devono ritenersi frutto esclusivamente di un dato esperienziale in base al quale le imbarcazioni dei migranti partono dalle coste libiche intorno alle ore 2.00 o alle ore 3.00 e raggiungono il limite delle acque territoriali dopo due o tre ore circa, con la precisazione che le affermazioni dei membri dell'equipaggio della nave VOS PRUDENCE, secondo le quali il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO avesse notizie dirette dell'orario di partenza delle imbarcazioni dei migranti dalla Libia sulla base di accordi con gli organizzatori dei viaggi, sono frutto di semplici supposizioni e di meri sospetti.

Ne discende che non sussistono elementi obiettivi per ritenere che i cadaveri rinvenuti in mare il 23 e il 24.3.2017 fossero da ricondurre al naufragio di un'ipotetica imbarcazione la cui partenza dalle coste libiche sarebbe stata preventivamente nota - secondo la non condivisibile ricostruzione rappresentata nell'informativa della p.g. del 10.6.2020 - al personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO che avrebbe omesso di fornire tale informazione all'I.M.R.C.C.

Tenuto conto delle valutazioni finora svolte, devono, ora, riportarsi, con diverso carattere grafico, gli ulteriori elementi risultanti dall'informativa di p.g. del 10.6.2020 concernenti le condotte del 22 e 23.3.2017:

L'analisi del brogliaccio della centrale operativa (Cfr. allegati dal 81 al 89) ed in particolare della documentazione relativa all'evento n. 320/2017, consente di riscontrare l'effettiva esistenza di una situazione di soccorso compatibile con la predetta chiamata di *distress*, poi risolta con l'intervento della M/N SIEM PILOT. Inespugnabilmente, il comandante CATANIA non effettuò alcuna comunicazione a IMRCC per rendersi disponibile al recupero o trasbordo dei migranti o comunque per fornire supporto in siffatta pericolosa situazione.

1° UOMO: (inc.le) sempre vero? Perché sono 20 miglia... **se la lasciano alle due di notte, massimo alle tre, loro sono qua, tre e mezza...**
2° UOMO: **e qua siamo a quanta...**
1° UOMO: **20, 20 miglia...** (inc.le)
2° UOMO: **già... già vicini...**
1° UOMO: sì!
2° UOMO: (inc.le) domani... quanto pensi...
1° UOMO: questo è 20, da qui a qui (inc.le) sono 20...20 anche qua... **se puoi, domani mattina, noi facciamo così, ormai stasera continuiamo con questa velocità,** (inc.le) **domani mattina facciamo** (inc.le) **dopodiché** (inc.le) **riduciamo, riduciamo la velocità e andiamo più piano,** che ne dici? **e dobbiamo arrivare qua alle 5 di mattina...** abbiamo pure più tempo per fare le vestizioni e tutto... e **alle 5 qua possiamo arrivare tranquillamente**

Tale eloquente condotta trova unica spiegazione nell'intento di evitare qualsiasi situazione che potesse distogliere la VOS PRUDENCE dal raggiungimento dell'obiettivo pianificato, ovvero quello di intercettare all'orario atteso (ore 05.00 del 23.03.2017) uno o più gruppi di migranti in zona SAR1.

In altre parole il personale di bordo e il personale della ONG Medici Senza Frontiere, che come evidenziato in precedenza ha disposto la navigazione verso il punto "SAR 1", avevano chiare notizie circa la partenza di almeno un mezzo di migranti dalle coste libiche, con *rendez-vous* in una finestra temporale inizialmente concordata con ignoti informatori per le ore 05.00 circa del 22 marzo 2017 e poi traslata in avanti in ragione di presumibili sopravvenute nuove comunicazioni, di circa 24 ore (ore 05.00 circa del 23.03.2017).

Il fondamentale e relevantissimo possesso di tali significative informazioni da parte delle figure coinvolte nella vicenda in argomento costituisce antefatto determinante per l'integrazione di specifiche ipotesi di reato ascrivibili al mendacio in atti redatti dal comandante della nave, nonché alla omissione di denuncia da parte dello stesso soggetto.

Infatti, le premesse fattuali sopra delineate non possono non essere messe in nesso di casualità con i significativi e nefasti avvenimenti accaduti in data 22 e 23 marzo 2017 in zone di mare molto prossime e altamente compatibili (per distanza, esposizione agli effetti del mare e del vento, altissimo grado di coincidenza con tutti gli elementi investigativi riguardanti la rotta di trasferimento di migranti dalla costa libica a quella italiana) con quelle verso cui (all'interno della c.d. zona SAR1) la nave VOS PRUDENCE stava dirigendo e nelle quali i predetti soggetti avevano altissime aspettative di incontrare almeno un numeroso gruppo di migranti di cui prognosticava il trasbordo e il successivo trasferimento in Italia.

Infatti nella zona di mare antistante le località libiche di ZWARA e SABRATHA, a circa 12-15 miglia dalla costa, sono stati rinvenuti in successione n. 2 gommoni semiaffondati, nonché n. 6 cadaveri a cura di due navi di altre ONG che transitavano nei pressi (IUVENTA e GOLFO AZZURRO).

In particolare, i predetti cadaveri sono stati tutti rinvenuti con il giubbotto di salvataggio indossato, tra le ore 06:35 e le ore 13:24 del 23 marzo 2017 (i primi 5 cadaveri a cura della M/N GOLFO AZZURRO) ed alle ore 10:24 del 24 marzo 2017 (il 6° cadavere a cura della M/N IUVENTA).

I gommoni sono stati rinvenuti a cura della M/N GOLFO AZZURRO, il primo alle ore 07.38 del 23.03.2017 e il secondo alle ore 09.21 dello stesso giorno.

I relitti dei due gommoni, nonché i 6 cadaveri, venivano rinvenuti in una circoscritta zona di mare leggermente più a Sud-Est rispetto alla predetta linea direttrice (congiungente la località Zwara e l'isola di Lampedusa), effettivamente compatibile con le condimeteo che imperversavano nella zona nei giorni 21-22 e 23 marzo 2017 (vento forte e mare formato, entrambi da Nord-Ovest e quindi con logica direzione verso Sud-Est).

Pertanto, rileva notevolmente il fatto che le persone a bordo della nave VOS PRUDENCE (Comandante, personale ONG), pur avendo notizia della presunta avvenuta partenza (o

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

quantomeno dell'alta probabilità in tal senso, fino al punto di stazionare in mezzo al mare in tempesta in attesa della chiamata di intervento) abbiano mantenuto il più completo riserbo e segreto di tale relevantissimo elemento di conoscenza. Come ampiamente esposto, in quell'occasione, almeno 6 persone hanno perso la vita.

Pare opportuno rilevare che la presenza sui 6 cadaveri del giubbotto di salvataggio consente di ipotizzare che laddove un centro di coordinamento del soccorso avesse avviato e coordinato delle ricerche di gruppi di migranti dispersi in mare, le possibilità e i tempi di sopravvivenza dei naufraghi sarebbero state certamente più elevate rispetto a eventuali altre persone che non disponevano di tali equipaggiamenti.

Ma, come detto, il dispiegamento di qualsiasi dispositivo o assetto di soccorso, è stata precluso dalla mancata conoscenza della notizia da parte dei relativi centri di coordinamento (IMRCC Roma, RCC Malta, o altri).

Il tutto è riassunto nello stralcio della mappa della zona di seguito riportata ove sono evidenziate la posizione della nave e delle salme ritrovate.



Infatti, l'analisi comparata delle restanti fonti di prova (in particolare, del brogliaccio della Centrale Operativa IMRCC relativo ai giorni 22 e 23 marzo 2017), fa convergere il percorso logico-deduttivo verso l'univoca conclusione che fin dalle ore 22:16 del giorno 20 marzo 2017 (cfr. *infra* progr. 582), a bordo della VOS PRUDENCE, in plancia di comando, vi fosse piena contezza della prossima partenza di gruppi di migranti dalle coste libiche dirette in Italia (evidentemente su unità di piccola taglia e inadeguate alla lunga navigazione, visto che era prassi consolidata e assodata da lunga esperienza per l'equipaggio della nave e per i rappresentanti delle ONG coinvolte) in zona SAR1.

Di tali notizie erano pienamente al corrente sia il Comandante (CATANIA PIETRO MAURIZIO) che alcuni degli ufficiali di coperta della nave che svolgevano il proprio turno di guardia in plancia (MAZZARELLO LORENZO, primo ufficiale di coperta, CUZZOLINO LUIGI secondo ufficiale di coperta, CARONCHIA MARCO secondo ufficiale di coperta), nonché i rappresentanti della ONG *Medici senza Frontiere-MSF* FABBRI TOMMASO (Capo progetto) e KENNES MATTHIAS (*team leader*), nonché altri membri dell'equipaggio che prestavano servizio o transitavano in plancia (DE MICCO ANTONIO e GAROFALO GERARDO, entrambi imbarcati con la qualifica di marinaio).

Riepilogando:

Non si esclude, anzi appare molto probabile alla luce delle intercettazioni che si andranno ad illustrare, che la notizia fosse a conoscenza (parziale o totale) anche di altre persone a bordo, in particolare tra quelle che prestavano servizio o transitavano abitualmente nella plancia della nave.

La nave VOS PRUDENCE, dopo la partenza dal porto di La Valletta (Malta) è stata condotta, su specifica richiesta (il potere di disporre della nave da parte della ONG MSF derivava dal contratto di noleggio) nelle seguenti posizioni (cfr. giornale nautico di bordo – parte 2^a - già in All. 76):

- il giorno 22 marzo 2017 nella posizione di coordinate geografiche 33°38'54.00"N - 012°34'48.00"E distante circa circa 49 miglia nautiche dalla costa libica antistante la città di ZWARA;
- il giorno 23 marzo 2017 nella posizione di coordinate geografiche (1) 33°25'30.00"N – 012° 23' 30"E; (2) 33°24'6"N – 012°22'54"E distanti circa 32-33 miglia dalla costa libica.

Stranamente, la nave permaneva in posizione molto esposta al vento di maestrale (in quella zona, tale tipologia di vento, proveniente da Nord-Ovest, ha un ampio *fetch* – parametro che sinteticamente coincide con l'area di mare libera da ostacoli, in cui il vento può liberamente esercitare la propria azione di spinta su tutto ciò che incontra e sulla superficie del mare – e quindi può sviluppare il moto ondoso), nonostante la logica avrebbe suggerito (in assenza di circostanze particolari) di cercare un temporaneo ridosso (dall'analisi del giornale nautico della nave emerge che nei giorni 21 e 22 marzo 2017 in quella zona imperversava vento dal quadrante di maestrale – NW tra i 30 e i 40 nodi con mare formato in aumento).

E infatti l'ipotesi di cercare ridosso (zona protetta dall'azione dal vento e del mare) è stata valutata dal personale di bordo e dal personale della ONG MSF nella giornata del 22.03.2017, ma poi è stata abbandonata, non solo in ragione di aspetti tecnico nautici, bensì anche alla luce della evidente incombente necessità di garantire il nuovo sopravvenuto *rendez-vous* delle ore 05.00 del 23.03.2017.

In effetti, le circostanze particolari che hanno spinto il responsabile della ONG presente a bordo e il comandante della nave a permanere in quella zona con quelle condizioni avverse del meteo, vanno ricercate nell'attesa di una "...*chiamata fatidica*..." evidentemente riferibile

ad una comunicazione relativa all'avvenuta partenza di unità cariche di migranti dalla Libia e dirette in Italia, nonché alle modalità dell'incontro.

Di tutto il quadro cognitivo e situazionale predetto, che evidentemente era riferito ad uno scenario di potenziale pericolo per l'incolumità delle persone, nessuno ha mai riferito niente né a IMRCC né ad alcuna altra autorità italiana, pur avendone l'obbligo giuridico (cfr. *ex plurimis*, Capitolo V, regola 33, della convenzione internazionale SOLAS, che recita: ... *omissis* ... *Il Comandante di una nave in mare che si trova in una posizione tale da potere fornire assistenza o ricevere informazioni da qualsiasi fonte circa il fatto che delle persone sono in pericolo in mare, è tenuto a procedere alla massima velocità in loro assistenza, se possibile informando loro o il servizio di ricerca e soccorso che la nave sta facendo questo ... omissis* ...).

Non vi è dubbio che la nave VOS PRUDENCE avesse la possibilità di comunicare con IMRCC in ogni momento della navigazione, poiché dotata di un sofisticato ed efficientissimo sistema di telecomunicazioni (obbligatorio e certificato in base alla normativa internazionale SOLAS, Cp. IV e a quella nazionale).

Inoltre, la nave era dotata di telefono satellitare.

Ma deliberatamente a bordo della nave, così come presso la Compagnia, nessuno comunicò alcunché a IMRCC, lasciando che gli eventi evolvessero verso il più drammatico degli epiloghi. Si riporta uno stralcio della regola 33, cap. V, della convenzione sopra citata:

...*omissis*...

Regulation 33

Distress situations: obligations and procedures

1. The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance on receiving information from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so. *This obligation to provide assistance applies regardless of the nationality or status of such persons or the circumstances in which they are found. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress, taking into account the recommendation of the Organization, **to inform the appropriate search and rescue service** accordingly.*

1.1 Contracting Governments shall co-ordinate and co-operate to ensure that masters of ships providing assistance by embarking persons in distress at sea are released from their obligations with minimum further deviation from the ships intended voyage, *provided that releasing the master of the ship from the obligations under the current regulation does not further endanger the safety of life at sea. The Contracting Government responsible for the search and rescue region in which such assistance is rendered shall exercise primary responsibility for ensuring such co-ordination and co-operation occurs, so that survivors assisted are disembarked from the assisting ship and delivered to a place of safety, taking into account the particular circumstances of the case and guidelines developed by the Organization.* In these cases the relevant Contracting Governments shall arrange for such disembarkation to be effected as soon as reasonably practicable.*

2. The master of a ship in distress or the search and rescue service concerned, after consultation, so far as may be possible, with the masters of ships which answer the distress alert, has the right to requisition one or more of those ships as the master of the ship in distress or the search and rescue service considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

3. Masters of ships shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 on learning that their ships have not been requisitioned and that one or more other ships have been requisitioned and are complying with the requisition. This decision shall, if possible - be communicated to the other requisitioned ships and to the search and rescue service.

4. The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 on being informed by the persons in distress or by the search and rescue service or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

** Refer to the Guidelines on the treatment of persons rescued at sea, adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.167(78).*

...omissis...

La cui libera traduzione (parziale), non ufficiale è:

...omissis...

1. Il Comandante di una nave in mare che si trova in una posizione tale da potere fornire assistenza o ricevere informazioni da qualsiasi fonte circa il fatto che delle persone sono in pericolo in mare, è tenuto a procedere alla massima velocità in loro assistenza, se possibile informando loro o il servizio di ricerca e soccorso che la nave sta facendo questo.

*Tale obbligo di fornire assistenza si applica senza distinzione di nazionalità o condizioni di tali persone, o delle circostanze in cui essi vengono rinvenuti. Se la nave che riceve la segnalazione di pericolo è impossibilitata o, in speciali circostanze del caso, considera irragionevole o non necessario di procedere alla loro assistenza, il comandante deve registrare nel giornale di navigazione la ragione per cui ha mancato di fornire assistenza alle persone in pericolo, tenendo conto delle raccomandazioni dell'Organizzazione (IMO – International Maritime Organization, n.d.r.), **per informare l'appropriato servizio di ricerca e soccorso analogamente.***

1.1. I Governi Contraenti devono coordinare e cooperare per assicurare che i comandanti delle navi che forniscono assistenza imbarcando le persone in pericolo in mare siano liberati dai loro obblighi con la minima ulteriore deviazione dal viaggio pre-pianificato della nave, purché il rilascio del comandante della nave dall'obbligo imposto dalla presente regola non aggravi ulteriormente il pericolo per la sicurezza della vita umana in mare. I Governi Contraenti responsabili per la regione di ricerca e soccorso nella quale l'assistenza è resa, devono esercitare la principale responsabilità per assicurare che tale coordinamento e cooperazione abbia luogo, affinché i sopravvissuti assistiti siano sbarcati dalle navi soccorritrici e consegnati in un luogo sicuro, tenendo conto delle particolari circostanze del caso e delle linee guida sviluppate dall'Organizzazione (IMO – International Maritime Organization, n.d.r.).

2. ...omissis...

3. ...omissis...

4. ...omissis...

Analoghi obblighi di tempestiva comunicazione al centro di coordinamento del soccorso istituzionale derivano dall'intero *corpus* normativo in materia di sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare, nonché di soccorso marittimo, che mira sostanzialmente ad evitare il libero arbitrio (salvo che ricorrano stati di necessità o impossibilità oggettive a comunicare) da parte dei naviganti che abbiano conoscenza, informazione o notizia di una condizione pregiudizievole per la vita umana in mare.

Questo aspetto obbligatorio assumeva, se mai fosse possibile, un valore ancora superiore non solo da un punto di vista giuridico ma anche morale, alla luce del fatto che l'unità VOS PRUDENCE era noleggiata per l'esclusivo svolgimento di attività di *Search and Rescue*.

Infatti, pur alla luce di una intrinseca illegittimità del contratto di noleggio avente appunto per oggetto il SAR (come argomentato nell'ambito di un'apposita sezione della presente informativa), la circostanza risulta rilevante ai fini della valutazione dell'elemento soggettivo degli agenti.

Infatti, l'arbitraria scelta del comandante e delle altre persone coinvolte, di non riferire alcunché alle istituzioni (pur avendone obbligo giuridico, almeno il comandante) in merito a tale relevantissima notizia di cui disponevano, vieppiù procedendo ad azioni univocamente dirette a creare un vero e proprio appuntamento in mare per procedere ad una sorta di "passaggio di mano" o "consegna concordata", appare una chiara dimostrazione della volontà di favorire il trasporto di migranti ed il loro ingresso illegale in Italia.

Pertanto, essi mettevano in atto tale consolidato progetto operativo criminale, schematicamente riassumibile in:

1. Apprendimento della notizia in forma riservata;
2. Omissione di riferire la notizia alle autorità;
3. Attesa della degenerazione dei fatti verso situazioni di soccorso in mare, al fine di preconstituire la circostanza esimente di cui all'art. 54 c.p.;
4. Attesa del proprio dirottamento in loco su disposizione di IMRCC, una volta che la situazione fosse stata conclamata quale "*Search And Rescue*";
5. Recupero dei migranti con trasporto sulla nave verso l'Italia.

L'indagine di cui la presente informativa costituisce generale riassunto, consente di affermare che quello appena schematizzato era il consueto metodo operativo messo in atto dalla compagnia VROON OFFSHORE SERVICE SRL anche per la seconda nave noleggiata alla ONG Save the Children, impegnata nelle medesime attività di *Search and Rescue* nel Mediterraneo centrale.

Va detto che la nave VOS PRUDENCE, fin dalle primissime ore del mattino del 22 marzo 2017, stazionava in condizioni di sostanziale attesa in una posizione ubicata a circa 30/40 miglia dalla costa libica di Zwara o Sabratha, pienamente compatibile con il solito *modus operandi* della compagnia, pertanto in una posizione "comoda" per la pianificata effettuazione del trasbordo in un'area conica relativamente ristretta e che pertanto poteva consentire un intervento

relativamente celere nelle zone di progettato transito dei migranti lungo la direttrice che idealmente univa la già citata costa libica di Zwara/Sabratha e l'isola italiana di Lampedusa. Con siffatto gravissimo comportamento i criminali precludevano alle istituzioni (in particolare a IMRCC – *Italian Maritime Rescue Coordination Center* del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di Roma) di intraprendere qualsiasi azione valutativa, di pianificazione ed operativa (analisi delle informazioni, incrocio informativo, analisi delle condizioni meteorologiche sia pregresse che in atto e di futura previsione, impiego di assetti aeronavali di ricognizione veloce, impiego di assetti aeronavali di soccorso, coinvolgimento di altri RCC stranieri per l'impiego di ulteriori assetti aeronavali, etc.) in merito allo scenario di cui costoro detenevano gelosamente le preziose notizie.

Va detto che a livello internazionale e nazionale esistono e sono pienamente operativi, largamente impiegati nonché obbligatori e cogenti, testi normativi a carattere tecnico che hanno la finalità di uniformare le modalità tecniche impiegate sia a terra (dai centri di coordinamento), sia per mare (dalle navi), sia in aria (dai velivoli), per valutare, pianificare, coordinare ed eseguire ogni aspetto correlato ad una situazione di pregiudizio per la vita umana in mare.

Si indicano a mero titolo esemplificativo alcuni di tali documenti e testi normativi:

1. Convenzione sul soccorso in mare di Amburgo del 1979 – SAR CONVENTION '79;
2. Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare – SOLAS;
3. Manuale internazionale per la ricerca e il soccorso aeronautico/marittimo - IAMSAR, con particolare riferimento al volume III;
4. D.P.R. 662/94.

I soggetti coinvolti a vario titolo nella vicenda, consapevoli e di fatto accettando i rischi per l'incolumità e la vita stessa delle persone, omettevano le comunicazioni ufficiali, verosimilmente al fine di perseguire vantaggi di natura economica.

In considerazione degli elementi in precedenza esaminati e delle valutazioni svolte non possono affatto condividersi le considerazioni rassegnate dalla p.g. nell'informativa del 10.6.2020, in quanto si pongono in contrasto con gli elementi sopra riportati e sono fondate su basi meramente ipotetiche e su sospetti investigativi dai quali, però, vengono tratte conclusioni presentate come altamente probabili o addirittura certe.

Deve, a questo punto, darsi conto delle conversazioni ambientali, avvenute nella plancia della nave VOS PRUDENCE, riportate, in quanto ritenute rilevanti, nell'informativa di p.g. del 10.6.2020, con la precisazione che le conversazioni intercettate vengono riprodotte nei passi essenziali nella versione trascritta dai periti con le indicazioni degli interlocutori desumibili dalle indicazioni della p.g. o dal tenore dell'intera conversazione.

La prima captazione riportata nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 è la conversazione ambientale n. 582 del 20.3.2017 delle ore 21.16Z (ore 22.16A)⁴⁹, intercorsa all'interno della plancia della nave

VOS PRUDENCE:

- 2° UOMO: **dai, domani facimu u caricu, dumani sera...**
Dai, domani facciamo il carico, domani sera...
- 3° UOMO: **no! dumani sira... dopo domani mattina...**
No! Domani sera... dopo domani mattina...
- 2° UOMO: sicuro!
- 3° UOMO: già tu preparati (inc.le)
- 1° UOMO: poi (inc.le) **sanno che c'è...** (inc.le)
- 2° UOMO: se, **c'hanu a** (inc.le) **ccà...**
Sì, hanno la (inc.le) qua...
- 1° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le)
- 1° UOMO: (inc.le) chisti ccà, (inc.le)
(inc.le) questi qua, (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le)
- 1° UOMO: (inc.le) fai un pompinu e ta mittinu 'nto culu...
(inc.le) fai un pompino e te la mettono nel sedere...
- 2° UOMO: (ride)
- 3° UOMO: chista macari, chista (inc.le), chista (inc.le) vaffanculo... (inc.le)
Questa anche, questa (inc.le), questa (inc.le) vaffanculo... (inc.le)
- 1° UOMO: a mia chidda mi fa sangu.
A me quella mi fa sangue.

In ordine al passo della conversazione appena riportata deve sottolinearsi che il contesto nel quale si inserisce l'affermazione in ordine al "*carico*" attiene a commenti di natura sessuale - ulteriormente sviluppati nel prosieguo del dialogo⁵⁰ - sulle donne della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO,

⁴⁹ Con riferimento alla conversazione ambientale n. 582 del 20.3.2017 delle ore 21.16Z (ore 22.16A) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 sono svolte le seguenti considerazioni:

Nella plancia della nave, dove lavorano tra gli altri gli ufficiali di coperta e lo stesso Comandante durante la navigazione, vi è consapevolezza che la mattina del 22 marzo 2017 vi sarebbe stato da fare "il carico". La conversazione è evidentemente riferita a quello che era il principale obiettivo (un vero e proprio core-business) della missione, ovvero i migranti provenienti dalla Libia e diretti in Italia.

⁵⁰ La conversazione ambientale n. 582 del 20.3.2017 delle ore 21.16Z (ore 22.16A) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE prosegue nei seguenti termini:

- 2° UOMO: cui?
Chi?
- 1° UOMO: chidda, no chidda che capiddi curti (inc.le) chidda chi havi tuttu (inc.le)
quella, no quella con i capelli corti (inc.le) quella che ha tutto (inc.le)
- 2° UOMO: chidda che ra cabina...

-
- Quella che dalla cabina...*
- 1° UOMO: no! l'atra!
No! L'altra!
- 2° UOMO: ah l'atra!
Ah l'altra!
- 1° UOMO: chidda no, no, (inc.le) invece l'atra, chidda chi havi u piercing ccà!
quella no, no, (inc.le) invece l'altra, quella che ha il piercing qua!
- 2° UOMO: se!
- 1° UOMO: minchia mi fa un sangu (inc.le) e l'atra... chidda che capiddi curti... (inc.le)
minchia mi fa un sangu (inc.le) e l'altra... quella con i capelli corti... (inc.le)
- 2° UOMO: ma cui?
Ma chi?
- 1° UOMO: l'atra (inc.le) chidda da pianta...
L'altra (inc.le) quella della pianta...
- 2° UOMO: (inc.le)
- 1° UOMO: nun mi ricordu comu si chiama...
Non mi ricordo come si chiama...
- 2° UOMO: quella che parlava ieri?
- 1° UOMO: se!
Si!
- 2° UOMO: simpatica (inc.le) na lingua! Ma na lingua puri ci l'havi?
simpatica (inc.le) una lingua! Ma una lingua pure ce l'ha?
- 1° UOMO: bello!
- 3° UOMO: (ride)
- 1° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le)
- 1° UOMO: (inc.le) hai vogghia i spittari ccà du misi, hai vogghia
(inc.le) hai voglia di aspettare qua due mesi, hai voglia
- 2° UOMO: minchia si muviva chidda, comunque, comu si chiama, Marina ddà...
minchia si rimaneva quella, comunque, come si chiama, Marina là...
- 1° UOMO: cui?
Chi?
- 2° UOMO: a ragazza (inc.le) se si muviva ccà idda, sicuru ca...
La ragazza (inc.le) se rimaneva qua lei, sicuro che...
- 3° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: sicuru chissu!
Sicuro questo!
- 3° UOMO: eh!
- 2° UOMO: garantito!
- 1° UOMO: (inc.le)
- 3° UOMO: chidda ca (inc.le)...
Quella che (inc.le)
- 1° UOMO: eh!
- 3° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: sicuru chi... garantito...
Sicuro che...garantito...
- 1° UOMO: (inc.le) tuttu u iornu...
(inc.le) tutto il giorno...
- 2° UOMO: no, no!
- 3° UOMO: e invece, l'autri sira non c'era quannu sunava ca (inc.le)... minchia ni mittevimu fora... c'erano, tu c'eri pure quannu c'erano chiddi ro tettu... o arrivasti dopu?
e invece, l'altra sera non c'era quandosonava che (inc.le)... minchia ci mettevamo fuori... c'erano, tu c'eri pure quando c'erano quelli del tetto... o sei arrivato dopo?
- 2° UOMO: dopu arrivavu iddu...
Dopo arrivava lui...

sicché i riferimenti al "carico" potrebbero riguardare proprio l'oggetto complessivo della conversazione.

Anche a voler ritenere che il riferimento al "carico" concernesse il recupero dei migranti nelle operazioni di soccorso deve osservarsi che gli interlocutori - verosimilmente appartenenti all'equipaggio della nave VOS PRUDENCE, tenuto conto del fatto che la captazione è avvenuta nella plancia della nave - non sono identificati, con la conseguenza che non può adeguatamente valutarsi se l'affermazione in ordine al "carico" provenisse da una fonte qualificata, in relazione al ruolo svolto, a conoscenza di informazioni specifiche.

Inoltre, va sottolineato che il riferimento al "carico" in programma per la mattina del 22.3.2017 - anche a voler fornire un'interpretazione attinente alle operazioni di soccorso dei migranti - non è univocamente indicativo della preventiva conoscenza da parte dell'interlocutore di notizie specifiche, frutto di precedenti contatti con gli organizzatori del viaggio, in ordine alla partenza di determinate imbarcazioni; a ben vedere, piuttosto, tale riferimento si fonda sulla supposizione in base alla quale la nave VOS PRUDENCE, una volta giunta nell'area ove generalmente transitano le imbarcazioni dei migranti, avrebbe potuto essere coinvolta nelle operazioni di soccorso.

Tanto più che i due interlocutori hanno dato indicazioni diverse sulla collocazione temporale del "carico": l'interlocutore (2° UOMO) che ha avviato il dialogo con l'affermazione sul "carico" riteneva che il carico potesse avvenire la sera del 21.3.2017; mentre, l'altro interlocutore (3° UOMO) riportava il "carico" alla mattina del 22.3.2017.

Pertanto, i riferimenti al "carico" in programma per la mattina del 22.3.2017 non sono affatto idonei a dimostrare la conoscenza da parte dell'equipaggio della nave VOS PRUDENCE di specifiche informazioni in ordine all'arrivo di determinate imbarcazioni di migranti la mattina del 22.3.2017.

La seconda captazione riportata nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 è la conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle 22.46Z (ore 23.46A)⁵¹ intercorsa, all'interno della plancia della

-
- 3° UOMO: già idda aviva sunatu cu chiddi ro tettu...
Già lei aveva suonato con quelli del tetto...
- 2° UOMO: dopo hava arrivato! (inc.le)
Dopo ero arrivato! (inc.le)
- 3° UOMO: ma poi (inc.le)
- 2° UOMO: che schirzava (inc.le)
che scherzava (inc.le)

⁵¹ Con riferimento alla conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle ore 22.46Z (ore 23.46A) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 sono svolte le seguenti considerazioni:

Nella conversazione, il *team leader* di MSF, MATTHIAS KENNES e il secondo ufficiale di coperta CUZZOLINO LUIGI (che molto probabilmente svolgeva in quel momento anche la funzione di ufficiale di rotta, oltre che quella di ufficiale di guardia) conversano in ordine alla pianificazione dell'arrivo della nave in un dato punto. In particolare,

nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra CUZZOLINO LUIGI (5° UOMO) e KENNES MATTHIAS (6° UOMO):

5° UOMO: noi adesso siamo qua (inc.le)

6° UOMO: (inc.le)

5° UOMO: (inc.le) **no minchia! 12, mezzogiorno, (inc.le) quando arriviamo qua? Alle 4 e un quarto, qua alle 16 e 15, se teniamo questa velocità...**

6° UOMO: (inc.le)

5° UOMO: qua (inc.le) **io ti direi... perché... qua in tutta questa aerea**, qua c'è (inc.le) anzi dopo pranzo (inc.le) poi ci dai destinazione (inc.le)
qua (inc.le) io ti direi... perché... qua in tutta questa aerea, qua c'è (inc.le) anzi dopo pranzo (inc.le) poi ci devi dare destinazione (inc.le)

6° UOMO: (inc.le)

5° UOMO: allora... se puoi... **a che ora vuoi arrivare qua?**

6° UOMO: **tra le 3 e le 6**

5° UOMO: **per domani mattina alle...**

6° UOMO: **alle otto abbiamo una... una (inc.le)**

5° UOMO: **alle 8, alle 9, tu dici... arriviamo qua alle 8 di sera, arriviamo qua alle 9... a ridurre possiamo ridurre, a aumentare pure ma non troppo...**

6° UOMO: (inc.le) il tempo che noi siamo (inc.le) che impieghiamo su Malta in quanto?

5° UOMO: da Malta a qua? Tra le (inc.le) 20, 22... 20 ore, compreso però, considera che una manovra... perché... 19 ore e mezza dai... mezz'ora per uscire dal porto... 19 ore e mezza... anche se

emerge che l'intendimento del *team leader* è di raggiungere un dato punto tra le ore 3 e le ore 6 del giorno 22 marzo 2017. Inoltre, i due sembrano avere un solo obiettivo ben preciso, tanto che si preoccupano del fatto che durante la traversata potrebbero "trovare qualcosa" (ipotesi: con tutta probabilità il timore è di incontrare altre unità minori con altri migranti non attesi, il cui recupero farebbe perdere tempo e non consentirebbe di rispettare l'appuntamento con un *target* importante e numeroso) che li distoglierebbe e che costituirebbe "*un problema*".

Nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 viene riportato il seguente sunto della conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle ore 22.46Z (ore 23.46A) che risulta parzialmente difforme dal tenore del dialogo risultante dalla versione trascritta dai periti:

Conversazioni private tra l'equipaggio, non attinenti.

Alle ore 00:12:33 si ode la voce di Matthias KENNES, team leader di MSF, conversazione bassa e lontana dalla periferica, parla con CUZZOLINO di distanze dalla zona sar.

CUZZOLINO alle ore 00:13:31 afferma SAR1, poi continua dicendo "qua arriviamo a mezzogiorno, qua alle 4 e un quarto, qua alle 16 e dieci, se teniamo questa velocità" (Ndr. sta indicando dei punti sulla carta nautica o sul monitor di un qualche strumento elettronico).

Alle ore 00:15:19 MATTHIAS afferma "vorrei che stavamo la tra le 3 e le 6". a questo punto CUZZOLINO gli fa questa domanda specifica "a che ora vuoi arrivare qua" e MATTHIAS risponde "te lo dico domani".

CUZZOLINO continua nel discorso dicendo che domani alle 8 o alle 9 aspetta di ricevere indicazioni sull'orario di arrivo dicendo che possono ridurre la velocità quanto vogliono e ritardare l'arrivo mentre ad aumentare possono farlo solo di poco.

Ad un certo punto MATTHIAS fa una domanda specifica chiedendo il tempo totale che impiegano da Malta ad arrivare su un punto (Ndr. verosimilmente indica un punto sulla carta), CUZZOLINO risponde circa 20 ore, precisa meglio dicendo 19 ore e mezza. CUZZOLINO poi chiede ancora un dettaglio e dice "io qua ci ho lavorato... da qua passano... il problema è che se noi arriviamo qua nel pomeriggio e poi troviamo qualcosa???", MATTHIAS conferma che è un problema.....

6° UOMO: (inc.le) sempre il tempo... che il carburante (inc.le)

5° UOMO: questo si fa quando (inc.le) però... **io ora non so, a che ora, perché io qua ciò lavorato e da qua passano... i barconi... passano... il problema è che se noi arriviamo nel pomeriggio qua e poi troviamo qualcosa?**

6° UOMO: e sì è...

Va, poi, riportata la captazione che costituisce il seguito di quella appena riprodotta, ossia la conversazione ambientale n. 586 del 21.3.2017 delle ore 23.17z (ore 00.17A)⁵² intercorsa, all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra CUZZOLINO LUIGI (1° UOMO) e KENNES MATTHIAS (2° UOMO):

1° UOMO: (inc.le)

2° UOMO: dobbiamo evitare dunque un punto dove c'è (inc.le)

1° UOMO: dove c'è (inc.le) eh!

2° UOMO: un punto che... (inc.le) vicino a qua... (inc.le)

1° UOMO: io ti direi, se è possibile, vado qua, vado qua, vado qua... qua ci saremo... alle 10 siamo qua, alle 11 siamo qua... se si può fare (inc.le)

2° UOMO: (inc.le) intanto... noi dobbiamo fare (inc.le) dobbiamo... (inc.le)

1° UOMO: 12, 13, 14 perché? **In questa area⁵³ quando noi passiamo siamo monitorati... (inc.le) ci attaccano quindi... se questo ti vede mettere a mare... il RIB inizia a chiamare, "che stai facendo? Allontanati"...**

2° UOMO: no! perché sai io... avevo pensato che... dalla notte, la prossima notte... (inc.le) diciamo... e...

1° UOMO: di mattina?

2° UOMO: ti spiego, (inc.le) **se andiamo qua e... restiamo qua... (inc.le) è il momento giusto per... sappiamo che loro vogliono stanotte andare... alle 2...**

⁵² Con riferimento alla conversazione ambientale n. 586 del 21.3.2017 delle ore 23.17z (ore 00.17A) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 sono svolte le seguenti considerazioni:

Nel proseguo della conversazione (che segue dal progr. 585), i due KENNES e CUZZOLINO parlano del *target* (con tutta probabilità delle unità con molti migranti a bordo) e danno dimostrazione di essere a conoscenza di importanti notizie relative alla partenza di tale *target*, facendo poi riferimento ad una distanza ritenuta di interesse (20 miglia, forse indicante la distanza dalla costa libica del punto di incontro in area SAR 1) e menzionando il fatto che "...se la lascia entro le 2 di notte, massimo alle 3 loro sono qua...". Non si esclude che la locuzione "...se la lascia entro le 2 di notte..." sia riferita al fatto che il gruppo di migranti oggetto di interesse sia assistito (anche in navigazione, come più volte riscontrato in altri casi) da qualche trafficante che a un certo punto si dilegua e torna indietro verso la costa libica. Elemento di fondamentale importanza risulta che i due interlocutori confermano l'orario delle 5 del mattino del 22 marzo 2017 per il raggiungimento del *target*, prevedendo in tal modo di avere "...anche più tempo per fare le vestizioni e tutto..." riferendosi evidentemente alla vestizione del personale per le attese e pianificate operazioni (si presume che si parli del trasbordo dei migranti mediante intervento dei *rhib* di bordo, come accade di consueto in operazioni di questo tipo).

⁵³ In considerazione dell'annotazione risultante dal giornale di bordo della nave VOS PRUDENCE del 21.3.2017 alle ore 14.00 ("Piattaforma Sabratha" in posizione lat. 33°42'2"N long. 012°45'86"E avvistata a 4,5 miglia nautiche) è ragionevole ritenere che l'indicazione - risultante dalla conversazione ambientale n. 586 del 21.3.2017 delle ore 23.17z (ore 00.17A) - del passaggio della nave VOS PRUDENCE alle ore 14.00 nei pressi di un'area monitorata, ove non sarebbe stato possibile eseguire l'esercitazione, sia da riferire alla "Piattaforma Sabratha".

- 1° UOMO: sì!
- 2° UOMO: noi alle due di notte e quindi...
- 1° UOMO: quanto sono loro?
- 2° UOMO: a questa distanza
- 1° UOMO: (inc.le) sempre vero? Perché sono 20 miglia... **se la lasciano alle due di notte, massimo alle tre, loro sono qua, tre e mezza...**
- 2° UOMO: **e qua siamo a quanta...**
- 1° UOMO: **20, 20 miglia...** (inc.le)
- 2° UOMO: **già... già vicini...**
- 1° UOMO: sì!
- 2° UOMO: (inc.le) domani... quanto pensi...
- 1° UOMO: questo è 20, da qui a qui (inc.le) sono 20...20 anche qua... **se puoi, domani mattina, noi facciamo così, ormai stasera continuiamo con questa velocità, (inc.le) domani mattina facciamo (inc.le) dopodichè (inc.le) riduciamo, riduciamo la velocità e andiamo più piano, che ne dici? e dobbiamo arrivare qua alle 5 di mattina...** abbiamo pure più tempo per fare le vestizioni e tutto... e **alle 5 qua possiamo arrivare tranquillamente**
- 2° UOMO: (inc.le) chi (inc.le)
- 1° UOMO: no! io (inc.le) fino alle 4, (inc.le) alle 4 Lorenzo e Antonio... fino alle 8... dopo domani mattina alle 8 io (inc.le) il comandante
- 2° UOMO: forza! Buonanotte!
- 1° UOMO: e coraggio (inc.le)
- 2° UOMO: e coraggio!
- 1° UOMO: ancora dobbiamo fare il report, ora poi ti mando l'email...
- 2° UOMO: ah sì!
- 1° UOMO: (inc.le) buonanotte (inc.le)
- 2° UOMO: ciao!
- Giovà: (inc.le)
- 2° UOMO: no! (inc.le)

Il successivo racconto da parte di CUZZOLINO LUIGI (4° UOMO) agli altri membri dell'equipaggio della nave VOS PRUDENCE del dialogo intercorso con KENNES MATTHIAS (risultante dalla conversazione ambientale n. 586 del 21.3.2017 delle ore 00.17A) emerge dalla successiva conversazione ambientale n. 605 del 21.3.2017 delle ore 6.33Z (ore 7.33A) - sopra in parte riportata - intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE:

- 4° UOMO: (inc.le) a 11 e 6, ma allora te l'ha detto che (inc.le) detto Marco **quello che ha detto ieri sera Mattias?...**
- 3° UOMO: no...
- 1° UOMO: allora mi ha detto che...
- 4° UOMO: **ora si fanno il meeting... dopodichè...**

- 1° UOMO: **di ridurre...**
- 4° UOMO: loro vorrebbero fare (inc.le) è semplicissimo... **se noi già arriviamo qua**, come abbiamo fatto (inc.le)
- 1° UOMO: **già è pronta...** (inc.le)
- 3° UOMO: qua è?
- 1° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le) una curiosità (inc.le) ma chi cazzo tuccammu (inc.le)
(inc.le) una curiosità (inc.le) ma che cazzo abbiamo toccato (inc.le)
- 1° UOMO: **era già arrivata a Marco e già** (inc.le) **poi mi è arrivato di nuovo adesso** (inc.le)
- 3° UOMO: (inc.le)
- 5° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le) **e accussi loro si riposano...**
(inc.le) e cosi loro si riposano...
- 4° UOMO: si riposano?
- 2° UOMO: si riposano loro...
- 4° UOMO: **io gli ho detto na facci, senti qua a che ora parte sta barca? Marco** (inc.le) **e se n'è andato...**
io gli ho detto in faccia, senti qua a che ora parte sta barca? Marco (inc.le) e se n'è andato...
- 2° UOMO: (ride)
- 4° UOMO: (inc.le) **a che ora parte la barca? A che ora parte dalla riva la barca? Alle due, alle tre** (inc.le)
- 2° UOMO: **ha vistu?**
Hai visto?
- 4° UOMO: **dalle due alle tre...**
- 3° UOMO: **già u sanu...**
Già lo sanno...
- 2° UOMO: **certo, c'è l'accordo...**
- 4° UOMO: **tra le due e le tre, e vabbè, un'ora e mezza, due ore... e cincu... ci dissi: macari** (inc.le) **hamu fattu e cincu, po' essiri** (inc.le)
tra le due e le tre, e vabbè, un'ora e mezza, due ore... alle cinque... gli ho detto: magari (inc.le) abbiamo fatto alle cinque, puo' essere (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le) eh!
- 4° UOMO: (inc.le) scinniu ddà sutta (inc.le)
(inc.le) sono sceso là sotto (inc.le)
- 2° UOMO: hai capito?
- 4° UOMO: lo sai quella che è arrivata dopo (inc.le) mi fici u caffè (inc.le) pieno... l'ha fatto prima della fine (inc.le)
lo sai quella che è arrivata dopo (inc.le) mi sono fatto il caffè (inc.le) pieno... l'ha fatto prima della fine (inc.le)
- 3° UOMO: **tuttu calcolatu è...**
Tutto calcolato è...

Le conversazioni sopra riportate devono essere inquadrare nel contesto nel quale la nave VOS PRUDENCE è partita da Malta per la prima missione di *search and rescue* il 20.3.2017 alle ore 19.50.

In tale contesto, trattandosi della prima missione, il 21.3.2017, dalle ore 15.15Z (ore 16.15A) alle ore 16.00Z (ore 17.00A) - come emerge dal giornale di bordo della nave - il personale presente sulla nave VOS PRUDENCE ha eseguito un'esercitazione di salvataggio in mare.

Allora, il tenore della conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle 22.46Z (ore 23.46A) deve essere interpretato in relazione alla programmazione dell'esercitazione di salvataggio in mare da effettuare prima dell'arrivo nella zona di destinazione finale SAR 1.

In tale quadro, va sottolineato che dal dialogo risulta che alla velocità di crociera tenuta dalla partenza da Malta l'area di destinazione finale SAR 1 sarebbe stata raggiunta dalla nave VOS PRUDENCE in circa 20 ore, ossia intorno alle ore 16.15 del 21.3.2017.

Tuttavia, il Secondo ufficiale CUZZOLINO LUIGI ha suggerito al team leader della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO, sulla base della propria pregressa esperienza, di effettuare l'esercitazione nelle ore pomeridiane del 21.3.2017 in un'area diversa da quella SAR solitamente attraversata dalle imbarcazioni dei migranti ("*qua in tutta questa aerea*"... "*io qua ciò lavorato e da qua passano... i barconi... passano*").

Infatti, CUZZOLINO LUIGI nella conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle ore 22.46Z (ore 23.46A) ha precisato che non sarebbe stato affatto opportuno raggiungere l'area di transito delle imbarcazioni dei migranti all'orario pomeridiano stimato senza aver svolto preventivamente l'esercitazione di salvataggio in mare.

Quindi, l'affermazione di CUZZOLINO LUIGI, confermata da KENNES MATTHIAS, in base alla quale avrebbe potuto rappresentare un problema arrivare di pomeriggio nell'area SAR qualora fossero state presenti barche di migranti ("*5° UOMO: questo si fa quando (inc.le) però... io ora non so, a che ora, perché io qua ciò lavorato e da qua passano... i barconi... passano... il problema è che se noi arriviamo nel pomeriggio qua e poi troviamo qualcosa?*" - "*6° UOMO: e sì è...*"), va interpretata in relazione ad eventuali difficoltà che tutto il personale presente a bordo della nave VOS PRUDENCE avrebbe potuto incontrare nel caso in cui le operazioni di salvataggio dei migranti fossero avvenute per la prima volta nel pomeriggio del 21.3.2017, senza che l'equipaggio della nave VOS PRUDENCE ed il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO avessero potuto effettuare preventivamente alcun tipo di esercitazione con simulazione di soccorso in mare.

Peraltro, va evidenziato che dalle successive conversazioni n. 588 del 21.3.2017 delle ore 00.17Z (ore 1.17A) e n. 596 del 21.3.2017 delle ore 2.29Z (ore 3.29A) - in piena sintonia con le indicazioni risultanti dalla conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle 22.46Z (ore 23.46A) intercorsa tra CUZZOLINO LUIGI e KENNES MATTHIAS ("*quando arriviamo qua? Alle 4 e un quarto, qua alle 16 e 15, se teniamo questa velocità...*") - emerge che alla velocità di crociera tenuta in quel momento la nave VOS PRUDENCE sarebbe giunta nella zona individuata dell'area SAR 1 alle ore 16.15 del 21.3.2017 e che vi era l'esigenza di ridurre la velocità per evitare di arrivare troppo vicini alla costa libica in modo da potersi fermare per effettuare l'esercitazione con la simulazione del soccorso in mare.

Sotto tale profilo dalle captazioni emerge la preoccupazione del personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO di incontrare imbarcazioni di migranti prima di aver effettuato l'esercitazione.

In tale quadro la riduzione della velocità di crociera della nave VOS PRUDENCE aveva la finalità di evitare di giungere nell'area SAR 1 senza che il personale di O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO e l'equipaggio della nave VOS PRUDENCE fossero sufficientemente preparati per soccorrere eventuali barche di migranti, anziché la finalità di arrivare nella predetta area nell'orario supposto dell'eventuale arrivo di migranti.

Al riguardo va osservato che, a seguito della riduzione della velocità di crociera, l'area per l'esercitazione - diversa da quella di destinazione finale - è stata raggiunta nelle ore pomeridiane del 21.3.2017, tanto che l'esercitazione si è effettivamente svolta dalle ore 15.15Z (ore 16.15A) alle ore 16.00Z (ore 17.00A) del 21.3.2017, con successivo *debriefing*⁵⁴ e ripresa della navigazione della nave VOS PRUDENCE.

Va, poi, sottolineato che - nella conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle 22.46Z (ore 23.46A) - CUZZOLINO LUIGI ha invitato KENNES MATTHIAS ad indicare, dopo la riunione programmata per le ore 8.00 del 21.3.2017, l'orario di arrivo nell'area SAR, puntualizzando che tale area avrebbe potuto essere raggiunta, dopo l'esercitazione pomeridiana, tra le 20.00 e le 21.00 del 21.3.2017, aumentando o riducendo la velocità di crociera.

Nel contesto delineato, dalla conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle 22.46Z (ore 23.46A) emerge l'indicazione da parte di KENNES MATTHIAS dell'orario preferito per arrivare nell'area di destinazione finale, ossia tra le ore 3.00 e le ore 6.00 del 22.3.2017: l'arco temporale indicato, a

⁵⁴ I commenti all'esercitazione di salvataggio in mare, da poco conclusa, risultano dalla conversazione ambientale n. 641 del 21.3.2017 delle ore 16.20Z (ore 17.20A) avvenuta all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE.

ben vedere, non è affatto idoneo a rivelare la preventiva conoscenza, sulla base di pregressi contatti, di specifiche informazioni in ordine all'orario di arrivo di una determinata imbarcazione di migranti in un punto predeterminato; tale indicazione, piuttosto, va messa in correlazione con la circostanza notoria ai soccorritori in base alla quale le imbarcazioni dei migranti generalmente partivano nelle ore notturne dalle coste libiche e giungevano nelle acque internazionali nelle prime ore del mattino, tenuto conto non solo dell'esigenza dei migranti di sottrarsi più facilmente in tali orari ai controlli delle Autorità libiche e al conseguente rischio di respingimento, ma anche in considerazione dell'ausilio della brezza di terra (con direzione da terra verso il mare) nella rotta di allontanamento dalle coste libiche⁵⁵.

Allo stesso modo, dal tenore della successiva conversazione ambientale n. 586 del 21.3.2017 delle ore 23.17z (ore 00.17A), intercorsa tra CUZZOLINO LUIGI e KENNES MATTHIAS, non risulta univocamente accertato che i riferimenti agli orari e ad una determinata area della zona SAR 1⁵⁶

⁵⁵ La partenza dalle coste libiche in orari diurni avrebbe comportato per le precarie imbarcazioni dei migranti l'ulteriore difficoltà di navigazione determinata, oltre che eventualmente dal vento e dalla corrente, anche dalla brezza di mare proveniente dalla direzione contraria a quella di allontanamento dalle coste libiche.

⁵⁶ L'esigenza di permanere in una determinata area SAR emerge dalla conversazione ambientale n. 768 del 23.3.2017 delle ore 10.42z (ore 11.42A) nella quale FABBRI TOMMASO (2° UOMO) spiegava a CATANIA PIETRO MAURIZIO (1° UOMO) di evitare un pattugliamento tra la zona SAR 1 e la zona SAR 2, per non compromettere l'effettivo recupero dei migranti, con la precisazione che sarebbe stato l'I.M.R.C.C. a fornire specifiche istruzioni sull'area nella quale posizionarsi in vista dei soccorsi:

1° UOMO: no... (inc.le) operation... l'operation il nostro ufficio ci ha mandato queste (inc.le) non è detto, io da nessuno... mi ha detto di fare (inc.le) per forza (inc.le)

2° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: mi hanno dato due punti, Sar 1 e Sar 2 e poi di fare avanti e dietro per questi due punti però... possiamo (inc.le)

2° UOMO: eh! ti spiego un attimino... (inc.le) allora qui la cosa è che la maggior parte qua... la maggior parte delle... sì, esatto! La maggior parte... l'80% delle partenze... sono...

1° UOMO: noi possiamo tornare indietro... (inc.le) e torniamo indietro (inc.le)

2° UOMO: **la maggior parte delle partenze sono qua...**

1° UOMO: sì, sì!

2° UOMO: quindi so un po' qua... quando si resta... **quando si fa pattugliamento, non si fa praticamente da qua a qua... l'anno scorso (inc.le) il pattugliamento si fa (inc.le) di qua... così...**

1° UOMO: no, ma...

2° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: per noi (inc.le) è pure meglio, nel senso... noi ci mettiamo in questa area...

2° UOMO: **perché se noi facciamo da qua a qua... e (inc.le) e tutte... se ci sono le barche che partono qua, che partono qua non siamo in tempo né ad arrivare (inc.le)**

1° UOMO: (inc.le)

2° UOMO: **né a recuperare né da una parte, né a recuperare dall'altra**

1° UOMO: e allora per (inc.le)

3° UOMO: (inc.le) due...

4° UOMO: ok...

3° UOMO: una...

2° UOMO: una...

3° UOMO: uno...

1° UOMO: devi tornare indietro... di 180 gradi...

fossoro da ricondurre a specifiche informazioni riservate in ordine all'effettiva partenza dei migranti dalla Libia, non potendosi ragionevolmente escludere che tali indicazioni fossoro piuttosto da ricondurre agli orari notturni solitamente prescelti per la partenza delle barche dalla costa libica, con conseguente superamento delle acque territoriali ed ingresso in acque internazionali generalmente tra le ore 4.00 e le ore 6.00.

Peraltro, la circostanza che dalla conversazione ambientale n. 586 del 21.3.2017 delle ore 23.17z (ore 00.17A) non emerga in modo univoco la conoscenza da parte di KENNES MATTHIAS, sulla base di pregressi contatti, di specifiche informazioni in ordine all'orario di arrivo di una determinata imbarcazione di migranti in un punto predeterminato - ma risulti esclusivamente una generica ipotesi di partenza delle imbarcazioni dei migranti intorno alle ore 2.00 in modo da determinare l'orario di presumibile arrivo ad una distanza di 20 miglia nautiche dalle coste libiche - affiora dal fatto che è stato CUZZOLINO LUIGI, invece che lo stesso KENNES MATTHIAS, a determinare nelle ore 5.00 del 22.3.2017 l'orario di arrivo nell'area SAR 1.

Va, poi, ribadito che le indicazioni risultanti dalla conversazione ambientale n. 605 del 21.3.2017 delle ore 6.33z (ore 7.33A) devono ritenersi frutto esclusivamente di un dato esperienziale in base al quale le imbarcazioni dei migranti partono dalle coste libiche intorno alle ore 2.00 o alle ore 3.00 e raggiungono il limite delle acque territoriali dopo due o tre ore circa, con la precisazione che le

-
- 4° UOMO: ma come c'ho messo mò?
ma come c'ho messo adesso?
- 3° UOMO: no, no, Sar 1... mettilo a CTS...
- 1° UOMO: 258...
- 2° UOMO: e quando si va nella... nella zona... nella (inc.le) **normalmente si comunica con IMRCC e IMRCC dice... (inc.le) zona uno... Sar 1... a IMRCC...**
- 1° UOMO: lo comunichiamo noi o loro...
- 2° UOMO: (inc.le) noi... (inc.le) Sar 1 e... tutto bene... se noi... **loro tante volte vogliono, c'è troppa gente in Sar 1, dovete andare in Sar 2**
- 3° UOMO: ci diranno loro...
- 2° UOMO: (inc.le) **ci diranno loro di andare dove** (inc.le) qua... che ne dici se facciamo un pattugliamento da qua a qua?
- 1° UOMO: per me (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le)
- 1° UOMO: l'operation (inc.le)
- 2° UOMO: è già arrivata? Che diceva di stare o in Sar 1 o in Sar 2...
- 1° UOMO: no, no, a me han detto di fare Sar 1, Sar 2 e tornare indietro, Sar 1, Sar 2 e tornare indietro...
- 2° UOMO: ah! sì?
- 1° UOMO: però il mio ufficio... nessuno di voi mi ha detto questo... pensavo che erano (inc.le)
- 2° UOMO: noi (inc.le) siamo andati là (inc.le)
- 1° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: sì, sì!
- 3° UOMO: capito (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le) **se siamo qua nel mezzo non prendiamo né l'uni né gli altri...**
- 1° UOMO: ma io non lo sapevo...
- 2° UOMO: eh! lo so (inc.le)

affermazioni dei membri dell'equipaggio della nave VOS PRUDENCE, secondo le quali il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO avrebbe avuto notizie dirette dell'orario di partenza delle imbarcazioni dei migranti dalla Libia sulla base di accordi con gli organizzatori dei viaggi, sono frutto di semplici supposizioni e di meri sospetti.

In tale quadro la circostanza che la preventiva conoscenza di specifiche informazioni riservate da parte del personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO fosse solo un'ipotesi emerge chiaramente dalla conversazione ambientale n. 588 del 21.3.2017 delle ore 00.17Z (ore 1.17A)⁵⁷, intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE tra il Secondo ufficiale CARONCHIA MARCO e il timoniere GAROFALO GERARDO⁵⁸.

⁵⁷ Con riferimento alla conversazione ambientale n. 588 del 21.3.2017 delle ore 00.17Z (ore 1.17A) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 sono svolte le seguenti considerazioni:

Nella conversazione tra CARONCHIA e GAROFALO, si apprende genuinamente quale era la loro chiara percezione dei fatti, frequentando la plancia per motivi di servizio e di come si stavano svolgendo a bordo le pianificazioni a cura del sodalizio tra il comandante e i rappresentanti di MSF. In effetti, il piano di MATTIAS KENNES e di FABBRIO TOMMASO prevedeva di evitare altri gruppi di migranti poiché miravano ad un obiettivo ben preciso (evidentemente costituito da una o più unità con a bordo grandi numeri di migranti).

Il piano di cui CARONCHIA ha sentito parlare in propria presenza a MATTIAS KENNES e LUIGI CUZZOLINO prevedeva che alle 5 del mattino del giorno successivo (22 marzo 2017) la nave si sarebbe dovuta trovare in un dato punto.

Il fatto riferito dal CARONCHIA al suo collega GAROFALO, in ordine alla possibilità di fermarsi al largo di Sabratah per effettuare un'esercitazione, di fatto impegnando un significativo numero di ore al fine di arrivare sul punto di interesse nel predetto orario, lascia supporre che tale punto si trovasse al largo di Zwara (località più ad Ovest rispetto a Sabratah).

⁵⁸ Conversazione ambientale n. 588 del 21.3.2017 delle ore 00.17Z (ore 1.17A), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE tra CARONCHIA MARCO (3° UOMO) e GAROFALO GERARDO (Gerardo):

3° UOMO: eh, eh! stamattina non so quanti ne hanno recuperati, sono arrivati 5 (inc.le) infatti... ma pure la televisione, tipo mia madre, mia madre a casa che (inc.le) il telegiornale dice che per domani (inc.le) altri 1800 sbarchi...

Gerardo: (inc.le)

3° UOMO: solo domani!

Gerardo: (inc.le) quindi quando arriviamo noi a Sar (inc.le) a che tempo dovessero arrivare?

3° UOMO: **se teniamo sulla velocità, arriviamo verso le, verso le 4 di pomeriggio...**

Gerardo: quando?

3° UOMO: le 4 di pomeriggio...

Gerardo: ora?

3° UOMO: eh! sì il lunedì!

Gerardo: (inc.le) quando montiamo, quando smontiamo?

3° UOMO: sì! no ha detto che se (inc.le) responsabile (inc.le)

Gerardo: eh! questo!

3° UOMO: a mezzanotte, eh! però là **ha detto che praticamente (inc.le) non solo là! dovremmo ridurre, perché voglio... cioè addirittura fermarci... perché praticamente dobbiamo fermare la nave emettere i, le navi... come si chiamano i così...**

Gerardo: dimmi!

3° UOMO: **vogliono mettere i come si chiama, i (inc.le) ...**

Gerardo: eh!

3° UOMO: **a mare, provare a fare esercitazione, provare, insomma vedere...**

Gerardo: ah, ah!

-
- 3° UOMO: eh! per cui... non so, **magari domani mattina riduciamo...**
- Gerardo: eh!
- 3° UOMO: **domani mattina, alle 8...**
- Gerardo: sì, sì, sì!
- 3° UOMO: (inc.le) **magari si riduce, ci si ferma, in modo da non arrivare troppo sulla costa Libica, che magari poi veramente troviamo la gente che (inc.le) quindi domani ci fermiamo prima, prima di (inc.le) prima di Sabratha... (inc.le) a sud...**
- Gerardo: eh!
- 3° UOMO: **ci fermiamo là domani ma... in mattinata penso, sempre le 8, le 9...**
- Gerardo: eh, eh!
- 3° UOMO: **faranno delle esercitazioni... (inc.le) e poi...**
- Gerardo: ma c'è (inc.le)
- 3° UOMO: **non so se hanno contatti...**
- Gerardo: ah!
- 3° UOMO: perché loro non... **io penso che loro abbiano contatti con questa gente della Libia perché... loro vorrebbero arrivare la sotto, tipo alle 5 di mattina... di domani...**
- Gerardo: euh! di ma...
- 3° UOMO: **quindi non so, forse sanno già qualcosa... sanno che tipo se ci fermiamo e perdiamo tempo non succede niente, perché abbiamo il tempo di fare queste esercitazioni, forse eh, penso. Basta che alle 5 di mattina possiamo arrivare, dobbiamo ridurre, eh, eh! ma perché proprio alle 5? tu sai che devi stare là alle 5, c'hai già qualche contatto? penso eh, poi non lo so...**
- Gerardo: alle 5, in mattinata allora?
- 3° UOMO: eh! (inc.le) no, no, non adesso che finiamo, ma domani!
- Gerardo: eh!
- 3° UOMO: sì! (inc.le)
- Gerardo: in mattinata, nel buio dobbiamo lavorare...
- 3° UOMO: (inc.le)
- Gerardo: (inc.le)
- 3° UOMO: eh!
- Gerardo: e quindi allora il comandante allora, non comanda niente, cioè non è responsabile, sono questi che comandano? Se dobbiamo avanzare, se dobbiamo diminuire, bisogna anche l'ordine del comandante no?
- 3° UOMO: sì, sì! (inc.le) sicuramente! Poi anche il comandante (inc.le) valuta... lui, questi qua gli danno le direttive più o meno, come vuo... come dovrebbe essere, poi comunque il comandante si regola, se si può fare, se non si può fare... e loro dicono: aumenta (inc.le) alle due stanotte, perchè come fai? qua più di tanto non possiamo andare...
- Gerardo: no! perché poi scombini anche la gente che deve riposare, chi deve montare, cioè chi fa tutta la notte... chi...
- 3° UOMO: eh! sì, sì!
- Gerardo: cioè (inc.le)
- 3° UOMO: l'ultima volta che ci siamo (inc.le) l'ultima volta che ci stanno questi qua... (inc.le) boh!
- Gerardo: perché loro non possono dire armiamoci e partite.
- 3° UOMO: eh, lo so!
- Gerardo: e no! eh... ci vuole una certa valutazione a fare delle cose, perché poi di notte... luce contro luci (inc.le)
- 3° UOMO: eh!
- Gerardo: e tutto quanto, che neppure un po' più... no (inc.le) ma più che altro per loro capisci? Nel buio...
- 3° UOMO: sì, sì!
- Gerardo: a malapena riesci a vedere, se uno casca in mare (inc.le)
- 3° UOMO: e lo so!
- Gerardo: non sai a chi devi prendere... invece di giorno, ah! c'è più visuale, (inc.le) di giorno c'è il sole!
- 3° UOMO: alla luce è meglio, alla luce, avoglia.
- Gerardo: alla luce è meglio... a fare manovra, fare tutto quanto! Poi stanno loro (inc.le)
- 3° UOMO: (inc.le) appunto, non so come si organizzano poi qua...

La medesima congettura emerge dalla conversazione ambientale n. 596 del 21.3.2017 delle ore 2.29Z (ore 3.29A)⁵⁹, intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE tra il Secondo ufficiale CARONCHIA MARCO, il Primo ufficiale MAZZARELLO LORENZO e il timoniere DE MICCO ANTONIO⁶⁰.

Gerardo: (inc.le) il comandante, la società è l'ora... a chiarire tutte cose (inc.le) e noi? Lo sai abbiamo lavorato otto giorni sotto (inc.le) con il freddo, con la pioggia... siamo già (inc.le) a recuperare degli esseri umani (inc.le) morti, feriti (inc.le)

3° UOMO: (inc.le) quella è!

Gerardo: zoppi, di notte (inc.le)

3° UOMO: eh! come no!

Gerardo: cioè il lavoro è doppio...

3° UOMO: sì!

Gerardo: perché devi combattere con la cosa, con la luce... c'è luce, non c'è luce, accendi il faro di qua, ouh accendilo dritto, vai sopra, vai sotto (inc.le) questi fari che c'abbiamo noi...

3° UOMO: (inc.le)

Gerardo: (inc.le) diventa più... più faticoso, un po' più... molto... (inc.le)

3° UOMO: sì! Mah!

Gerardo: mah! Vediamo!

3° UOMO: vedremo, vedremo!

N.d.t. dal minuto 00:25:39 al minuto 00:26:31 conversazione incomprensibile in lontananza, rumori ambientali.

Gerardo: no lo sai qual è il problema, il turno di notte? Che se casomai ci sono 7, 8 terroristi là armati di notte tu... come fai?

3° UOMO: certo!

Gerardo: dice vabbè sei di giorno, sei di giorno una cosa, ma di notte è male...

3° UOMO: sì, sì (inc.le)

Gerardo: eh, eh! capito?

3° UOMO: loro si organizzano questi qua (inc.le)

Gerardo: c'hanno a... armi nascoste... uno dietro l'altro, sai che ti metti in fila indiana, per salire... e sempre stanno tre, quattro con i (inc.le) kalashnikov (inc.le) in mano... che facciamo? Nel buio che capiamo? La (inc.le) la confusione di 100, 200 persone? Eh! E ci sono già grandi dubbi, hai capito?

⁵⁹ Con riferimento alla conversazione ambientale n. 596 del 21.3.2017 delle ore 2.29Z (ore 3.29A) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 sono svolte le seguenti considerazioni:

Nella presente conversazione CARONCHIA (secondo ufficiale di coperta della nave, presumibilmente smontante dal proprio turno di guardia in plancia alle ore 04:00) riferisce a MAZZARELLO (primo ufficiale di coperta della nave, presumibilmente montante di guardia in plancia alle ore 04:00) del parziale cambiamento di programma, comunicatogli intorno a mezzanotte dal *team leader* MSF MATTIAS KENNES, in base al quale l'orario in cui la nave VOS PRUDENCE si sarebbe dovuta trovare nel punto prestabilito (presumibilmente davanti a Zwara) era fissato per le ore 05:00 del giorno successivo (22.03.2017). I conversatori CARONCHIA e DE MICCO confermano di essere convinti che il rappresentante di MSF MATTHIAS KENNES abbia precise informazioni sull'orario di arrivo nella zona di interesse per il predetto *rendez-vous*.

⁶⁰ Conversazione ambientale n. 596 del 21.3.2017 delle ore 2.29Z (ore 3.29A), intercorsa tra CARONCHIA MARCO (2° UOMO), MAZZARELLO LORENZO (4° UOMO) e DE MICCO ANTONIO (5° UOMO):

2° UOMO: (inc.le) è salito, come si chiama Mattias, alle sette... sì, alle sette... a mezzanotte...

4° UOMO: (inc.le)

2° UOMO: eh!

4° UOMO: e che ti ha detto?

2° UOMO: e dice...

5° UOMO: (inc.le) di andarla a pigliare in culo...

2° UOMO: a che ora (inc.le)? ci stava pure Lui... stava pure Luigi ancora... **fa: ma, quando arriviamo? Quando non arriviamo? Voleva, lui voleva diminuire, tipo, cioè doveva fermare quel barchi... voleva far fare le prove, esercitazione... e quando ci fermiamo?**

Allo stesso modo è una mera ipotesi quella che emerge dal commento di CARONCHIA MARCO nella conversazione ambientale n. 598 del 21.3.2017 delle ore 3.29Z (ore 4.29A)⁶¹.

-
- 4° UOMO: eh! **domani mattina.**
- 2° UOMO: eh! (inc.le) domani mattina, per cui, lui... come si chiama? **Mattias! Dice: vabbè, per ora lasciate così e poi, magari, diminuiamo domani mattina... abbiamo diminui... diminuito pure stanotte, vabbè, però dettagli... eh!**
- 5° UOMO: dicci si va curca a Mattias, teni a fissa da cabina, va scopa, nun cacari u cazzu...
Digli che si va a coricare Mattias, tieni la fissa della cabina, vai a scopare, non cacare il cazzo...
- 2° UOMO: e niente, praticamente questo... **ha chiesto quando... quando fermarsi, perché praticamente...**
- 4° UOMO: **aveva tanta premura di partire e arrivare là...**
- 2° UOMO: sì!
- 4° UOMO: **ora ridurre?**
- 2° UOMO: **forse prima di Sabrata di... come si chiama di (inc.le) voleva fermare, poi, magari, arrivati più sotto, trovavamo qualche barchetta sospe... sospetta...**
- 5° UOMO: **vidi ca già u sanu u puntu dov'è!**
Vedi che già lo sanno il punto dov'è!
- 2° UOMO: eh!
- 4° UOMO: eh!
- 2° UOMO: dice che **parlavano di domani mattina alle cinque... ha detto: basta che stiamo eh... domani mattina alle cinque... lui saprà qualcosa...**
- 5° UOMO: stamattina alle cinque?
- 4° UOMO: **no... domani...**
- 5° UOMO: ah!
- 4° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le) no, **basta che stiamo lì, intorno domani mattina alle cinque...** (inc.le)
- 4° UOMO: alle cinque... (inc.le)
- 5° UOMO: macari chi su i sei
Anche se sono le sei
- 4° UOMO: (inc.le) nun ci cacari u cazzu (inc.le)
(inc.le) non ci cacare il cazzo (inc.le)
- 5° UOMO: (inc.le)
- 4° UOMO: (inc.le) mi rumpi u cazzu...
(inc.le) mi rompe il cazzo...
- [...]
- 5° UOMO: **ti l'è dittu ca sti figghi i buttana già u sanu quannu veninu sti mambrucchi i merda...**
te l'ho detto che questi figli di buttana già lo sanno quando vengono questi mambrucchi di merda...
- 4° UOMO: sì, sì! Sicuro...
- ⁶¹ Conversazione ambientale n. 598 del 21.3.2017 delle ore 3.29Z (ore 4.29A) avvenuta all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE alla presenza tra gli altri del Secondo ufficiale CARONCHIA MARCO:
- 1° UOMO: però, mano mano che ci avviciniamo, vediamo un po' (inc.le)
- 2° UOMO: sì, però ora come ca... come cazzo (inc.le) oh! Tipo noi (inc.le) barchetta, no, (inc.le) dobbiamo aspettare che ci (inc.le) qualcuno di loro o (inc.le) i motori... (inc.le)
- 1° UOMO: non lo so... (inc.le)
- 2° UOMO: cioè, io sono di guardia alle tre e tu sei di guardia adesso alle quattro, barchine e barchette, che cazzo devi fare? Ti fermi, aspetti, chiami? Che cazzo fai? Io non lo so...
- 1° UOMO: (inc.le) domani... domani, cioè (inc.le) però un po' vediamo come va la situazione, come cazzo ci dobbiamo comportare anche noi
- [...]
- 2° UOMO: tu (inc.le) un barchino, due barchini... i cristiani qua che fai? (inc.le) chiamano loro, avvisano loro... ma questo **o c'hanno già contatti... perché per dire che dobbiamo stare là alle cinque...** (inc.le)

Infine, l'indicazione di KENNES MATTHIAS dell'orario di arrivo in una determinata area il 22.3.2017 alle ore 5.00 (in realtà "tra le 3 e le 6")⁶², derivante solo da ipotetiche specifiche informazioni riservate, risulta comunicata al comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO nella conversazione n. 599 del 21.3.2017 delle ore 3.59Z (ore 4.59A)⁶³.

L'assenza di specifiche informazioni riservate sull'arrivo di imbarcazioni di migranti intorno alle ore 5.00 del 22.3.2017 emerge anche dalla circostanza che dalla conversazione ambientale n. 668 del 22.3.2017 delle ore 5.30Z (ore 6.30A)⁶⁴ risulta che FABBRI TOMMASO nelle ore serali del 21.3.2017

⁶² Dalla conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle ore 22.46Z (ore 23.46A) intercorsa, all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra CUZZOLINO LUIGI e KENNES MATTHIAS, emerge l'indicazione da parte di KENNES MATTHIAS dell'orario preferito per arrivare nell'area di destinazione finale SAR 1 tra le ore 3.00 e le ore 6.00 ("tra le 3 e le 6") del 22.3.2017, mentre è stato CUZZOLINO LUIGI, anziché KENNES MATTHIAS, nella successiva conversazione ambientale n. 586 del 21.3.2017 delle ore 23.17z (ore 00.17A) intercorsa, all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra CUZZOLINO LUIGI e KENNES MATTHIAS, a determinare nelle ore 5.00 del 22.3.2017 l'orario di arrivo nell'area SAR 1 ("noi facciamo così, ormai stasera continuiamo con questa velocità, (inc.le) domani mattina facciamo (inc.le) dopodiché (inc.le) riduciamo, riduciamo la velocità e andiamo più piano, che ne dici? e dobbiamo arrivare qua alle 5 di mattina... abbiamo pure più tempo per fare le vestizioni e tutto... e alle 5 qua possiamo arrivare tranquillamente").

⁶³ Conversazione n. 599 del 21.3.2017 delle ore 3.59Z (ore 4.59A) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE tra il Primo ufficiale MAZZARELLO LORENZO (2° UOMO) e il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO (4° UOMO):

4° UOMO: Ora come siamo? (inc.le)

2° UOMO: adesso facciamo 10 e 8, 10 e 9...

4° UOMO: tanto (inc.le) non ce ne abbiamo noi?

2° UOMO: no! però mi diceva che ieri sera (inc.le)

4° UOMO: (inc.le) quannu arruvamo e (inc.le)

(inc.le) quando arriviamo e (inc.le)

2° UOMO: e in più **mi ha detto che... gli ha detto che poi può anche ridurre e arrivare là domani mattina alle cinque...**

4° UOMO: dopo... domani... no oggi... domani mattina...

2° UOMO: domani mattina alle cinque

4° UOMO: eh! (inc.le) iemu tranquilli, tranquilli, veru è?

eh! (inc.le) andiamo tranquilli, tranquilli, vero è?

2° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: **chissi già u sanu chi...**

Questi già lo sanno che...

⁶⁴ Dalla conversazione ambientale n. 668 del 22.3.2017 delle ore 5.30Z (ore 6.30A) avvenuta all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE emerge il racconto del comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO dell'ipotesi avanzata la sera precedente da Fabbri Tommaso di trovare riparo nel porto tunisino di Zarzis in moda da poter anche effettuare ulteriori esercitazioni di salvataggio:

1° UOMO: quello... perché **ieri sera c'eri te, quando mi ha detto: andiamo a Zarzis... io... io sono rimasto allibito...** certo, poi ho capito, **magari lui non conosce bene come è la situazione, qua tu non c'hai (inc.le) in un altro posto**, te ne stai andando a ridosso di una cosa di (inc.le) **qua non esistono (inc.le) il porto (inc.le)**

2° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: ammesso che noi (inc.le)

2° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: cioè, noi che ci abbiamo lavorato una vita (inc.le) poi non sono, mi viene a dire, dice: per fare i (inc.le) in bordo... ma stai scherzando?

2° UOMO: non sta in piedi...

1° UOMO: no, ma stai scherzando, chi è questo porto che ti autorizza a fare (inc.le) non esiste...

-
- 2° UOMO: ah! non c'è nemmeno l'autorizzazione?
- 1° UOMO: ma quanto mai ti fanno mettere i Rib a mare? (inc.le) non esiste...
- 3° UOMO: chissu di na piscina...
Questo in una piscina...
- 1° UOMO: ma manco se vai a Malta, ma manco se vai a ma... ma manco se vai a Genova ti autorizzano...
ma neanche se vai a Malta, ma neanche se vai a ma... ma neanche se vai a Genova ti autorizzano...
- 2° UOMO: sì...
- 1° UOMO: e certo (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le) no, no...
- 1° UOMO: tu per mettere i gommoni a mare devi dare (inc.le) l'autorizzazione...
- 2° UOMO: vabbè, oggi si sta meglio comunque eh! siete un po' in piedi...
- 3° UOMO: e sta notte ho, ho avuto un po' di (inc.le) secondo piano, avevo un materasso e me lo sono messo così per terra, perché dai letti (inc.le) cadere... e poi (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le) se la porta via (inc.le)
- 1° UOMO: lei dice di no, perché in mare (inc.le) noi non lo vedevamo attraverso il mare, noi (inc.le) dalla prua
- 2° UOMO: ah!
- 1° UOMO: allora per quello mi sono messo, ci siamo messi (inc.le)
- 3° UOMO: (inc.le) ho visto, visto...
- 1° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: non lo hanno visto proprio (inc.le)
- 1° UOMO: quando prendi il mare attraverso (inc.le) allora...
- 2° UOMO: lì non ci si può mettere (inc.le) è da pazzi...
- 1° UOMO: ma noi, ma noi **non ci metteremo mai con il mare di traverso**, mai... noi cerchiamo, per quanto è possibile di stare... di far stare meglio (inc.le)
- 2° UOMO: certo, certo (inc.le)
- 1° UOMO: **noi ieri avevamo il mare di prua, si dice alla K**, lui lo sa, mettersi alla K... ti metti alla K... (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le)
- 1° UOMO: non c'è soluzione, in ogni caso io a loro... abbiamo dato i bollettini (inc.le) io non ci posso fare niente, però per quanto riguarda la condizione... cioè, **tu mi dici: andiamo in questo porto... io ti dico di no, cioè... perché io prima che arrivo in quel porto, voi qua morite tutti... tutti... morite nel senso di...**
- 3° UOMO: certo, certo...
- 1° UOMO: **di star male...**
- [...]
- 2° UOMO: (inc.le)
- 1° UOMO: **qua tu non c'hai dove andare... tu non c'hai dove scappare qua...** quando eravamo a Ravenna... nel nord Adriatico, quando c'erano ste condizioni, ce ne andavamo in Croazia... ti là c'hai le isole croate... c'hai i promontori... ti metti là sotto, quando c'è il nord a bordo...
- 3° UOMO: (inc.le)
- 1° UOMO: ti metti là, dai il fronte (inc.le) e aspetti... ma tu qua dove... dove scappi?
- [...]
- 1° UOMO: fidati, di quello che c'è qua non ne hai preso mare... perché se qua arrivava... seguendo l'aria come... (inc.le) è passato subito, sta passando subito... ma di inverno qua il nord ovest ti dura una settimana... per quello **io, quando lui ieri mi ha detto in quel modo, io sono rimasto allibito... sono rimasto... dico: ma che che sta dicendo, forse non si rende conto di quello che dice... perché fidati, se ti matti con mare... il mare a traverso e prendi un'altra rotta che non sia quella del mare di prua, qua si muore...** (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le)
- 3° UOMO: ah?
- 2° UOMO: io quel coso (inc.le) è un macello
- 1° UOMO: ma non esiste... io ora, infatti, voglio che loro vengano qua...
- 2° UOMO: (inc.le)
- 1° UOMO: gli apro... gli apro il quadro della situazione com'è, perché (inc.le) che si... come si dice, perché noi siamo i prima ancora a cercare di voler star meglio. A parte di stare bene, però non è possibile, purtroppo siamo in uno... uno specchio... (inc.le)

avesse suggerito di lasciare la zona SAR 1 per trovare riparo, rispetto alle avverse condizioni meteorologiche, nel porto tunisino di Zarzis, in modo anche da poter effettuare ulteriori esercitazioni con simulazione di soccorsi in mare.

Pertanto, non può ragionevolmente escludersi che l'interesse del personale di O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO di arrivare il 22.3.2017 intorno alle ore 5.00 (in realtà "*tra le 3 e le 6*")⁶⁵ in un determinato punto della zona SAR 1 fosse da ascrivere, anziché a specifiche informazioni

-
- 2° UOMO: (inc.le)
1° UOMO: (inc.le) ieri quando abbiamo fatto l'esercitazione, il mare era due volte tanto, ah! (inc.le)
2° UOMO: sì, sì!
1° UOMO: **quando abbiamo fatto l'esercitazione c'erano 35... tra 35 e 40 nodi di vento.**
2° UOMO: mò ce n'è 10.
Adesso ce ne sono 10
- [...]
1° UOMO: no, no! intanto devo portarvi tutti a casa... (inc.le)
3° UOMO: certo, certo!
1° UOMO: perché dobbiamo andare tutti a casa... secondo se non gli sta bene la mia gestione... possono chiamare (inc.le) viene un altro e facesse un po' come cazzo gli pare... perché io, come principio, ma non solo... no perché ce l'ho imposto dal codice... etico... io come principio viene la vita delle persone, prima di tutto...
3° UOMO: bravo...
1° UOMO: ed è la (inc.le)
2° UOMO: (inc.le)
1° UOMO: quindi, **se uno mi viene a dire, perché non andiamo in quel porto, solo perché tu conosci il nome di quel porto... io ti devo spiegare perché tu in quel porto non ci puoi andare. È logico, no?** quindi... che tu oggi hai una barca di 35 metri, non penso che siamo così pazzi che dobbiamo andare a mettersi a riparo... qua c'è il gagliardo che è una Watch Board... della (inc.le) di piattaforme... (inc.le) andata a riparo, no? cioè, quindi...
3° UOMO: 36 metri (inc.le)
1° UOMO: l'aria qua, è purtroppo è libera, che voglio dire, l'aria è sporca... non c'è (inc.le)
3° UOMO: **non c'è ridosso, non c'è niente**
- [...]
2° UOMO: scusa, **noi a Zarzis ci spaccavamo un cavo all'ora**, a Zarzis in porto, spaccavamo un cavo all'ora... di nuovo a impiombare e a mettere lì... che fa... (inc.le) Zarzis, andiamo a Zarzis...
3° UOMO: (inc.le)
2° UOMO: **è un porto aperto... tutto là si butta...**
3° UOMO: (inc.le) non c'è niente, è proprio qua... (inc.le) **qua**, aperto così (inc.le) Balcani... il Maestrale, tutto... **un'alternativa non c'è** (inc.le)
2° UOMO: (inc.le)
3° UOMO: (inc.le) a parte che non puoi entrare, perché non puoi venire qua dentro, devi fare il giro (inc.le)
1° UOMO: (inc.le) **non c'è un promontorio...**
3° UOMO: ma là non c'è niente... l'altezza del (inc.le) è 49 metri... (inc.le) siamo più alti noi (inc.le) noi siamo 60 metri (inc.le)

⁶⁵ Dalla conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle ore 22.46z (ore 23.46A) intercorsa, all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra CUZZOLINO LUIGI e KENNES MATTHIAS, emerge l'indicazione da parte di KENNES MATTHIAS dell'orario preferito per arrivare nell'area di destinazione finale SAR 1 tra le ore 3.00 e le ore 6.00 ("*tra le 3 e le 6*") del 22.3.2017, mentre è stato CUZZOLINO LUIGI, anziché KENNES MATTHIAS, nella successiva conversazione ambientale n. 586 del 21.3.2017 delle ore 23.17z (ore 00.17A) intercorsa, all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra CUZZOLINO LUIGI e KENNES MATTHIAS, a determinare nelle ore 5.00 del 22.3.2017 l'orario di arrivo nell'area SAR 1 ("*noi facciamo così, ormai stasera continuiamo con questa velocità, (inc.le) domani mattina facciamo (inc.le) dopodiché (inc.le) riduciamo, riduciamo la velocità e andiamo più piano, che ne dici? e dobbiamo arrivare qua alle 5 di mattina... abbiamo pure più tempo per fare le vestizioni e tutto... e alle 5 qua possiamo arrivare tranquillamente*").

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

riservate, al fatto notorio della partenza delle barche dei migranti in orario notturno con conseguente arrivo al confine delle acque territoriali libiche alle prime luci del giorno.

Nel contesto delineato va rimarcato, comunque, che non risulta alcun contatto, alcun messaggio, alcuna conversazione o alcun riferimento anche indiretto in base al quale poter affermare che KENNES MATTHIAS, il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO o l'equipaggio della nave VOS PRUDENCE avessero specifiche informazioni riservate in ordine all'arrivo di barche di migranti il 22.3.2017 intorno alle ore 5.00 in un determinato punto della zona SAR 1.

Inoltre, può considerarsi ragionevole la spiegazione, fornita da CATANIA PIETRO MAURIZIO in occasione dell'esame dell'imputato all'udienza del 24.11.2023, in base alla quale la nave VOS PRUDENCE ha tenuto una velocità ridotta anche in considerazione delle avverse condizioni meteorologiche e si è messa "alla cappa", ossia con prua al vento, per ridurre il rollio della nave in modo da attenuare le sofferenze del personale presente e da garantire una navigazione in condizioni di sicurezza.

Infatti, le condizioni marine avverse e le sofferenze del personale presente a bordo della nave VOS PRUDENCE emergono anche dalle conversazioni ambientali n. 655 del 21.3.2017 delle ore 22.59Z (ore

23.59A)⁶⁶ e n. 657 del 22.3.2017 delle ore 23.59Z (ore 00.59A)⁶⁷, nonché da quella - sopra riportata - n. 668 del 22.3.2017 delle ore 5.30Z (ore 6.30A), con la conseguenza che, in presenza di tali

⁶⁶ Conversazione ambientale n. 655 del 21.3.2017 delle ore 22.59 Z (ore 23.59A) avvenuta all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE:

- 1° UOMO: scendendo (inc.le) 55 nodi... (inc.le) niente, **mi ha detto il comandante di continuare sempre così piano piano**, magari c'è (inc.le) lo stesso...
- 2° UOMO: (inc.le) a bordo?
- 1° UOMO: eh! **nord, secco proprio** (inc.le) se è qualcosa lo chiamo... se...
- 2° UOMO: (inc.le) niente (inc.le)
- 1° UOMO: come mai?
- 2° UOMO: lo stesso (inc.le)
- 1° UOMO: (inc.le) piano, piano e poi (inc.le) tutte le navi (inc.le) però là dentro (inc.le) dovremmo arrivarci, no? sei ore, sette ore (inc.le) scendi... (inc.le) **giù sono tutti morti...**
- 2° UOMO: (inc.le) minchia le bestemmie (inc.le) ha spaccato (inc.le)
- 1° UOMO: il (inc.le)
- 2° UOMO: il come si chiama? (inc.le)
- 1° UOMO: chi?
- 2° UOMO: porca puttana (inc.le)
- 1° UOMO: quello della (inc.le) **vomitava giù**
- 2° UOMO: sì?
- 1° UOMO: euh! (inc.le) e l'ultima volta è sceso (inc.le) **si sente male, ha vomitato (inc.le) ha paura che cade dal letto**
- 2° UOMO: (inc.le) nel letto di sopra (inc.le) sì, pure a me lo ha detto: (inc.le) nel letto di sopra (inc.le)
- 1° UOMO: (inc.le)
- 2° UOMO: (inc.le)
- 3° UOMO: ho preso un salvagente, l'ho messo nel letto e almeno potevo riposare un po' (inc.le) vieni qua... uno è per te e uno per (inc.le) Lui, tu caffè no, ah?
- [...]
- 3° UOMO: (inc.le) **stanno vomitando**, Lui?
- 1° UOMO: se!
- Si!
- 3° UOMO: (ride) ero andato là, l'ho trovato in cabina, (inc.le) medicinale, per vedere il pigiama come andava (inc.le)
- 4° UOMO: ci sarà una puzza di acido là sotto...
- 2° UOMO: mamma...
- 3° UOMO: ma (inc.le) c'è?
- 2° UOMO: no...
- 3° UOMO: minchia... magari (inc.le) come stavano vestiti di notte, capito?
- 1° UOMO: (ride)
- 3° UOMO: se c'avevano il pigiama corto, lungo...
- 2° UOMO: ma questi dove vanno (inc.le)?
- 4° UOMO: (inc.le)
- ⁶⁷ Conversazioni ambientale n. 657 del 22.3.2017 delle ore 23.59Z (ore 00.59A) intercorsa, all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra il Secondo ufficiale CARONCHIA MARCO e il timoniere GAROFALO GERARDO:
- Gerardo: eh! mi hai fatto ricordare (inc.le) li vado a prendere (inc.le) li ho viste nella... nella lavanderia, oppure fuori (inc.le) sotto la macchina, facciamo questo, li pigliamo noi... ma domani è bonaccia o c'è qualche altra perturbazione?
- eh! mi hai fatto ricordare (inc.le) li vado a prendere (inc.le) li ho viste nella... nella lavanderia, oppure fuori (inc.le) sotto la macchina, facciamo questo, li prendiamo noi... **ma domani è bonaccia o c'è qualche altra perturbazione?**
- Gregò: **no, dovrebbe scendere, da stanotte, domani dovrebbe calmare un po'...**
- Gerardo: ah!
- Gregò: euh!
- Gerardo: **e quindi domani c'è po... possibilità di recuperare qualche** (inc.le)

condizioni, deve escludersi che la scelta del comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO - peraltro in contrasto con il suggerimento di FABBRI TOMMASO di trovare riparo nel porto tunisino di Zarzis - di permanere in mare aperto "alla cappa" a circa 50 miglia nautiche dalla costa libica possa essere stata dettata dall'attesa di imbarcazioni di migranti, posto che sarebbe stato assai improbabile l'arrivo di imbarcazioni di migranti il 22.3.2017. Va, comunque, precisato che la rotta verso il porto di Zarzis, distante quasi 75 miglia nautiche, avrebbe comportato almeno sette ore di navigazione con il mare e il vento al traverso, con conseguente peggioramento della sofferenza del personale a bordo della nave VOS PRUDENCE e con notevoli rischi per la sicurezza della navigazione.

Nel quadro delineato, nel quale le conclusioni rassegnate dalla p.g. nell'informativa del 10.6.2020 risultano sconfessate, devono ora riportarsi i dati di localizzazione e di tracciamento su mappa della nave VOS PRUDENCE dal 21.3.2017 al 22.3.2017 in modo da individuare concretamente le rotte seguite al di là di ipotetiche condotte finalizzate a svolgere le operazioni di soccorso, senza informare l'I.M.R.C.C., in una determinata area della zona SAR 1 e in un orario preventivamente concordato con gli organizzatori del viaggio.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 00:06:18 +0000	35°17.303'N	14°13.3367'E	10.4	218.1
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 00:10:58 +0000	35°16.6647'N	14°12.7303'E	10.4	217.9
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 00:18:57 +0000	35°15.5616'N	14°11.694'E	10.5	217.9
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 00:22:37 +0000	35°15.0533'N	14°11.2146'E	10.5	217.6
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 00:34:53 +0000	35°13.3781'N	14°9.5886'E	10.3	219.3
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 00:40:53 +0000	35°12.5811'N	14°8.799'E	10.3	219.0
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 00:47:03 +0000	35°11.7554'N	14°7.9902'E	10.3	218.9
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 00:53:23 +0000	35°10.9001'N	14°7.1552'E	10.3	218.3
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 02:14:00 +0000	35°1.4'N	13°58.36'E	-	-
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 02:43:54 +0000	35°0.1254'N	13°57.334'E	10.1	221.9
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 08:14:00 +0000	34°12.24'N	13°13.12'E	-	-
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 08:14:00 +0000	34°12.24'N	13°13.12'E	-	-
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 14:14:00 +0000	33°38.36'N	12°42.4'E	-	-
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 14:14:00 +0000	33°38.36'N	12°42.4'E	-	-

Gregò: c'è... ma... (tossisce) non (inc.le) domani...

Gerardo: **o in queste giornate...**

Gregò: **no, domani...** oggi che è mer... mercoledì?

Gerardo: oggi è mercoledì... sì...

Gregò: e ora giovedì... (inc.le)

[...]

N.d.t. *conversazione alla radio.*

Gerardo: ponte, ponte Gerardo...

Gregò: sì, Gerardo ponte, avanti...

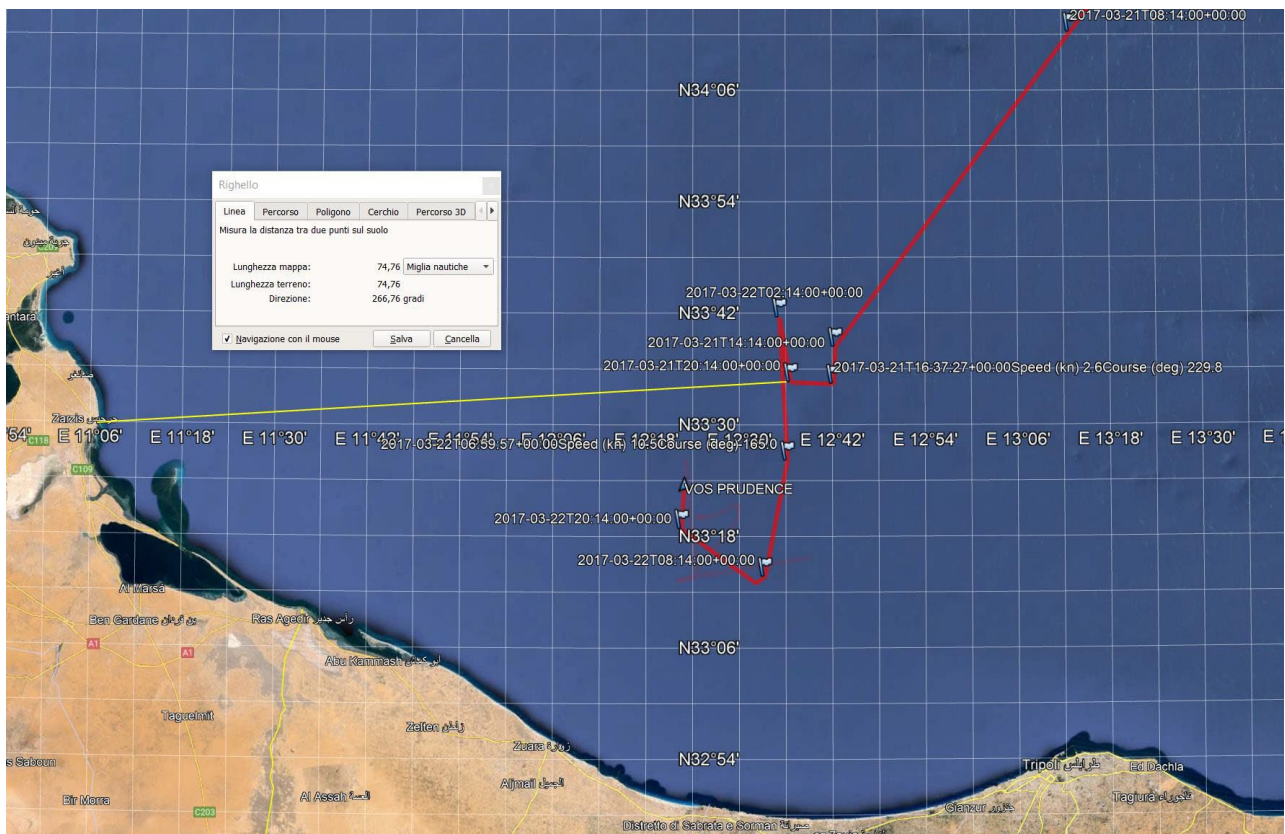
Gerardo: niente, Gregò io mi trovo qua vicino all'ospedale, mi sono affacciato, e sono qua e c'è un terremoto qua dentro, qua... **è cascato tutto...** è cascato tutto... poi nella cambusa dove ci abbiamo l'acqua accumulata **è tutto a terra...** (inc.le) può mandarmi l'allievo ad aggiustare un po' l'acqua... queste valvole e cose, non lo so...

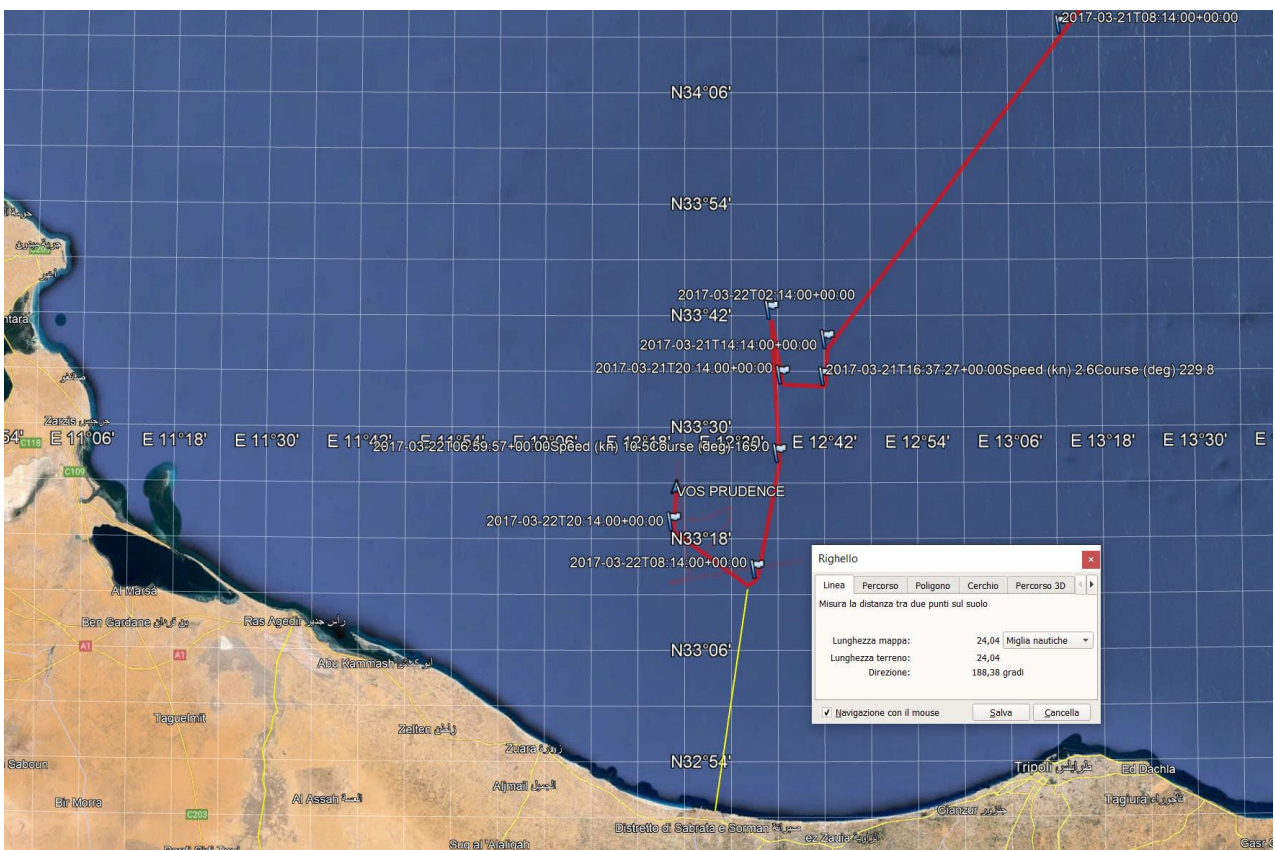
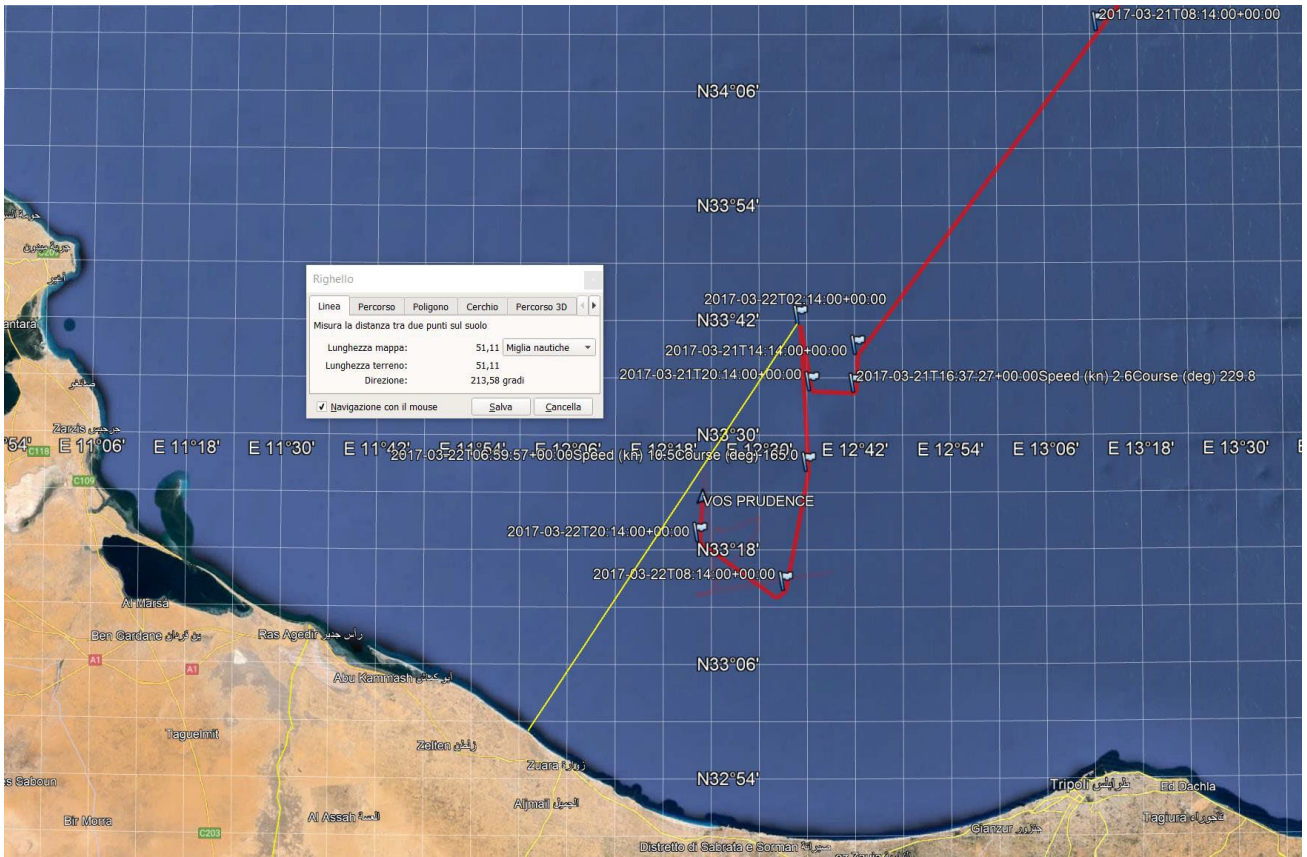
Gregò: e va bene Gerà, per... per l'acqua mò magari ti viene a dà una mano pure Giovanni, ok... ma in farmacia... ora le chiavi ce le ha Luigi, poi magari quando si calma un attimo, vede lui...

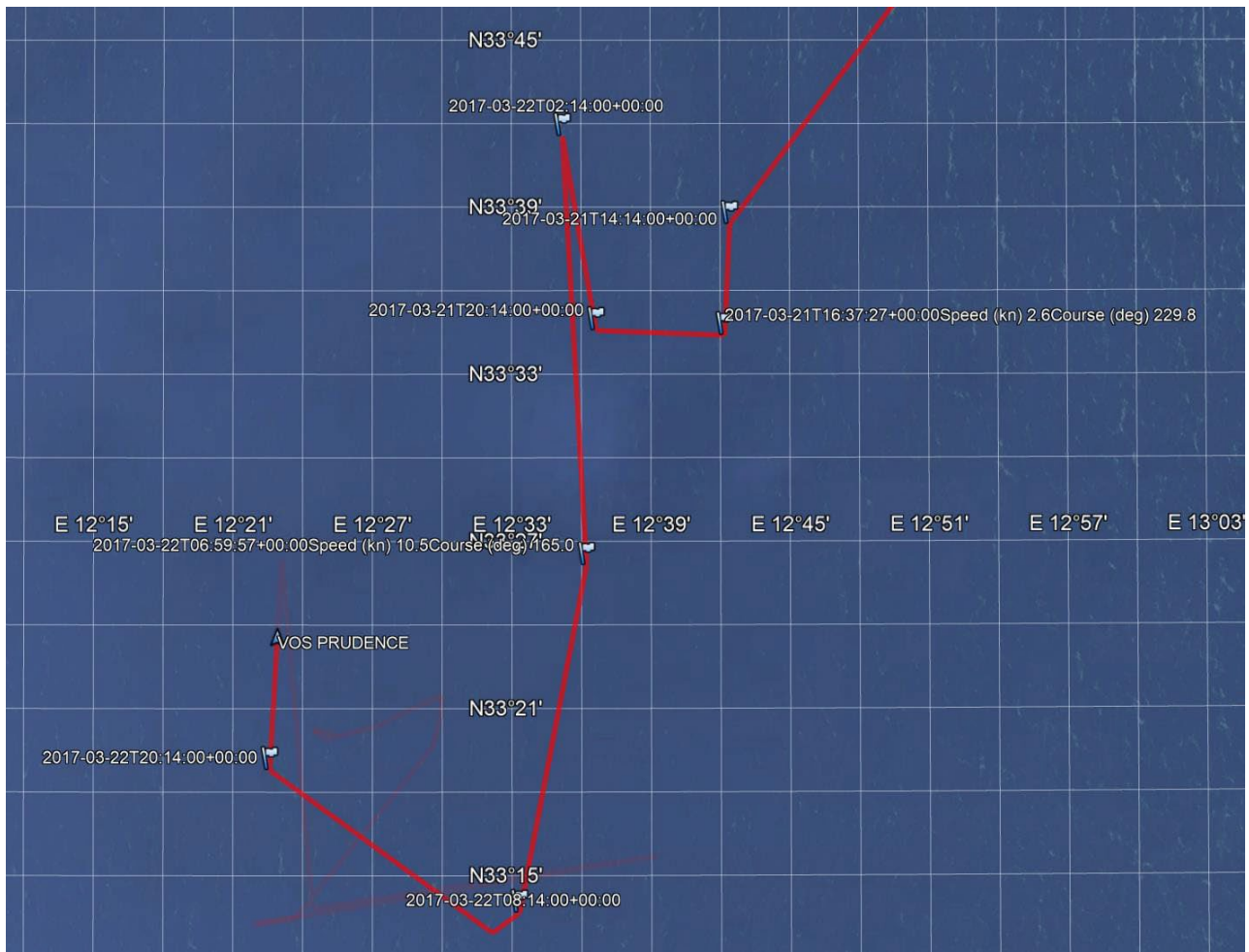
N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 16:37:27 +0000	33°34.3763'N	12°42.1756'E	2.6	229.8
VOS PRUDENCE	Tue, 21 Mar 17 20:14:00 +0000	33°34.56'N	12°36.64'E	-	-
VOS PRUDENCE	Wed, 22 Mar 17 02:14:00 +0000	33°41.52'N	12°35.2'E	-	-
VOS PRUDENCE	Wed, 22 Mar 17 02:14:00 +0000	33°41.52'N	12°35.2'E	-	-
VOS PRUDENCE	Wed, 22 Mar 17 06:59:57 +0000	33°26.1377'N	12°36.2132'E	10.5	165.0
VOS PRUDENCE	Wed, 22 Mar 17 08:14:00 +0000	33°13.68'N	12°33.32'E	-	-
VOS PRUDENCE	Wed, 22 Mar 17 14:14:00 +0000	33°12.96'N	12°32.16'E	-	-
VOS PRUDENCE	Wed, 22 Mar 17 20:14:00 +0000	33°18.8'N	12°22.6'E	-	-







L'esercitazione di salvataggio risulta effettuata il 21.3.2017 dalle ore 15.15Z (ore 16.15A) alle ore 16.00Z (ore 17.00A).

Prima di arrivare nell'area dell'esercitazione di salvataggio la nave VOS PRUDENCE ha seguito una rotta verso Sud; poco dopo la conclusione dell'esercitazione è stata seguita una rotta verso Ovest, con velocità ridotta per le avverse condizioni meteomarine (dal giornale nautico della nave VOS PRUDENCE risultano 39 nodi di vento e mare forza 4); alle ore 20.14Z (ore 21.14A) del 21.3.2017 è stata intrapresa una rotta verso Nord-NordOvest, ossia con prua al vento, con la precisazione che dal giornale nautico della nave VOS PRUDENCE risulta che alle ore 18.00z (ore 19.00A) del 21.3.2017 è stata intrapresa la rotta a 345° con nave "alla cappa" per le avverse condizioni marine; tale rotta, tenuta a velocità ridotta, ha portato la nave VOS PRUDENCE a raggiungere alle ore 2.14Z (ore 3.14A) del 22.3.2017 la distanza dalla costa libica di circa 50 miglia nautiche; dopo di che la nave VOS PRUDENCE ha virato, iniziando una rotta verso Sud-SudEst (165°), ossia con vento e "mare" in poppa, fino alle ore 6.59Z (ore 7.59A) del 22.3.2017, allorché aveva una velocità di 10,5 nodi; infine, la nave

VOS PRUDENCE ha modificato la propria rotta verso Sud-SudOvest fino a poco dopo le ore 8.14Z (ore 9.14A) del 22.3.2017, allorché ha cambiato nuovamente la propria rotta dirigendosi verso NordOvest, con la puntualizzazione che dalle ore 15.00Z (ore 16.00A) alle ore 17.00Z (ore 16.00A) del 22.3.2017 è stata eseguita una nuova esercitazione.

In tal modo, quindi, emerge, in sintonia con il tenore delle captazioni, che la nave VOS PRUDENCE ha tenuto una velocità ridotta e ha orientato la propria rotta in funzione delle avverse condizioni meteorologiche, per ridurre il rollio della nave, in modo da attenuare le sofferenze del personale presente a bordo e da garantire una navigazione in condizioni di sicurezza.

Allora, non risulta in alcun modo che la rotta e la velocità della nave VOS PRUDENCE siano state condizionate dall'esigenza di raggiungere un luogo predeterminato in un orario preventivamente concordato con gli organizzatori del viaggio dei migranti ipoteticamente attesi.

* * *

Va, ora, osservato che, una volta esclusa la possibilità di arrivo di barche di migranti il 22.3.2017 per le avverse condizioni meteorologiche, l'ipotesi dell'arrivo di imbarcazioni di migranti è stata spostata in avanti al 23.3.2017, nel caso di miglioramento delle condizioni meteorologiche.

Anche con riferimento al 23.3.2017 emerge una mera ipotesi in ordine all'arrivo di barche di migranti alle prime luci del giorno, senza che al riguardo risultino specifiche informazioni riservate nella disponibilità del personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO o dell'equipaggio della nave VOS PRUDENCE.

La conferma che pure il supposto arrivo dei migranti il 23.3.2017 fosse una mera ipotesi emerge dal tenore della conversazione n. 678 del 22.3.2017 delle ore 9.36Z (ore 10.36A)⁶⁸, intercorsa,

⁶⁸ Con riferimento alla conversazione ambientale n. 678 del 22.3.2017 delle ore 9.36Z (ore 10.36A), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 sono svolte le seguenti considerazioni:

Nella conversazione dialogano CUZZOLINO (primo ufficiale di coperta della nave. Erroneamente, nel sunto della conversazione, è stato indicato PALUCCIO) e FABBRI (Capo progetto della ONG MSF). FABBRI effettua una previsione operativa per il "rescue" del giorno successivo prognosticando l'orario di fine operazioni verso le ore 12. Pertanto può dedursi che egli abbia elementi di conoscenza in ordine all'inizio delle operazioni ed all'entità delle stesse. Inoltre egli dà per scontato che nella serata del 23 la nave possa lasciare la zona delle operazioni e dirigere in Italia. Qualcuno gli risponde che l'ideale sarebbe abbandonare l'area SAR entro le 18, stante l'arrivo in zona di una perturbazione. Le circostanze descritte appaiono molto rilevanti perché: 1. Vi è prognosi di effettuare un *rescue*; 2. Di tale *rescue* non vi è ancora alcuna traccia né comunicazione con IMRCC; 3. FABBRI ha elementi per stabilire la durata e quindi anche l'entità numerica del *rescue*; 4. FABBRI dà per scontato di portare i migranti in Italia; 5. Qualcuno auspica di lasciare l'area SAR entro le ore 18, potendosi ipotizzare che disponga di un quadro informativo tale da poter affermare che una volta eseguito il predetto *rescue*, non vi siano ulteriori operazioni da svolgere; 6. FABBRI preannuncia delle azioni di persuasione per ottenere un porto di sbarco in Sicilia, contemperando così l'esigenza di trasportare i migranti in Italia e di ottenere un risparmio economico sulle spese di carburante.

all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE⁶⁹, tra CUZZOLINO LUIGI e FABBRI TOMMASO, nel corso della quale veniva formulata una mera ipotesi ("*se inizia... se facciamo*") sull'eventuale recupero di migranti il 23.3.2017, la cui partenza dalle coste libiche era, peraltro, ragionevolmente attesa, in considerazione delle avverse condizioni meteorologiche dei giorni precedenti e previste anche per i giorni successivi.

In tale contesto si inserisce la conversazione ambientale n. 179 del 22.3.2017 delle ore 9.28Z (ore 10.28A), captata all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, concernente il dialogo telefonico intercorso tra TORRE GIULIO (responsabile degli equipaggi di VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.) e CUZZOLINO LUIGI (Secondo ufficiale), durante il quale CUZZOLINO LUIGI asseriva che il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO era in attesa di una "*chiamata fatidica*" per eseguire le operazioni di soccorso:

⁶⁹ Conversazione ambientale n. 678 del 22.3.2017 delle ore 9.36Z (ore 10.36A), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE tra CUZZOLINO LUIGI (3° UOMO) e FABBRI TOMMASO (1° UOMO):

1° UOMO: (inc.le) là dopodomani...

2° UOMO: domani...

1° UOMO: no, domani... domani è (inc.le) domani (inc.le)

4° UOMO: andiamo a nord... andiamo a nord...

3° UOMO: (inc.le) dovrebbe essere nord...

1° UOMO: **se inizia... se facciamo a far Rescue o Trasfer domani**, poi dopo...

4° UOMO: **in serata già però ci spostiamo** (inc.le) **se lo facciamo di mattina...**

1° UOMO: **domani sera alle sette**, domani sera noi già siamo...

4° UOMO: già siamo in via per Malta...

1° UOMO: (inc.le) **siamo in via per Malta... cioè noi (inc.le) le rescue normalmente finiscono a mezzogiorno, se non c'è trasfert già all'una...**

4° UOMO: a mezzogiorno ancora è buono...

1° UOMO: **già all'una inizi andare su...** se non... se c'è tanto con rescue, quindi c'è tanto un sacco di spazio, ci sta (inc.le) viene a far il trasfert...

4° UOMO: ok...

1° UOMO: allora lì, con trasfert, di viene (inc.le) il trasfert... anche, anche a che altezza lo fai, eccetera, eccetera (inc.le)

2° UOMO: due, tre ore...

1° UOMO: e allora lì (inc.le)

4° UOMO: vabbè, ma in ogni caso se domani... **domani sarebbe l'ideale sai perchè?**

1° UOMO: (inc.le) alle cinque, le sei la sera inizia (inc.le)

4° UOMO: **P'ideale sarebbe farlo domani, in modo che quando arriva...** perché **la perturbazione**, è una perturbazione che entra da Gibilterra e scende, si incunea proprio sotto... e scende dalla Tunisia e arriva proprio... qua...

1° UOMO: quindi **domani se noi usciamo a zona Sar e il mare è buono** (inc.le)

4° UOMO: **se noi domani ci troviamo già quasi**, diciamo, **se domani sera fino alle 18...**

1° UOMO: (inc.le)

4° UOMO: **tiene, dalle 18 in poi peggiora...** se già alle 18 ti metti alla via per Malta, recuperi quelle tre ore che Sali, inizi a toglerti da qua, perché (inc.le) stamattina, più giù andavamo...

1° UOMO: (inc.le) ci spetta un paio di ore di mare brutto e poi dopo...

2° UOMO: sì e poi dopo è tranquillo...

4° UOMO: perché più giù vai, stamattina più... più scendevamo, peggio era il mare... ora vedrai che se noi continuassimo ad andare così per tre, quattro, cinque ore... il mare è sempre più calmo (inc.le) perché sotto facendo la (inc.le) si rimane tutto...

(Al min. 10.14 si ode il soggetto UOMO 3 conversare al telefono mentre altri soggetti conversano tra di loro in sottofondo).

UOMO 3 – Vos Prudence... buongiorno... tutto a posto, Giulio... te?

UOMO 4 – (inc.) dell'anno scorso... e... (inc.)

UOMO 3 – no, no, ancora no... cioè... **è stato proprio... male... e... li abbiamo... distrutti stanotte...** (inc.) viaggi con il carrugetto... (inc.) **non si vede nessuno...** sì, sì... (inc.) proprio... le... le abbiamo (inc.) nella nave (inc.)

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 4 – (inc.)

UOMO 3 – mamma mia... uhm! Come (inc.) cioè... (inc.) uhm! Uhm! C'era una... già bella puntata... sì, sì... eh! Mi ha detto... ma con le relazioni interpersonali? Quindi... sì... uhm! Uhm!

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 4 – (inc.)

UOMO 3 – quanto? Così glielo dico... ok, ora glielo chiedo... poi... secondo ufficiale di coperta, Cuzzolino... no? (ride) vai tranquillo, Giù, non ti preoccupare... ma... **una domanda... primo o secondo rientro? Quando dovremmo scendere?**

UOMO 4 – (inc.)

UOMO 3 – no, quando? Al primo o al secondo rientro?

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 3 – allora, io ti dico... domani... eh! Il 30... io ti dico **domani... c'è mare... quindi rientro non se ne parla...** (inc.) di fare... perché ancora c'è... **stamattina ci sono ancora** (inc.) **di onde...** scenderà nel pomeriggio... scende stanotte, domani si riesce... **ci sono 3, 4 metri...** (inc.) **loro, in pratica, aspettano 'sta chiamata faticida per andare a prendere... ma in ogni caso non... con 'sto mare non esce nessuno...** ci hanno detto... quindi, stiamo aspettando, diciamo... quindi se non si farà niente domani in mattinata significa proprio che se ne parla, proprio, la settimana... eh! E allora penso al secondo rientro... e allora penso il secondo rientro... ah! Ah!

[...]

UOMO 4 – (inc.) dalle cinque, alle sei, la sera...

UOMO 1 – l'ideale per... **farlo domani... in modo che quando arriva...** (inc.) **e scende...** sì (inc.) proprio sotto... **e scende dalla Tunisia, arriva proprio qua...**

UOMO 4 – quindi, (inc.) se riusciamo (inc.)

UOMO 1 – se noi domani... ci troviamo già quasi... (inc.) domani sera...

UOMO 4 – (inc.)

UOMO 1 – (inc.) alle 18... viene... **dalle 18 in poi peggiora...** se già alle 18 (inc.) in mare... tre ore che sale... inizia a toglierti da qua, perché alle (inc.) stamattina...

UOMO 4 – (inc.)

UOMO 1 – più giù vai... stamattina... più scendiamo... peggio del (inc.) ora vedrai che se noi continuassimo ad andare così per 3, 4, 5 ore il mare è sempre più calmo... perché sotto... (inc.)

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 2 – *(inc.)*

UOMO 8 – ah! Verso sud... ti giri...

UOMO 1 – poi in base alla destinazione che ci assegneranno *(inc.)*

In relazione all'attesa della "*chiamata fatidica*" emergente dalla conversazione ambientale n. 179 del 22.3.2017 delle ore 9.28Z (ore 10.28A) la p.g. nell'informativa del 10.6.2020 - pur evidenziando che "*non si comprende chiaramente da chi debba provenire la chiamata, se da IMRCC o da altri*" - ha svolto e in parte ribadito le considerazioni che di seguito si riportano, con diverso carattere grafico, con la precisazione che, ancora una volta, da un dato del tutto incerto e privo di significato univoco viene posta l'attenzione su un aspetto parziale, senza tenere conto complessivamente di tutti gli elementi disponibili, con il rischio di travisare i fatti, e vengono sviluppate valutazioni e raggiunte conclusioni presentate come certe:

la conversazione intercettata in ambientale fornisce importanti elementi in merito all'esistenza di contatti con smuggler e trafficanti libici.

Infatti, l'analisi comparata delle restanti fonti di prova (in particolare, del brogliaccio della Centrale Operativa IMRCC relativo ai giorni 22 e 23 marzo 2017) fa convergere il percorso logico-deduttivo verso l'univoca conclusione che alle ore 10:28 del giorno 22 marzo 2017 a bordo della VOS PRUDENCE, in plancia di comando, vi fosse contezza della prossima partenza di gruppi di migranti dalle coste libiche dirette in Italia (evidentemente su unità di piccola taglia e inadeguate alla lunga navigazione, visto che era prassi consolidata e assodata da lunga esperienza per l'equipaggio della nave e per i rappresentanti delle ONG coinvolte). In particolare, in quel frangente mattutino (si ripete, il 22 marzo 2017 alle ore 10:28 e seguenti) in plancia erano presenti almeno TOMMASO FABBRIO (rappresentante della ONG "Medici Senza Frontiere") e LUIGI CUZZOLINO (secondo ufficiale di coperta, probabilmente ufficiale in turno di guardia in plancia in quel momento).

Si presume che anche il Comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO fosse edotto, alla luce della sua funzione di responsabilità puntualmente esercitata, in quanto capo della spedizione, nonché tenuto conto della consolidata abitudine a presenziare e permanere in plancia nelle ore mattutine. Sarebbe del tutto illogico credere che il Comandante non sapesse del motivo per il quale la nave VOS PRUDENCE si trovasse in quella posizione (cfr. giornale nautico di bordo (parte 2^))(già in allegato 76): il giorno 22 marzo 2017 la nave si trovava nella posizione di coordinate geografiche 33°38'54.00"N - 012°34'48.00"E circa 49 miglia nautiche dalla costa libica antistante la città di ZWARA mentre il giorno 23 marzo 2017 si è trovata nella posizione di coordinate geografiche (1) 33°25'30.00"N - 012° 23' 30"E; (2) 33°24'6"N - 012°22'54"E.) Stranamente, la nave permaneva in posizione molto esposta al vento di maestrale (in quella zona, tale tipologia di vento, proveniente da Nord-Ovest, ha un ampio fetch - parametro che sinteticamente coincide con l'area di mare libera da ostacoli, in cui il vento può liberamente

esercitare la propria azione di spinta su tutto ciò che incontra e sulla superficie del mare – e quindi può sviluppare onde molto alte), nonostante la logica (in assenza di circostanze particolari) avrebbe suggerito di cercare un temporaneo ridosso (dall'analisi del giornale nautico della nave emerge che nei giorni 21 e 22 marzo 2017 in quella zona imperversava vento dal quadrante di maestrale – NW tra i 30 e i 40 nodi con mare formato in aumento).

Effettivamente le circostanze particolari che hanno spinto il responsabile della ONG presente a bordo e il comandante della nave a permanere in quella zona con quelle condizioni avverse del meteo, vanno ricercate nell'attesa di una "...chiamata fatidica..." evidentemente riferibile all'avvenuta partenza di unità cariche di migranti dalla Libia e dirette in Italia.

Infatti, la telefonata intercorsa in plancia a partire dalle ore 10:38 tra LUIGI CUZZOLINO e GIULIO TORRE (Crewing Officer – responsabile equipaggi – della compagnia di gestione e armatrice VROON OFFSHORE SERVICES SRL) evidenzia il fatto che la ONG Medici Senza Frontiere nella persona di Fabbri Tommaso, era al corrente di una prossima partenza dalle coste libiche di gruppi di migranti e pertanto la nave VOS PRUDENCE rimaneva in attesa ("...stiamo aspettando...") con la prognosi e l'aspettativa di intercettare tali gruppi entro la mattina seguente, pienamente consci del fatto che in quella giornata le condizioni meteomarine erano avverse e tendevano al peggioramento (...quindi se non si farà niente domani in mattinata significa proprio che se ne parla proprio la settimana...).

Di tutto il quadro cognitivo e situazionale predetto, nessuno ha mai riferito niente né a IMRCC né ad alcuna altra autorità italiana, pur avendone l'obbligo giuridico (cfr. ex plurimis, capitolo V regola 33 della convenzione internazionale SOLAS, che recita: ... omissis ... Il Comandante di una nave in mare che si trova in una posizione tale da potere fornire assistenza o ricevere informazioni da qualsiasi fonte circa il fatto che delle persone sono in pericolo in mare, è tenuto a procedere alla massima velocità in loro assistenza, se possibile informando loro o il servizio di ricerca e soccorso che la nave sta facendo questo ... omissis ...).

Va tenuto in debito conto, infatti, che il Comandante è tenuto a riferire all'Autorità marittima (nel caso di specie, IMRCC) circa ogni situazione di soccorso di cui viene a conoscenza. Alla luce del fatto che l'unità Vos Prudence era noleggiata per l'esclusivo svolgimento di attività di search and rescue (pur essendo illegittimo un siffatto contratto in uso esclusivo SAR, di una nave mercantile italiana, la circostanza risulta rilevante ai fini della valutazione dell'elemento soggettivo degli agenti). Infatti l'arbitraria scelta del comandante e dei suoi sodali, di non riferire alcunché in merito a tale relevantissima notizia di cui disponevano, appare una chiara dimostrazione della volontà di favorire il trasporto di migranti ed il loro ingresso illegale in Italia. Nel mettere in atto tale consolidato schema operativo criminale schematicamente riassumibile in: 1. Apprendimento della notizia in forma riservata; 2. Omissione di riferire la notizia alle autorità; 3. Attesa della degenerazione dei fatti verso situazioni di soccorso in mare; 4. Attesa del proprio dirottamento in loco su disposizione di IMRCC, una volta che la situazione fosse stata conclamata quale "Search And Rescue"; 5 Recupero dei migranti con trasporto sulla nave verso l'Italia.

Mentre la nave VOS PRUDENCE attendeva in mare nella predetta posizione (circa 30/40 miglia antistante la costa libica di ZWARA o SABRATA), pienamente compatibile con il solito modus operandi, caratterizzato dallo stazionamento in una posizione "comoda" per un pronto intervento nell'ambito di un area conica di celere intervento (si stima che in un tempo di circa una o al massimo due ore, con il vento di maestrale e le onde "a giardinetto", la nave avrebbe potuto raggiungere agevolmente qualsiasi bersaglio noto all'interno dell'area conica di interesse), lungo la direttrice che idealmente univa la costa libica di Zuara e l'isola italiana di Lampedusa accadevano almeno due gravissimi naufragi di due distinti gommoni, a seguito dei quali morivano almeno 6 persone (peraltro, almeno 5 dei 6 cadaveri ritrovati in mare erano dotati di giubbotto salvagente, circostanza che ha consentito certamente la sopravvivenza per alcune ore in acqua anche laddove il malcapitato non avesse saputo nuotare. Inoltre, il fatto che tutte le salme presentassero il giubbotto di salvataggio, lascia presumere che i corpi di eventuali altri migranti non dotati di giubbotto non siano mai stati ritrovati), poi rinvenute da altre navi nelle ore mattutine del 23 marzo 2017 (nello specifico IUVENTA e GOLFO AZZURRO). I relitti dei due gommoni, nonché i 6 cadaveri, venivano rinvenuti in una circoscritta zona di mare leggermente più a Sud-Est rispetto alla predetta linea direttrice (ZWARA o SABRATA – LAMPEDUSA), effettivamente compatibile con le condimeteo che imperversavano nella zona nei giorni 21-22 e 23 marzo 2017 (vento forte e mare formato, entrambi da Nord-Ovest e quindi con logica direzione verso Sud-Est).

Pertanto, rileva notevolmente che le persone a bordo della nave VOS PRUDENCE (Comandante, personale ONG), pur avendo notizia della presunta avvenuta partenza (o quantomeno dell'alta probabilità in tal senso, fino al punto di stazionare in mezzo al mare in tempesta in attesa della chiamata di intervento) abbiano mantenuto il più completo riserbo e segreto di tale rilevantissimo elemento di conoscenza che avrebbe potuto, non informando le istituzioni. Nella conversazione che segue, registrata in ambientale a bordo della plancia della VOS PRUDENCE, si evidenzia come Giulio TORRE e quindi di fatto la compagnia, fosse consapevole che il personale di Medici Senza Frontiere aspettasse una chiamata che li avvisasse della partenza dei migranti. Dal tenore della conversazione non è comprensibile chi potesse essere l'originario della predetta segnalazione, se un eventuale contatto in territorio libico o la stessa IMRCC.

Orbene, con riferimento al tenore della conversazione ambientale n. 179 del 22.3.2017 delle ore 9.28Z (ore 10.28A) va rimarcato che - come notato dalla stessa p.g. nell'informativa del 10.6.2020 - dalla conversazione captata non emerge se la "chiamata fatidica" sarebbe dovuta arrivare dai migranti, dagli scafisti o dall'I.M.R.C.C.

D'altronde, va notato che la sottoposizione della nave VOS PRUDENCE, per l'attività di pattugliamento e per le operazioni di soccorso, alle direttive e al coordinamento dell'I.M.R.C.C. emerge in modo costante dalle comunicazioni tra la stessa nave e l'I.M.R.C.C. e dalle conversazioni

captate, tra le quali, a titolo esemplificativo, può richiamarsi la conversazione ambientale n. 768 del 23.3.2017 delle ore 10.42Z (ore 11.42A)⁷⁰, con la conseguenza che è del tutto ragionevole ritenere che la "*chiamata fatidica*" fosse attesa proprio dall'I.M.R.C.C.

In ogni caso il riferimento alla "*chiamata fatidica*" si inserisce nel contesto nel quale CUZZOLINO LUIGI forniva informazioni a TORRE GIULIO (responsabile degli equipaggi di VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.) sulle condizioni metereologiche che non consentivano di prevedere come possibile l'arrivo dei migranti la mattina del 23.3.2017, con la conseguenza che non vi sarebbe stato un imminente ritorno a terra del personale presente sulla nave VOS PRUDENCE.

Sotto tale profilo, allora, deve ragionevolmente escludersi che la "*chiamata fatidica*" fosse correlata alla disponibilità da parte del personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO di specifiche informazioni riservate in ordine all'arrivo di determinate imbarcazioni di migranti.

Allora, nel contesto nel quale venivano effettuate delle valutazioni in termini di probabilità di arrivo di barche di migranti in relazione alle condizioni metereologiche, è ragionevole ritenere che la "*chiamata fatidica*" dovesse arrivare dall'I.M.R.C.C.

Tanto più che dalle conversazioni ambientali n. 705 del 22.3.2017 delle ore 16.32Z (ore 17.32A)⁷¹ e n. 706 del 22.3.2017 delle ore 17.02Z (ore 18.02A)⁷², intercorse all'interno della plancia della nave

⁷⁰ Conversazione n. 768 del 23.3.2017 delle ore 10.42Z (ore 11.42A) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE tra FABBRIO TOMMASO (2° UOMO) e CATANIA PIETRO MAURIZIO (1° UOMO):

2° UOMO: e quando si va nella... nella zona... nella (inc.le) **normalmente si comunica con IMRCC e IMRCC dice... (inc.le) zona uno... Sar 1... a IMRCC...**

1° UOMO: lo comunichiamo noi o loro...

2° UOMO: (inc.le) noi... (inc.le) Sar 1 e... tutto bene... se noi... **loro tante volte vogliono, c'è troppa gente in Sar 1, dovete andare in Sar 2**

3° UOMO: ci diranno loro...

2° UOMO: (inc.le) **ci diranno loro di andare dove** (inc.le) qua... che ne dici se facciamo un pattugliamento da qua a qua?

1° UOMO: per me (inc.le)

⁷¹ Conversazione ambientale n. 705 del 22.3.2017 delle ore 16.32Z (ore 17.32A), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO (1° UOMO) e KENNES MATTHIAS (6° UOMO):

1° UOMO: perché domani, ascolta **domani il tempo è buono, dopodomani incomincia**, perché (inc.le) non lo so...

6° UOMO: abbiamo avuto un meeting questa mattina **anche io mi sono detto che c'è una possibilità che domani c'è qualcosa e... ci sono altre persone che mi dicono: "mah, non è certo, non è detto, non è perché è bel tempo che ci sarà qualcosa. Ma c'è una finestra brutto tempo, finestra... brutto tempo". Quindi...**

1° UOMO: **ci sono buone possibilità.**

6° UOMO: sì, sì! Ma c'è secondo l'Aquarius, l'Aquarius che sta arrivando, ci sono altre barche...

⁷² Conversazione ambientale n. 706 del 22.3.2017 delle ore 17.02Z (ore 18.02A), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE:

3° UOMO: (inc.le) vai a mangiare và... Marcoli vai a mangiare... dimmi come è la situation qua...

2° UOMO: sì!

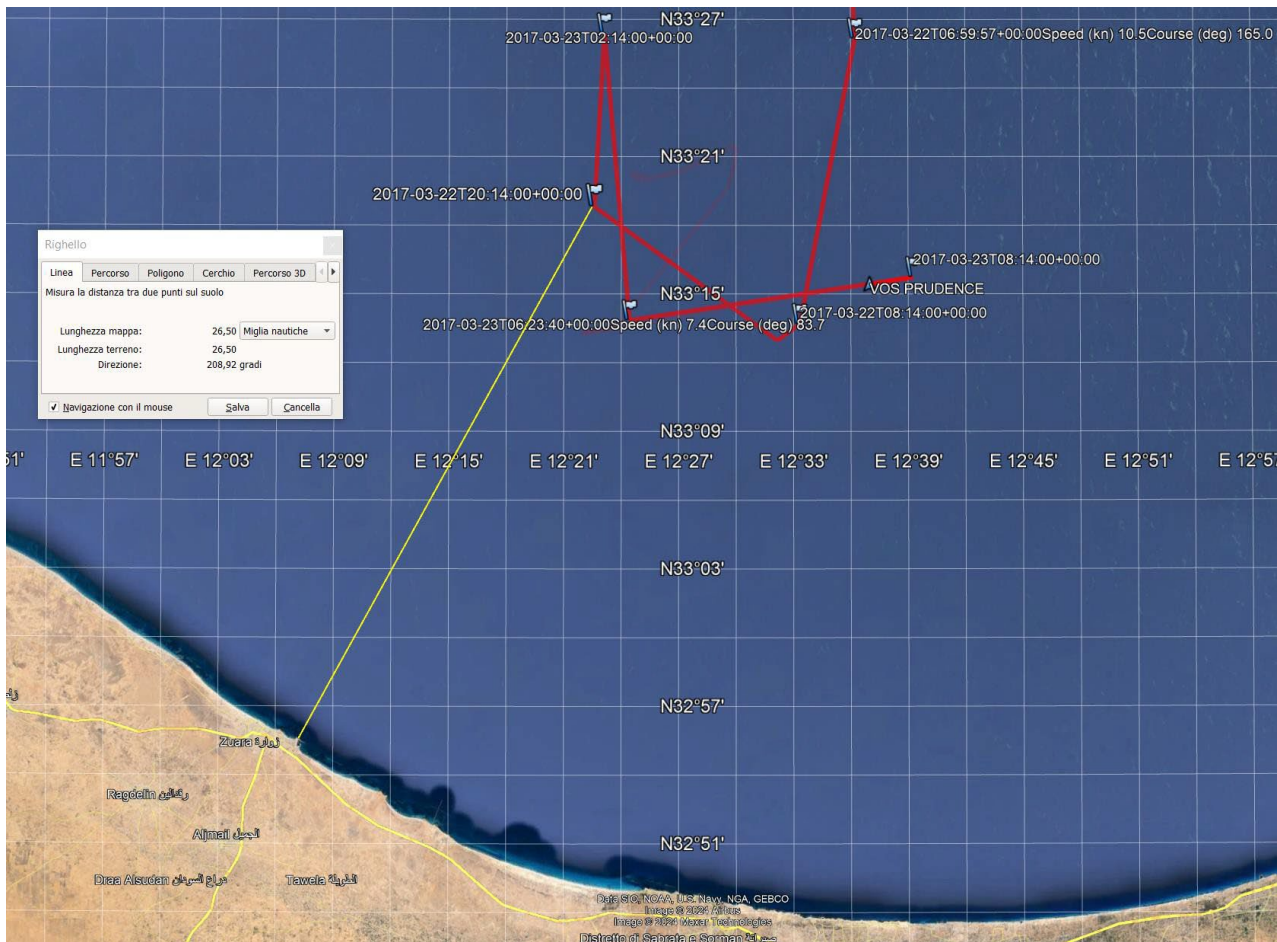
VOS PRUDENCE emerge che neanche il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO avesse notizie certe in ordine all'eventuale arrivo di barche di migranti, tanto che KENNES MATTHIAS e FABBRI TOMMASO orientavano le loro previsioni sull'arrivo delle barche dei migranti in termini di probabilità in relazione alle condizioni metereologiche.

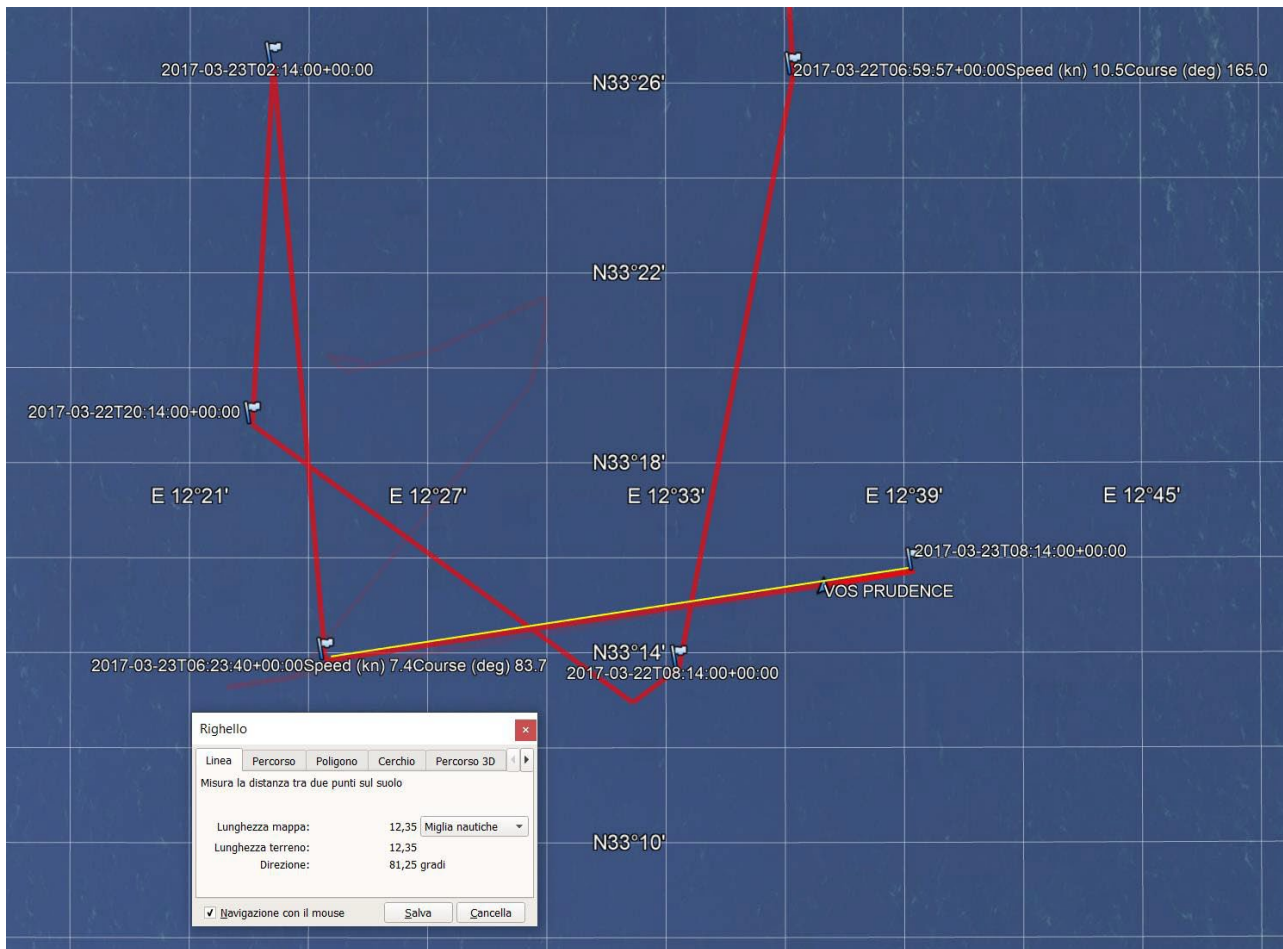
-
- 3° UOMO: ah! (inc.le) così (inc.le)
2° UOMO: ora praticamente **a quanto ho capito andiamo a Sar 1**
3° UOMO: eh!
2° UOMO: giriamo, vediamo se...
3° UOMO: a nord...
2° UOMO: non l'ho capito, **dovremmo fare tipo Sar1, Sar2...** poi vabbò però...
3° UOMO: sì, però (inc.le)
2° UOMO: (inc.le) **ce l'abbiamo di prua**, poi... poi basta...
3° UOMO: **piano piano**, (inc.le) **nord, arrivi a 30 miglia... metti al minimo...**
2° UOMO: (inc.le) balla...
3° UOMO: **se si sta bene, si fermano anche i motori...**
4° UOMO: (inc.le)
2° UOMO: euh! (inc.le) e poi Lorè non lo, poi ci sono questi due qua... Iuventa e quell'altra, Sea Watch...
4° UOMO: a dopo...
3° UOMO: a dopo...
2° UOMO: tanto se Sali... venendo qua così, fai così ce li escapoliamo...
3° UOMO: **ma loro vogliono partire da Sar1 domani mattina?**
2° UOMO: **adesso mi ha chiesto le previsioni, mi ha chiesto... allora può essere che domani partono, ma se domani partono non arrivano stama... cioè domani mattina.**
3° UOMO: e quando arrivano?
2° UOMO: (inc.le) **mi ha detto: che previsioni (inc.le)? ah... ah! Lui, Tommaso...** (inc.le) ah! **quindi è buono oggi, è buono pure domani. Quindi è probabile che domani partano...** (inc.le) **se partono domani, mò che ne so, uno dice una cosa, uno ne dice un'altra...**
(inc.le) *mi ha detto: che previsioni (inc.le)? ah... ah! Lui, Tommaso... (inc.le) ah! quindi è buono oggi, è buono pure domani. Quindi è probabile che domani partano... (inc.le) se partono domani, adesso che ne so, uno dice una cosa, uno ne dice un'altra...*
N.d.t. dal minuto 00:21:27 al minuto 00:23:25 nessuna conversazione o in lontananza incomprensibile, rumori ambientali.
5° UOMO: (inc.le)
2° UOMO: oih! (inc.le)
5° UOMO: do annamo?
Dove andiamo?
2° UOMO: Sar1, anzi no, secondo me, mi sa che è meglio salire su adesso...
[...]
5° UOMO: ma ora com'è la... il programma? Noi siamo Sar1
1° UOMO: io me ne stavo a 30... stanotte...
5° UOMO: quindi io adesso volendo posso anche portarmi a (inc.le)
1° UOMO: (inc.le) stare una notte qua...
5° UOMO: è inutile che vado qua su Sar 1 e poi giro sulla (inc.le)
1° UOMO: vai a girare a (inc.le)
5° UOMO: esatto!
1° UOMO: gli altri dove sono?
5° UOMO: gli altri son dietro di noi, li vedi? Questo è il punto dei 30 miglia...
1° UOMO: (inc.le) sì (inc.le)
5° UOMO: (inc.le)
1° DONNA: (inc.le)
5° UOMO: allora, io giro e piano piano me ne vado su...
1° DONNA: (inc.le)

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

In tale quadro la nave VOS PRUDENCE il 22.3.2017 poco dopo le ore 8.14Z (ore 9.14A) ha orientato la propria rotta verso NordOvest; dalle ore 14.00Z (ore 15.00A) alle ore 16.00Z (ore 17.00A) ha eseguito un'ulteriore esercitazione di salvataggio; dalle ore 20.14Z (ore 21.14A) si è diretta verso Nord a velocità ridotta; il 23.3.2017 alle ore 2.14Z (ore 3.14A), a poco più di 30 miglia nautiche dalla costa, ha invertito la rotta verso Sud-SudEst; infine, dalle ore 6.23Z (ore 7.23A), a poco più di 20 miglia nautiche dalla costa, alle ore 8.14Z (ore 9.14A) ha seguito la rotta verso Ovest-NordOvest alla velocità di crociera di 7.4 miglia nautiche.





Dai dati di localizzazione e dal tracciamento su mappa delle rotte seguite dalla nave VOS PRUDENCE emerge che, dopo la navigazione notturna "conservativa", nelle ore mattutine del 23.3.2017 la nave ha perlustrato un tratto di mare di 12 miglia nautiche nella ragionevole previsione che, a seguito del miglioramento delle condizioni meteomarine, potessero arrivare imbarcazioni di migranti da soccorrere.

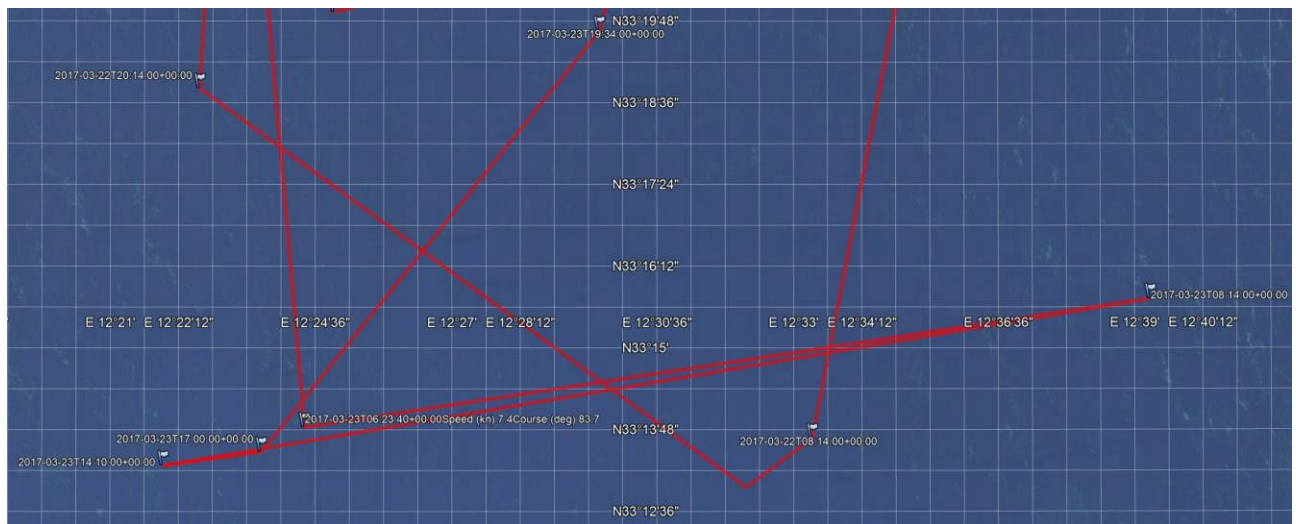
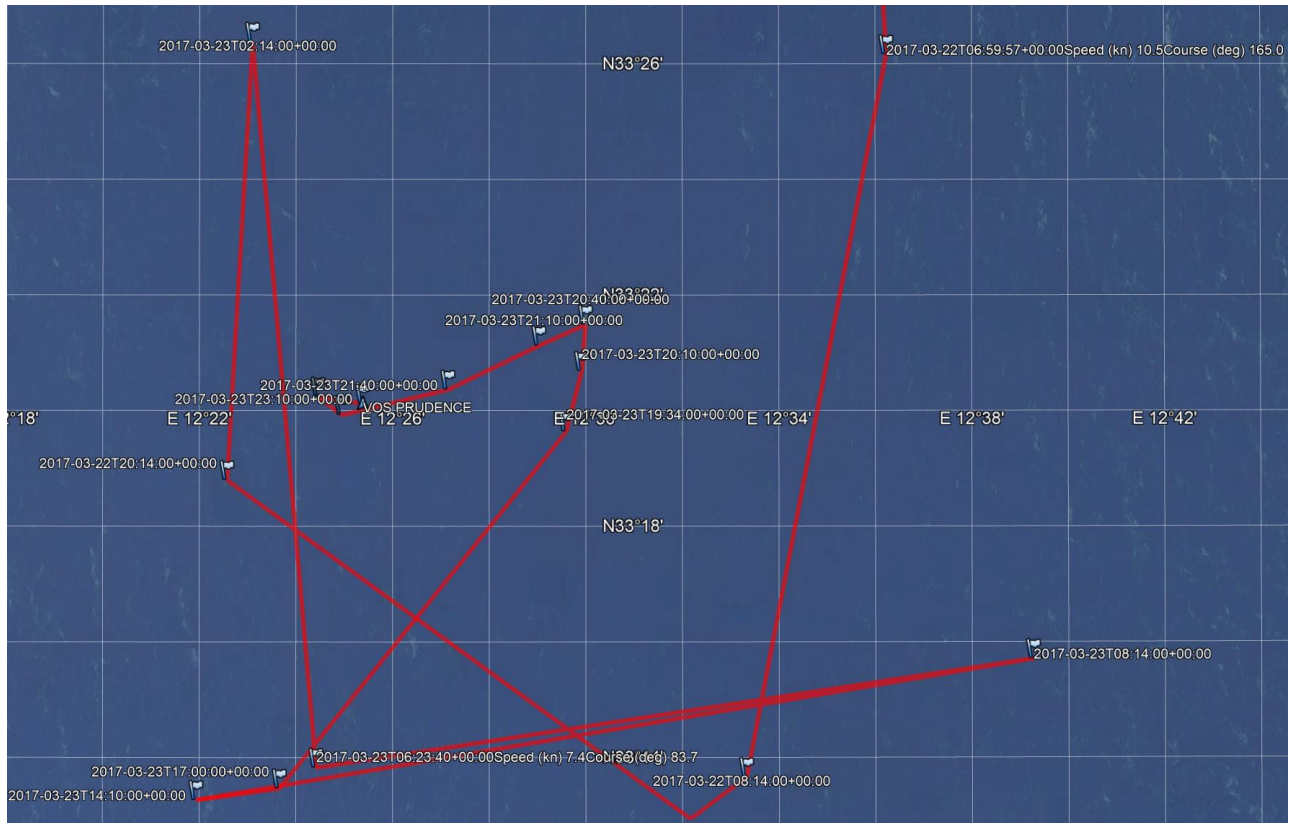
La perlustrazione, peraltro, è continuata anche durante tutta la giornata e nella notte del 23.3.2017, con la precisazione che dalle ore 14.55Z (ore 15.55A) alle ore 16.05Z (ore 17.05A) è stata svolta un'ulteriore esercitazione di salvataggio e di avvistamento⁷³.

⁷³ Dalla conversazione ambientale n. 705 del 22.3.2017 delle ore 16.32Z (ore 17.32A), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, emerge che l'esercitazione di avvistamento non era stata svolta nel pomeriggio del 22.3.2017, in quanto secondo le indicazioni del personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO non sarebbe stata utile ("*non serve*") in quel momento, ma era stata programmata per le prime ore del mattino del 23.3.2017:

- 5° UOMO: ma tu (inc.le) me lo dici a che ora è a sveglia domani mattina, non è che poi all'ultimo
 ma tu (inc.le) me lo dici a che ora è la sveglia domani mattina, non è che poi all'ultimo
- 1° UOMO: tu dissi (inc.le)

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Te l'ho detto (inc.le)

5° UOMO: alle cinque e mezza io sapevo, alle sei pronti... (inc.le)

4° UOMO: (inc.le) **domani devono fare il Training sul ponte a guardare col binocolo e quello gli ha detto: ma iniziamo oggi fino alle 4 di pomeriggio... gli ha detto: no, no! oggi non serve... domani, dalle sei di mattina...**

5° UOMO: due persone sul ponte col binocolo... (inc.le)

4° UOMO: ah! (inc.le) ouh! E Franco Rosso... noi siamo Franco Rosso Agenzia... Agenzia Viaggi e Turismo... ah!

5° UOMO: (inc.le) io avevo sentito cinque e mezza sei...



Anche in considerazione delle rotte e delle ridotte velocità di crociera tenute e dell'attività di perlustrazione svolta, allora, deve ragionevolmente escludersi che il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO e l'equipaggio della nave VOS PRUDENCE avessero specifiche informazioni riservate, preventivamente acquisite, in ordine all'arrivo la mattina del 23.3.2017 di determinate imbarcazioni di migranti in un punto preciso dell'area SAR 1.

Viceversa, è assolutamente ragionevole ritenere che il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO, nella finestra di condizioni metereologiche favorevoli previste per la giornata del 23.3.2017⁷⁴, ipotizzasse come probabile l'arrivo di imbarcazioni di migranti nell'area SAR 1.

Del resto, non può, poi, trascurarsi di notare che nella conversazione n. 922 del 25.3.2017 delle ore 5.02Z (ore 6.02A)⁷⁵ KENNES MATTHIAS ha escluso l'esistenza di contatti diretti in Libia che fornissero informazioni in ordine agli imbarchi dei migranti.

⁷⁴ Dalla conversazione ambientale n. 754 del 23.3.2017 delle ore 5.04Z (ore 6.04A), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, risulta che il mare fosse calmo:

2° UOMO: il mare è uno spettacolo 'mbare... (inc.le)

3° UOMO: mare forza olio...

⁷⁵ Conversazione n. 922 del 25.3.2017 delle ore 5.02Z (ore 6.02A):

2° UOMO: Mattias ma di voi non c'è nessuno, diciamo, già a... in Libia che cura... cioè, non che cura... che però magari può darvi delle informazioni più mirate.

1° DONNA: c'è un progetto...

3° UOMO: siamo o... siamo nel centro di detenzione della... (inc.le) in Ciad (inc.le) per denunciare...

2° UOMO: i maltrattamenti...

3° UOMO: i maltrattamenti... **però contatti per sapere se si imbarcano diretti... no, questo no...** indirettamente

1° DONNA: no, (inc.le)

3° UOMO: loro... indirettamente in città...

2° UOMO: in direttamente, sì, sì, tra le righe, diciamo... (inc.le)

In tale quadro deve ritenersi priva di qualsiasi significativa rilevanza la conversazione ambientale n. 748 del 23.3.2017 delle ore 2.56Z (ore 3.56A)⁷⁶ nella quale alcuni membri dell'equipaggio della nave VOS PRUDENCE esprimevano delle valutazioni "sociopolitiche" sulle attività di soccorso ai migranti, senza alcun riferimento specifico a fatti o circostanze che possano consentire di avvalorare i giudizi genericamente espressi.

Alla stregua degli elementi esaminati e delle argomentazioni svolte, allora, difetta qualsiasi condotta idonea a procurare l'ingresso illegale di migranti in Italia.

Infatti, sul piano materiale ed oggettivo la direzione delle condotte - concretizzatesi nelle rotte e nelle velocità di crociera - tenute dall'equipaggio della nave VOS PRUDENCE e dal personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO non è affatto correlata all'ingresso illegale in Italia dei migranti, in ipotesi sulla base di informazioni riservate e senza alcuna preventiva comunicazione all'I.M.R.C.C., posto che i comportamenti tenuti sono stati orientati da una generale attività di ricerca e soccorso e dall'esigenza di far fronte alle condizioni meteomarine avverse.

Peraltro, nel contesto nel quale l'interesse del personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO di arrivare il 22.3.2017 intorno alle ore 5.00 (in realtà "tra le 3 e le 6")⁷⁷ nella zona SAR 1 è

⁷⁶ Conversazione ambientale n. 748 del 23.3.2017 delle ore 2.56Z (ore 3.56A) intercorsa, all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra il Primo ufficiale MAZZARELLO LORENZO (1° UOMO), il Secondo ufficiale CARONCHIA MARCO (2° UOMO) e il timoniere GAROFALO GERARDO (3° UOMO):

1° UOMO: io vedo, comunque, speculazione... oh! Non è che mi stiano così simpatici questi qua...

2° UOMO: eh! (inc.le)

1° UOMO: ci passerei sopra con la prua... non è che...

2° UOMO: eh, eh... e non sei l'unico, vè... eh!

1° UOMO: eh! però la vedo una cosa troppo sporca, troppo...

3° UOMO: ma qua (inc.le)

2° UOMO: è una Mafia, è una Mafia...

1° UOMO: cioè è una Mafia, ma fatta anche male, nel senso... io sto... sto pigliando soldi sulle vite umane, su bambini...

2° UOMO: quello è il problema... questi fanno un busin...

1° UOMO: è quello che mi fa girare i (inc.le)

2° UOMO: fanno business sulle persone...

1° UOMO: fanno business sulle persone...

2° UOMO: quello è il problema...

3° UOMO: e questi qua so trafficanti...

1° UOMO: eh! qui stiam facendo i trafficanti, solo che dall'esterno...

2° UOMO: eh!

1° UOMO: nel senso che... so già che ne parte tot...

2° UOMO: eh!

1° UOMO: arrivano qua...

3° UOMO: so trafficanti questi qua che stanno a bordo, questo per l'Europa e questi qua che vengono da... che mandano quelli là... so trafficanti primo... è un bel business...

⁷⁷ Dalla conversazione ambientale n. 585 del 20.3.2017 delle ore 22.46Z (ore 23.46A) intercorsa, all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra CUZZOLINO LUIGI e KENNES MATTHIAS, emerge l'indicazione da parte di KENNES MATTHIAS dell'orario preferito per arrivare nell'area di destinazione finale SAR 1 tra le ore 3.00 e le ore 6.00

riconducibile al fatto notorio della partenza delle barche dei migranti in orario notturno, in assenza di elementi dimostrativi della disponibilità da parte del personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO di specifiche informazioni in ordine all'orario di arrivo delle imbarcazioni dei migranti, va rimarcato che né il 22.3.2017, né il 23.3.2017 la nave VOS PRUDENCE ha effettuato operazioni di soccorso di migranti.

Non è, allora, individuabile qualsivoglia attività che sarebbe stata materialmente favorita dal personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO e dall'equipaggio della nave VOS PRUDENCE per consentire l'ingresso illegale di migranti in Italia.

Pertanto, finché il personale della nave VOS PRUDENCE non avesse avvistato le barche dei migranti o non avesse ottenuto informazioni specifiche sulla sussistenza degli indicatori tipici di una fase di *incertezza, allarme o pericolo* il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO non avrebbe potuto effettuare alcuna valutazione sulla sussistenza dei presupposti di un evento SAR.

A tal proposito va notato che l'art. 9 Regolamento (UE) 656/2014 del Parlamento e del Consiglio del 15.5.2014 (recante norme per la sorveglianza delle frontiere marittime esterne nel contesto della cooperazione operativa coordinata dall'Agenzia europea per la gestione della cooperazione operativa alle frontiere esterne degli Stati membri dell'Unione Europea) prevede che le valutazioni in ordine alla sussistenza per un'imbarcazione di una fase di *incertezza, allarme o pericolo*⁷⁸ vanno effettuate nel corso di un'*operazione marittima*, precisando che la richiesta di assistenza da parte di un'imbarcazione non costituisce l'unico fattore per determinare l'esistenza di una situazione di pericolo.

Fino a tale momento, quindi, non sarebbe sorto in capo al comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO alcun obbligo di comunicazione all'I.M.R.C.C. e di soccorso dei migranti.

("tra le 3 e le 6") del 22.3.2017, mentre è stato CUZZOLINO LUIGI, anziché KENNES MATTHIAS, nella successiva conversazione ambientale n. 586 del 21.3.2017 delle ore 23.17z (ore 00.17A) intercorsa, all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra CUZZOLINO LUIGI e KENNES MATTHIAS, a determinare nelle ore 5.00 del 22.3.2017 l'orario di arrivo nell'area SAR 1 ("*noi facciamo così, ormai stasera continuiamo con questa velocità, (inc.le) domani mattina facciamo (inc.le) dopodiché (inc.le) riduciamo, riduciamo la velocità e andiamo più piano, che ne dici? e dobbiamo arrivare qua alle 5 di mattina... abbiamo pure più tempo per fare le vestizioni e tutto... e alle 5 qua possiamo arrivare tranquillamente*").

⁷⁸ Il Piano SAR marittimo nazionale distingue tre fasi dell'emergenza:

- *incertezza*: allorché una situazione di pericolo sia meramente possibile, ma non vi siano ancora elementi sufficienti per ritenerla ragionevolmente probabile;
- *allarme*: allorché risulti una situazione di potenziale pericolo, ma non risulti ancora un reale pericolo per la vita delle persone;
- *pericolo*: allorché risulti ragionevolmente probabile una situazione di pericolo grave ed imminente per la vita umana, ancorché solo ragionevolmente presumibile e non necessariamente verificato.

Pertanto, con riferimento ai supposti appuntamenti concordati, senza arrivo di migranti, e all'omessa comunicazione all'I.M.R.C.C. delle informazioni concernenti ipotetici arrivi di migranti il 22.3.2017 e il 23.3.2017 le condotte contestate non sono idonee a rientrare nello schema tipico della fattispecie di cui all'art. 12 comma 1 D.L.vo 286/1998 e ad integrare gli elementi costitutivi del reato di favoreggiamento dell'immigrazione illegale.

In definitiva, quindi, per le condotte contestate del 22 e 23.3.2017, nei confronti di CATANIA PIETRO MAURIZIO, KENNES MATTHIAS, FABBRI TOMMASO e TRAINITI MICHELE deve emettersi sentenza di non luogo a procedere in ordine all'imputazione di cui al capo 20) perché il fatto non sussiste.

* * * * *

7. CAPO 20): EPISODIO DEL 25-26.3.2017

Le condotte del 25 e 26.3.2017 sono contestate al **capo 20)** a CATANIA PIETRO MAURIZIO (quale comandante della nave italiana VOS PRUDENCE di proprietà della VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.), a KENNES MATTHIAS (quale team leader della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO), a FABBRI TOMMASO (quale capo progetto della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO), e a TRAINITI MICHELE (quale coordinatore operazioni SAR della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO).

In particolare, ai predetti imputati si contestano, in concorso con soggetti ignoti, le condotte di favoreggiamento dell'immigrazione illegale e di trasporto di stranieri, per avere indirizzato la nave italiana VOS PRUDENCE verso l'area SAR 1 e aver rallentato la velocità di crociera in modo da raggiungere il 26.3.2017 all'orario concordato, ossia alle ore 5.00, l'area SAR 1 nella quale l'I.M.R.C.C. poi ha inviato la predetta nave per soccorrere i 450 migranti trasportati su un barcone di legno, in tal modo procedendo ad una consegna concordata di migranti.

In prospettiva accusatoria le fonti probatorie delle condotte del 25 e 26.3.2017 sono riportate nell'informativa della Squadra Mobile della Questura di Trapani, del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato di Roma e del Nucleo Speciale di Intervento del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di Roma del 10.6.2020.

Si riporta, con diverso carattere grafico, la parte di interesse della predetta informativa di p.g. del 10.6.2020:

Gli eventi di che trattasi sono stati già ampiamente riferiti a codesta A.G. nel corpo delle informative redatta da questa P.G. in data 20 novembre 2018 (All. 110). Di seguito si ripropone la descrizione delle condotte, aggiornata con le ulteriori risultanze investigative emerse

all'esito dell'analisi dei dati acquisiti in sede di incidente probatorio, compiutamente relazionata nel capitolo incidente probatorio e i dati derivanti dall'analisi.

La ricostruzione degli eventi stessi e la contestuale analisi investigativa, fonda principalmente sulle seguenti fonti di prova:

- giornale nautico – libro secondo “giornale generale di contabilità” della nave “VOS HESTIA” (All. 111);
- intercettazioni ambientali captate a bordo della nave VOS PRUDENCE riportate in estratto nel corpo del presente capitolo;
- scheda evento SAR di I.M.R.C.C n. 333 (già in all. 107), 337 e 338. (All. 112 e 113);
- brogliaccio di I.M.R.C.C. dei giorni compresi tra il 20 e il 28 marzo 2017 (già in all. dal 77 al 104).

Si evidenzia che nella navigazione della VOS PRUDENCE di cui al presente paragrafo (La Valletta il 20.03.2017 – Trapani 28.03.2017) erano presenti a bordo anche Tommaso FABBRI nato a Siena il 21/11/1973 - Capo progetto di Medici Senza Frontiere - Missione Italia e Michele TRAINITI nato a Udine il 21.08.1975 - Coordinatore operazioni SAR di Medici Senza Frontiere – Missione Italia (liste equipaggio e passeggeri già in allegato 108 e 109).

Tanto premesso deve, ora, darsi conto delle conversazioni ambientali, avvenute nella plancia della nave VOS PRUDENCE, riportate, in quanto ritenute rilevanti, nell'informativa di p.g. del 10.6.2020, con la precisazione che le conversazioni intercettate vengono riprodotte nei passi essenziali nella versione trascritta dai periti con le indicazioni degli interlocutori desumibili dalle indicazioni della p.g. o dal tenore dell'intera conversazione.

La prima captazione riportata nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 è la conversazione ambientale n. 970 del 25.3.2017 delle ore 20.11Z (ore 21.11A) intercorsa tra KENNES MATTHIAS e il Secondo ufficiale CUZZOLINO LUIGI, nel corso della quale alle ore 20.30Z (ore 21.30A) KENNES MATTHIAS ha chiesto a CUZZOLINO LUIGI di raggiungere l'area SAR 1 il 26.3.2017 alle ore 5.00:

Mattias: Luigi, **domani, mattina...**

Cuzzolino: sì.

Mattias: **possiamo essere alle cinque...**

Cuzzolino: dove?

Mattias: **già là... nella... nel punto? Al Sar?**

Cuzzolino: **a Sar 1?**

Mattias: sì.

Cuzzolino: **ok! Se vuoi ci possiamo avvicinare pure ora, ora siamo a 32 miglia.**

Mattias: **no, no, no... ba... no, alle... se ci siamo alle... alle cinque va bene.**

Cuzzolino: ok, alle cinque ci mettiamo là... a Sar 1...

Mattias: sì...

Con riferimento alla conversazione ambientale n. 970 del 25.3.2017 delle ore 20.11Z (ore 21.11A) nell'informativa della p.g. del 10.6.2020 vengono svolte le seguenti valutazioni:

Emerge, da una attenta lettura dei dialoghi, che il KENNES abbia disposto al CUZZOLINO di trovarsi la mattina successiva ad un preciso orario (ore 05.00) ed in un determinato punto denominato SAR1 (ricadente in una zona di mare antistante la località libica di Zwara a circa 24 miglia dalla costa), poiché era evidentemente certo (secondo la tesi investigativa di questa PG) che intorno alle ore 05:00 del mattino ivi sarebbero giunte unità con migranti; il senso di tale evidenza, peraltro, è stato pienamente compreso anche dal PARAGUAI (membro dell'equipaggio con qualifica di direttore di macchina), che ha commentato, dopo l'uscita di KENNES dalla plancia, equiparando ironicamente l'operato di MSF a quello di un noto operatore turistico (Alpitour).

Si intende porre la dovuta attenzione sull'accuratezza che il KENNES ripone nel rispettare l'orario di arrivo in quel determinato punto e più precisamente di raggiungerlo, proprio e soltanto alle ore 05.00. Infatti, quando CUZZOLINO gli prospetta la pacifica possibilità di raggiungere quel punto con anticipo (... omissis... se vuoi ci possiamo avvicinare... per ora siamo a 32 miglia... omissis ...), il KENNES stesso risponde negativamente e assertivamente, profferendo la seguente frase "... omissis ... no...se ci siamo alle 5 va bene ... omissis".

Orbene, tale circostanza che *prima facie* e solo apparentemente, potrebbe risultare di scarso o nullo rilievo, costituisce la chiave per l'emersione del disegno criminale del KENNES, che poi come si vedrà, verrà condiviso dal concorrente CATANIA. Infatti un elementare calcolo cinematico consente di dimostrare che la nave VOS PRUDENCE, che all'ora dell'intercettazione (21.30 circa del 25/03/2017) si trovava in una posizione distante appena 32 miglia dal punto di interesse (SAR1), avrebbe potuto raggiungere tale punto agevolmente ed in un tempo estremamente ridotto, navigando con una velocità di crociera normale. Come si vedrà, la scelta che inspiegabilmente (fatta salva l'ipotesi investigativa di un movente criminale) verrà prediletta sarà quella di procedere ad un moto lentissimo pur di rispettare con la massima precisione il tempo di arrivo sul punto di interesse. Si riporta nella tabella che segue un breve prospetto considerando i tempi relativi alla percorrenza in relazione alle diverse velocità pienamente assumibili da quel tipo di nave su un percorso di 32 miglia nautiche:

Velocità espressa in nodi (miglia/ora)	Tempo	Orario di stimato arrivo sul punto (considerando la partenza alle ore 21 ³⁰ del 25.03.17)
4	8h 00'	Ore 05 ³⁰ del 26.03.17
8	4h 00'	Ore 01 ³⁰ del 26.03.17
12	2h 40'	Ore 00 ¹⁰ del 26.03.17
Nota bene: la VOS PRUDENCE è una nave maggiore del tipo <i>SUPPLY VESSEL</i> dotata di motorizzazione e caratteristiche tecnico-costruttive che le consentono di navigare in crociera agevolmente a velocità comprese tra 08 e 12 nodi.		

Pertanto, l'esame della tabella appena riportata, unitamente alle premesse già fatte, fanno emergere la relevantissima inusualità del comportamento scelto e poi mantenuto per raggiungere il punto di interesse predetto. Infatti, atteso lo scopo apparente della missione – che dovrebbe rispecchiare i contenuti del contratto di noleggio e lo stesso *core business* della ONG – sarebbe stato logico aspettarsi che la nave VOS PRUDENCE fosse stata portata sul punto di possibile intercetto dei migranti al più presto possibile, senza indugio e senza perdere tempo.

Ma così non è stato.

L'unica spiegazione logica potrebbe essere rinvenuta nei seguenti aspetti, che costituiscono di fatto il movente:

- giungere al punto di interesse (SAR 1) esattamente al momento dell'atteso arrivo del gruppo di migranti, evidentemente sulla base di preve informazioni in possesso della ONG (e quindi veicolate al KENNES, che era in grado di impartire disposizioni operative nella plancia della nave), così potendo mettere in atto il consueto *modus operandi* già riscontrato in varie fasi della predetta indagine di farsi trovare "al posto giusto e al momento giusto" quando poi "casualmente" sarebbe stato attivato il coordinamento da parte di IMRCC e quindi la nave VOS PRUDENCE sarebbe stata con la massima probabilità designata allo svolgimento del soccorso.
- Il personale della ONG presente sulla nave VOS PRUDENCE era fortemente motivato ad arrivare sul punto di interesse (SAR1) non tanto con tempestività, bensì con scientifica puntualità sull'orario preordinato, né prima né dopo (potrebbe addirittura descriversi come un vero e proprio intervento "rapace") anche per il fatto di evitare di attirare l'attenzione delle altre navi di altre ONG concorrenti che avrebbero potuto sottrarre la titolarità del soccorso. Come si è potuto accertare in vari frangenti della presente indagine, il personale della ONG MSF riponeva altissimo interesse sul conseguimento del maggior numero possibile di recuperi, nonché del raggiungimento di considerevoli cifre totali di migranti trasportati in Italia nel corso dell'anno, poiché tali dati statistici entravano asseritamente in diretta correlazione con il numero di donazioni percepite.

Va detto che a quel momento non era ancora stato conclamato alcun evento SAR in zone compatibili con lo scenario descritto (acque marittime antistanti le località libiche di Zwara – Sabrata a circa 24 miglia dalla costa) e che quindi la successiva coincidenza per luogo e orari con un evento SAR che poche ore dopo si sarebbe verificato, costituisce un elemento indiziario che a parere di questa PG assume notevole rilevanza, in particolare se messo a sistema con gli ulteriori elementi che si andranno ad esplicitare.

Peraltro, si rilevano evidenti analogie con il *modus operandi* già analizzato in occasione di condotte criminali precedenti tra cui, a mero titolo esemplificativo, si cita lo scenario di appena 3 giorni prima: infatti in tale scenario accaduto in data 22 e 23 marzo 2017, le stesse persone presenti a bordo della VOS PRUDENCE, avevano pianificato con esattezza e con

evidente preordinazione lo stazionamento in un dato orario e luogo compatibile con la rotta seguita dai migranti del cui viaggio uno o più rappresentanti di MSF avevano notizia (notizia della quale veniva accuratamente omessa la comunicazione ad IMRCC).

Gli sviluppi fattuali della notte compresa tra il 25 e il 26 marzo 2017 consentono di accertare che il piano criminale dei soggetti agenti (Matthias KENNES della ONG MSF e Pietro Maurizio CATANIA, comandante della nave) approdava a effettiva concretizzazione, poiché alle ore 02.15 la nave VOS PRUDENCE fu contattata da IMRCC in ordine alla necessità di soccorrere un barcone in legno con migranti a bordo ubicato in posizione 33°09'.7N – 012°28'E (posizione pienamente compatibile con il punto in cui la nave aveva progettato di dirigersi sin dalla notte precedente).

Tale soccorso veniva effettuato a partire dalle ore 05.00 circa (SIC! l'orario corrisponde, costituendo una singolarissima coincidenza, con le previsioni ed indicazioni fornite da KENNES la sera precedente nella plancia della nave al secondo ufficiale di coperta CUZZOLINO) e conduceva al recupero di 450 migranti che successivamente venivano condotti in Italia e sbarcati nel porto di Trapani. Le operazioni di soccorso si concludevano alle ore 06.23 circa.

Orbene, le valutazioni svolte dalla p.g. nell'informativa del 10.6.2020 in relazione alla conversazione ambientale n. 970 del 25.3.2017 delle ore 20.11Z (ore 21.11A) non possono essere condivise, posto che, ancora una volta, da un dato del tutto ipotetico, parziale e privo di significato univoco, senza tenere conto complessivamente di tutti gli elementi disponibili, vengono sviluppate considerazioni e raggiunte conclusioni presentate come certe.

Infatti, la richiesta avanzata da KENNES MATTHIAS a CUZZOLINO LUIGI - nella conversazione n. 970 del 25.3.2017 delle ore 20.11Z (ore 21.11A) - di raggiungere l'area SAR 1 alle ore 5.00 del 26.3.2017 non è univocamente dimostrativa della disponibilità da parte del personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO di specifiche informazioni riservate in ordine all'arrivo a quell'ora di determinate barche di migranti.

A tal proposito deve, intanto, sottolinearsi che la richiesta di KENNES MATTHIAS riguardava l'arrivo nella vasta area SAR 1 e non in uno specifico punto della stessa, con la conseguenza che a partire dalle ore 5.00 la nave VOS PRUDENCE avrebbe iniziato le operazioni di perlustrazione dell'area in questione.

Inoltre, non può ragionevolmente escludersi che l'interesse del personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO di arrivare il 26.3.2017 intorno alle ore 5.00 nella zona SAR 1 fosse da ascrivere, anziché a specifiche informazioni riservate, al fatto notorio della partenza delle barche dei migranti in orario notturno con conseguente arrivo al confine delle acque territoriali alle prime luci del giorno.

Va, poi, rimarcato che non risulta alcun contatto, alcun messaggio, alcuna conversazione o alcun riferimento anche indiretto in base al quale poter affermare che KENNES MATTHIAS, il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO o l'equipaggio della nave VOS PRUDENCE avessero specifiche informazioni riservate in ordine all'arrivo di determinate barche di migranti il 26.3.2017 intorno alle ore 5.00 nella zona SAR 1.

Va, altresì, notato che la circostanza in base alla quale KENNES MATTHIAS ha rappresentato a CUZZOLINO LUIGI che non fosse necessario raggiungere l'area SAR 1 prima delle ore 5.00 del 26.3.2017 ("*Cuzzolino: ok! Se vuoi ci possiamo avvicinare pure ora, ora siamo a 32 miglia. - Mattias: no, no, no... ba... no, alle... se ci siamo alle... alle cinque va bene*") non ha alcuna peculiare valenza dimostrativa delle ipotizzate specifiche informazioni riservate in possesso del personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO.

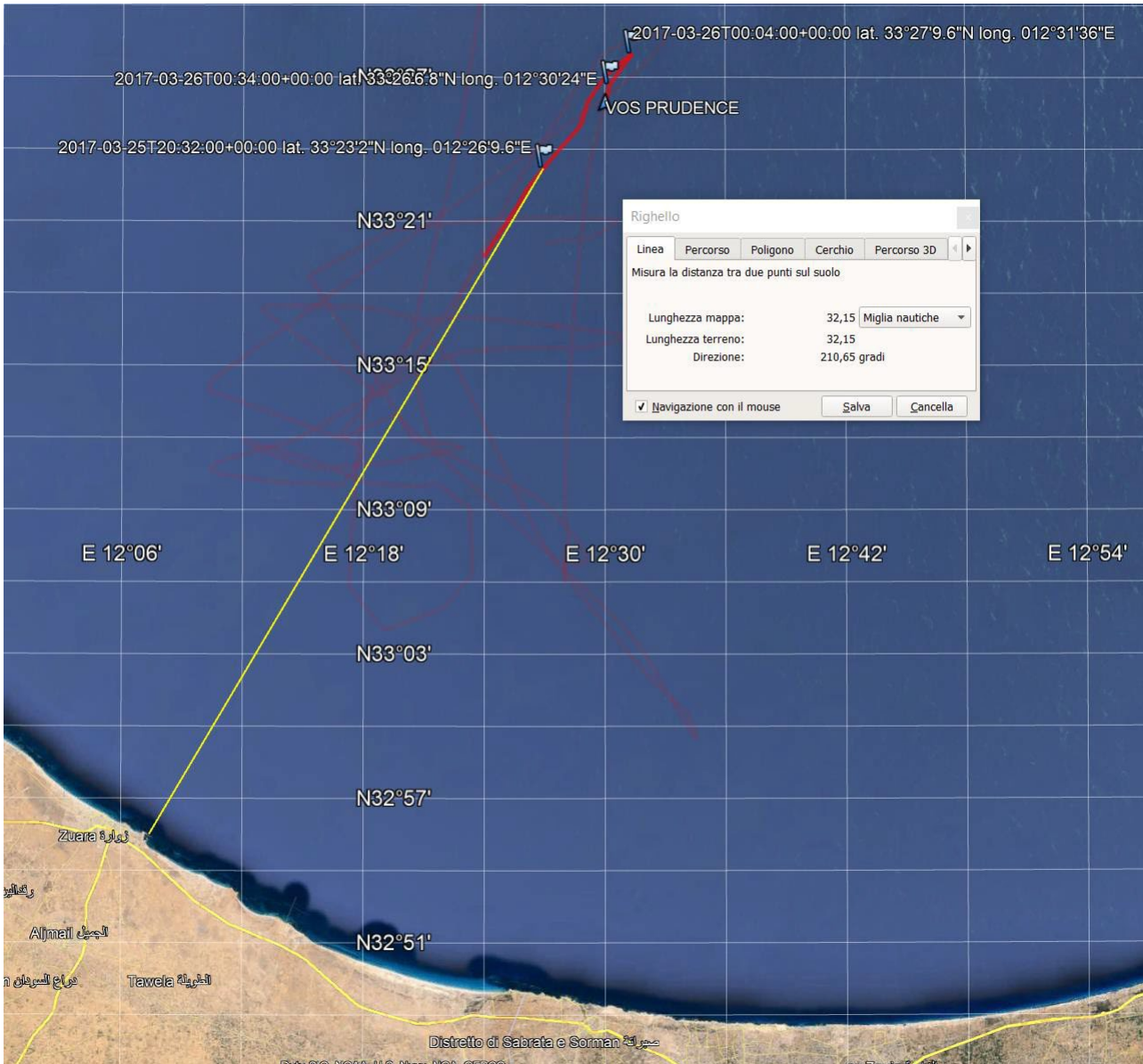
A tal proposito va sottolineato, peraltro, che KENNES MATTHIAS non ha chiesto affatto a CUZZOLINO LUIGI di rallentare la velocità di crociera della nave VOS PRUDENCE, ma si è limitato ad evidenziare che non fosse necessario avvicinarsi subito all'area SAR 1.

Al riguardo va, peraltro, evidenziato che dai dati di posizionamento e tracciamento su mappa della nave VOS PRUDENCE risulta che il 25.3.2017 alle ore 20.30Z (ore 21.30A) - allorchè KENNES MATTHIAS ha chiesto a CUZZOLINO LUIGI di raggiungere l'area SAR 1 il 26.3.2017 alle ore 5.00 - la nave si trovava in posizione lat. 33°23'12"N long. 012°26'57"E, a 32 miglia nautiche dalla costa libica e viaggiava già da tempo a velocità ridotta, con rotta verso NordEst, ossia in allontanamento dalla costa e dall'area SAR 1.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 18:56:49 +0000	33°19.3261'N	12°23.84'E	3.0	34.4
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:02:00 +0000	33°19.56'N	12°24.04'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:03:48 +0000	33°19.6284'N	12°24.0765'E	3.1	33.5
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:11:48 +0000	33°19.9778'N	12°24.3519'E	3.2	33.3
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:14:57 +0000	33°20.1158'N	12°24.4616'E	3.1	33.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:18:18 +0000	33°20.2621'N	12°24.5773'E	3.1	34.3
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:24:37 +0000	33°20.5359'N	12°24.79'E	3.1	32.1
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:28:08 +0000	33°20.6897'N	12°24.9079'E	3.1	33.5
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:32:00 +0000	33°20.88'N	12°25.08'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:37:38 +0000	33°21.1049'N	12°25.2326'E	3.1	32.6
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:47:37 +0000	33°21.5529'N	12°25.5802'E	3.2	32.9
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:50:38 +0000	33°21.6898'N	12°25.6857'E	3.0	32.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:56:48 +0000	33°21.9393'N	12°25.8595'E	2.7	28.4
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:59:48 +0000	33°22.0589'N	12°25.9328'E	2.6	26.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:02:57 +0000	33°22.1786'N	12°26.0123'E	2.5	30.1
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:09:09 +0000	33°22.4126'N	12°26.1812'E	2.6	35.4
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:12:09 +0000	33°22.5094'N	12°26.2791'E	2.5	37.8
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:18:17 +0000	33°22.7068'N	12°26.4693'E	2.4	37.0
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:21:27 +0000	33°22.8091'N	12°26.5679'E	2.5	40.8

N. 4060/2016 R.G.N.R.
 N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:27:29 +0000	33°23.0056'N	12°26.7674'E	2.5	39.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:32:00 +0000	33°23.2'N	12°26.96'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:36:49 +0000	33°23.3087'N	12°27.0599'E	2.5	39.5
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:46:17 +0000	33°23.6169'N	12°27.3696'E	2.5	40.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:49:37 +0000	33°23.7231'N	12°27.4768'E	2.4	38.3
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:52:58 +0000	33°23.8274'N	12°27.5784'E	2.4	41.4
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:59:07 +0000	33°24.0203'N	12°27.7756'E	2.5	40.7



La circostanza, poi, che nella conversazione n. 970 del 25.3.2017 delle ore 20.11z (ore 21.11A) il direttore di macchina PARAGUAI ADALBERTO, poco dopo l'allontanamento di KENNES MATTHIAS dalla plancia della nave VOS PRUDENCE, abbia evocato il noto operatore turistico "Alpitour" va

correlata ad un episodio non del tutto chiaro - inizialmente richiamato nella parte della conversazione antecedente all'arrivo nella plancia di KENNES MATTHIAS⁷⁹ e successivamente ripreso dopo l'allontanamento di KENNES MATTHIAS⁸⁰ - che non può univocamente ritenersi riferito alla richiesta di raggiungere l'area SAR 1 alle ore 5.00 del 26.3.2017.

Pertanto, sulla base degli elementi individuati nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 non può ritenersi affatto accertato che il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO e l'equipaggio della nave VOS PRUDENCE avessero specifiche informazioni riservate, preventivamente acquisite, in ordine all'arrivo alle ore 5.00 del 26.3.2017 di determinate imbarcazioni di migranti nell'area SAR 1, con la conseguenza che non risulta in alcun modo che la rotta e la velocità della nave VOS PRUDENCE siano state condizionate dall'esigenza di raggiungere un luogo predeterminato in un orario preventivamente concordato con gli organizzatori del viaggio dei migranti ipoteticamente attesi.

Piuttosto, è assolutamente ragionevole ritenere che la richiesta avanzata da KENNES MATTHIAS a CUZZOLINO LUIGI - nella conversazione n. 970 del 25.3.2017 delle ore 20.11Z (ore 21.11A) - di raggiungere l'area SAR 1 alle ore 5.00 del 26.3.2017 sia da ascrivere al fatto notorio della partenza delle barche dei migranti in orario notturno con conseguente arrivo al confine delle acque territoriali alle prime luci del giorno.

* * *

⁷⁹ Conversazione n. 970 del 25.3.2017 delle ore 20.11Z (ore 21.11A):

3° UOMO: (inc.le) un messaggio di merda, guarda ne mancavano due all'appello che li stannu cercannu. Comu sbarcanu chisti dui, siamo a posto...

(inc.le) un messaggio di merda, guarda ne mancavano due all'appello che li stanno cercando. Come sbarcano questi dui, siamo a posto...

1° UOMO: (inc.le) l'appello

3° UOMO: (inc.le) l'appello chi s'avinu perso strada facendo, vicino a casba... mò questi qua(inc.le) questi qua che loro partono, l'appuntamento è quello, nel trangolo... do quadrangolo di bermuda... mi son rotto i coglioni.

(inc.le) l'appello chè si erano persi strada facendo, vicino a casa... adeso questi qua (inc.le) questi qua che loro partono, l'appuntamento è quello, nel triangolo... nel quadrangolo delle bermuda... mi sono rotto i coglioni.

⁸⁰ Conversazione n. 970 del 25.3.2017 delle ore 20.11Z (ore 21.11A):

3° UOMO: invia (inc.le) te l'avevo detto, io son salito prima e ti avevo detto sul (inc.le)

Cuzzolino: dove?

3° UOMO: **Alpitud...**

Cuzzolino: eh!

3° UOMO: **c'era, c'era tutto già su Alpitud...**

Cuzzolino: ah! sì?

3° UOMO: sì (inc.le) tutto...

Cuzzolino: sul fronte... (inc.le) ne mancavano due all'appello (inc.le)

3° UOMO: (inc.le)

Cuzzolino: che forse avevano fatto tardi, si n'erinu a mangiari fora sa sira...

Ciò posto, deve ora evidenziarsi che la nave VOS PRUDENCE è stata coinvolta dall'I.M.R.C.C. nell'evento SAR 333 del 26.3.2017 a seguito della segnalazione della situazione di *distress* pervenuta all'I.M.R.C.C. alle ore 23.45Z del 25.3.2017 (ore 00.45A del 26.3.2017), tramite il telefono satellitare Thuraya 08821621259795, avente ad oggetto un barcone di colore blu partito una o due ore prima dalla città libica di Sabratah.

Al riguardo deve sottolinearsi, quindi, che l'evento SAR nel quale è stata coinvolta la nave VOS PRUDENCE è stato aperto a seguito della segnalazione diretta all'I.M.R.C.C. e ben prima delle ore 5.00 del 26.3.2017, con la conseguenza che risulta smentita l'ipotesi accusatoria in base alla quale la richiesta avanzata da KENNES MATTHIAS a CUZZOLINO LUIGI - nella conversazione n. 970 del 25.3.2017 delle ore 20.11Z (ore 21.11A) - di raggiungere l'area SAR 1 alle ore 5.00 del 26.3.2017 sarebbe stata frutto di informazioni riservate sull'orario e il punto di arrivo dell'imbarcazione dei migranti, derivanti da un pregresso accordo con gli organizzatori del viaggio per procedere ad una consegna concordata.

Tanto precisato in via preliminare, deve, ora, darsi conto della successione degli eventi emergenti dai brogliacci dell'I.M.R.C.C., dalle comunicazioni tra gli assetti navali e l'I.M.R.C.C., dai dati di localizzazione della nave VOS PRUDENCE e dalle conversazioni intercettate:

- alle ore 23.45Z del 25.3.2017 (ore 00.45A del 26.3.2017) il telefono satellitare Thuraya 08821621259795 contattava l'I.M.R.C.C. segnalando la presenza di 700/800 migranti su un barcone di colore blu partito una o due ore prima da Sabratah;
- alle ore 23.49Z del 25.3.2017 (ore 00.49A del 26.3.2017) la nave VOS PRUDENCE si trovava in posizione lat. 33°27'35.11"N long. 012°30'47.28"E e procedeva alla velocità di crociera di 1,1 nodi con rotta NordEst (51.3°), ossia in direzione opposta alla costa libica;
- alle ore 00.04Z (ore 1.04A) del 26.3.2017 la nave VOS PRUDENCE si trovava in posizione lat. 33°27'57.60"N long. 012°31'21.60"E;
- alle ore 00.10Z (ore 1.10A) del 26.3.2017 i migranti a bordo del barcone hanno fornito all'I.M.R.C.C. la posizione lat. 32°58'N long. 012°26'E, all'interno delle acque territoriali libiche, a 9 miglia nautiche dalla costa;

- alle ore 00.31Z (ore 1.31A)⁸¹ del 26.3.2017 l'I.M.R.C.C. comunicava⁸² alla nave VOS PRUDENCE di dirigersi nella posizione della nave IUVENTA (lat. 33°09'07"N long. 012°28'00"E) e forniva l'ultima posizione nota del barcone di colore blu dei migranti (THU 795);

⁸¹ Dall'estratto del Giornale nautico della nave VOS PRUDENCE del 26.3.2017 e dall'informativa di p.g. del 10.6.2020 emerge che la comunicazione da parte dell'I.M.R.C.C. alla nave VOS PRUDENCE, con la disposizione di raggiungere la posizione indicata per il soccorso di un barcone, è avvenuta alle **ore 2.15LT**.

Dalla documentazione trasmessa dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - compreso il relativo file audio (2017.03.26 00.31.21 UTC.wav) - emerge che la comunicazione in questione (inoltrata dall'utenza 0654937203 verso l'utenza 00881677730841) è avvenuta alle **ore 00.31Z** (ore 1.31A) ed ha avuto una durata di 4'12".

La discrasia tra i due orari - ore 00.31Z (risultante dal file) e ore 2.15LT (risultante dall'estratto del Giornale nautico) - si spiega considerando che nella notte tra il 25 e il 26.3.2017 alle ore 2.00A si è avuto il passaggio dall'ora solare all'ora legale (ore 3.00B), con la conseguenza che si è avuto un "salto in avanti" di 60'; per effettuare tale passaggio, allo scopo di ripartire equamente gli effetti sui tre turni di guardia notturni, l'orario locale (LT) adottato sulla nave VOS PRUDENCE è stato convenzionalmente impostato in modo da suddividere i 60' del "salto in avanti" in tre frazioni da 20' ciascuna da aggiungere ogni due ore a partire dalle ore 00.00UTC+2 (ore 22.00Z; ore 23.00A; ore 00.00B), tenuto conto che in Libia è sempre vigente l'ora legale corrispondente a UTC+2, secondo il seguente schema di corrispondenza:

23.00LT =	22.00Z (UTC+0)	23.00A (UTC+1)	00.00B (UTC+2)
23.00LT + 20' = 23.20LT	22.00Z	23.00A	00.00B
1.20LT + 20' = 1.40LT	00.00Z	1.00A	2.00B
3.40LT + 20' = 4.00LT	2.00Z	3.00A	4.00B

In tal modo la comunicazione delle ore 00.31Z (ore 1.31A e ore 2.31B) si colloca nella fase del "salto in avanti" di 20' dalle ore 1.20LT (ore 00.00Z; ore 1.00A; e ore 2.00B) alle ore 1.40LT (ore 00.00Z; ore 1.00A; e ore 2.00B), con la conseguenza che, tenuto conto della frazione di 40' in avanti rispetto alle ore 1.31A (ore 00.31Z e ore 2.11LT) e della durata della conversazione di 4'12", si spiega l'annotazione delle ore 2.15LT riportata sul Giornale nautico della nave VOS PRUDENCE del 26.3.2017.

⁸² Comunicazione del 26.3.2017 delle ore 00.31Z (ore 1.31A) da parte dell'I.M.R.C.C. alla nave VOS PRUDENCE:

UOMO 1 – Yes, Vos Prudence, good morning!

Sì, Vos Prudence, buongiorno!

UOMO 2 – Yes, good morning, Vos Pru... Prudence, Italian Coast Guard speaking. Just a moment!

Sì, buongiorno, Vos Pru... Prudence, sta parlando la Guardia Costiera Italiana. Solo un momento!

UOMO 1 – Ah, buongiorno, buongiorno!

Voce registrata – Attendere, prego, stiamo cercando il vos...

UOMO 2 – Good morning, duty office speaking Italian Coast Guard!

Buongiorno, l'ufficiale di turno che parla della Guardia Costiera Italiana!

UOMO 1 – Buongiorno, buongiorno, secondo ufficiale (inc.), buongiorno!

UOMO 3 – Buongiorno! E... allora, abbiamo Aquarius... do un aggiornamento veloce.

UOMO 1 – Sì.

UOMO 3 – Aquarius e Iuventa, penso che lo sappiate.

UOMO 1 – Sì.

UOMO 3 – Stanno già... stanno già effettuando attività SAR.

UOMO 1 – Ah, ah! Sì.

UOMO 3 – Quindi su questi eventi che stanno gestendo loro attualmente non ci sono problemi. Io vi chiamo perché **abbiamo ricevuto una segnalazione di un...**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 3 – **Non so se un barcone o un peschereccio, comunque un'unità abbastanza grossa, i migranti dicono...**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 3 – **...di essere in settecento.** Non abbiamo, ovviamente, la conferma di questo dato...

UOMO 1 – Ah!

UOMO 3 – ...però **ci serve...**

UOMO 1 – Ho capito, va beh.

UOMO 3 – ...il vostro... **il vostro intervento ai fini della salvaguardia della vita umana in mare. Quindi vi chiedo di dirigere...**

UOMO 1 – Certo!

UOMO 3 – ...e... **a sud...**

UOMO 1 – Sì. Ok.

UOMO 3 – ...**sulla posizione dello Iuventa**, l'ultima posizione che questo...

UOMO 1 – Dello Iuventa?

UOMO 3 – Sulla posizione, intanto, dello Iuventa. Avvicinatevi allo Iuventa, perché questo...

UOMO 1 – Ok.

UOMO 3 – ...questo evento, **questa imbarcazione**, che è l'evento **tre – tre - tre**, così parliamo con i numeri, faccio prima, evento tre – tre - tre...

UOMO 1 – Uhm, uhm!

UOMO 3 – ...**vede le luci di due navi**, quindi **vede sicuramente l'Aquarius e vede lo Iuventa**.

UOMO 1 – Sì, lo Iuventa, sì, sì.

UOMO 3 – L'ultima posizione nota, **l'ultima posizione che ci hanno dato i migranti venti minuti fa, era trentadue cinquantotto...**

UOMO 1 – Sì. Trentadue cinquantotto...

UOMO 3 – ...**zero dodici gradi, ventisei primi est.**

UOMO 1 – Dodici gradi, ventisei primi est.

UOMO 3 – Quindi vi do questi dati per fare... poi calcolare voi l'intercetto. **Stanno navigando e stanno andando verso queste luci.**

UOMO 1 – Uhm, uhm!

UOMO 3 – Quindi **stanno andando verso Iuventa e Aquarius.**

UOMO 1 – Ok.

UOMO 3 – **Attualmente sono ancora all'interno delle acque territoriali libiche**, quindi non... rima... **rimanete, comunque, all'esterno, per motivi di sicurezza, di questo... del limite.**

UOMO 1 – Esatto, **noi rimaniamo comunque fuori da... dalle dodici miglia delle acque territoriali**, quindi siamo comunque fuori, va bene.

UOMO 3 – Esatto, esatto. Ripeto, **l'unità è in navigazione, quindi uscirà a breve**. E' dentro di... Uhm, uhm! **E' dentro di tre miglia venti minuti fa, quindi sarà già quasi al limite**, comunque, ripeto, è in navigazione.

UOMO 1 – Ho capito.

UOMO 3 – **Quindi vi chiedo, intanto, si avvicinarsi... avvicinarvi verso sud...**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 3 – ...**verso Iuventa, indicativamente...**

UOMO 1 – Va bene.

UOMO 3 – ...e poi...

UOMO 1 – Sì.

UOMO 3 – ...**troverete questa unità. Loro a bordo hanno delle luci e stanno facendo dei flash.**

UOMO 1 – Ok. Uhm, uhm!

UOMO 3 – Ok?

UOMO 1 – Sì.

UOMO 3 – Questo è quanto per ora. **Vi tengo aggiornati e chiedo lo stesso, aggiornatemi appena avete... vedete qualcosa.**

UOMO 1 – Va benissimo.

UOMO 3 – Va bene?

UOMO 1 – Va benissimo, vi informeremo, va benissimo.

UOMO 3 – Vi chiedo, prima di iniziare... **prima di iniziare qualsiasi SAR, comunicatevelo, ok?**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 3 – Perché...

UOMO 1 – Certo, certo.

UOMO 3 – ...**verso Iuventa e Aquarius ci sono tanti piccoli gommoni, ma attualmente si riescono a gestire con Aquarius e Iuventa; il problema può essere questo...**

UOMO 1 – Ok.

UOMO 3 – ...**quest'altro barcone più grosso e soltanto voi lo potete gestire attualmente.**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 3 – **Quindi dovete dare attualmente...**

UOMO 1 – Sì, sì, sì, sì.

UOMO 3 – ...**priorità a questo, poi ci aggiorniamo durante la navigazione.**

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

- alle ore 00.34Z (ore 1.34A) del 26.3.2017 la nave VOS PRUDENCE si trovava in posizione lat. 33°26'40.80"N long. 012°30'14.40"E;
- alle ore 00.37Z (ore 1.37A) del 26.3.2017 l'equipaggio presente nella plancia della nave VOS PRUDENCE comunicava⁸³ al comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO e, poi, a KENNES MATTHIAS le disposizioni ricevute dall'I.M.R.C.C.;

UOMO 1 – Va benissimo, va benissimo. Allora nel frattempo procediamo verso... verso sud.

UOMO 3 – Ok, a dopo, grazie.

UOMO 1 – Ci a... ci aggiorniamo a più tardi, arriverci, arriverci.

UOMO 3 – A dopo.

⁸³ Conversazione n. 990 del 26.3.2027 delle ore 00.37z (ore 1.37A), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra il personale della VOS PRUDENCE, tra i quali il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO (3°UOMO), e KENNES MATTHIAS (5°UOMO):

N.d.t. dal minuto 00:00:00 al minuto 00:01:30 conversazione in lingua inglese, rumori ambientali. Poi squilla il telefono.

1° UOMO: (inc.le) ponte, comandante buongiorno, ascolti comandante **ha chiamato la MRCC di Roma e dice che è partito pochi... pochi... pochi minuti fa, tipo 30 minuti un barcone dalla Libia, con 700 persone a bordo... e sio sono già avviati Iuventa e l'Acquarius e ci sono altri gommoni più piccoli, solo che loro si gestiscono questi gommoni e c'ha chiesto se ne frattempo noi potevamo dirigere verso sud...** va bene master (inc.le) a dopo master, sì, sì!

N.d.t. dal minuto 00:02:05 al minuto 00:02:19 nessuna conversazione, rumori ambientali.

1° UOMO: (inc.le) non fa niente... (inc.le) cazzo... allora vedi quando (inc.le) il master vuole un caffè...

2° UOMO: sì!

1° UOMO: (inc.le) l'Acquarius è qua (inc.le) la Iuventa non me la batte proprio... nada, nada...

2° UOMO: (inc.le)

N.d.t. dal minuto 00:03:30 al minuto 00:03:58 nessuna conversazione, rumori ambientali.

1° UOMO: entria... entriamo nel vivo... ah! questo è un barcone, sicuro...

2° UOMO: quale?

1° UOMO: questo vicino al Sea Eye qua... mo chi cazzo è Sea Watch...

2° UOMO: euh! (inc.le)

1° UOMO: (inc.le)

2° UOMO: in teoria sì... (inc.le)

1° UOMO: Officer informa wo master... master informa MSF e (inc.le)

2° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: (inc.le)

N.d.t. dal minuto 00:05:25 al minuto 00:09:17 conversazione in inglese, rumori ambientali.

4° UOMO: We are proceeding to... (inc)... be there in one hour... (inc)...

Stiamo procedendo verso il... (inc)... saremo lì in un'ora... (inc)...

(N.d.t. segue comunicazione radio tra Iuventa e Sea Eye.)

4°UOMO: Iuventa?

5°UOMO: Iuventa, Sea Eye.

4°UOMO: (See on channel 6)

(Vediamoci nel canale 6)

5°UOMO: Iuventa, Sea Eye.

4°UOMO: (Inc)... we are (inc) ...area in one hour... Over. (inc) ...one hour. Over.

(Inc)... stiamo (inc)... area tra un'ora... passo. (inc)... un'ora. Passo.

2° UOMO: (inc.le) Sea Watch...

1° UOMO: sì, sì, no ma quello lo puoi togliere... quello di sotto è Sea Eye (inc.le) e quall'altra...

2° UOMO: (inc.le)

N.d.t. dal minuto 00:09:35 al minuto 00:11:30 nessuna conversazione o incomprensibile, rumori ambientali.

1° UOMO: (inc.le) buongiorno master...

3° UOMO: (inc.le) subito (inc.le) cento...

-
- 1° UOMO: (inc.le)
3° UOMO: non mi ricordo (inc.le) non lo ricordo (inc.le) ma... ma noi non dobbiamo andare qua dentro no?
1° UOMO: no, no, no... gliel'ho... gliel'ho detto, comunque di tenerci fuori... (inc.le) i suoi...
3° UOMO: dove siamo noi qua?
1° UOMO: noi comandante a...
3° UOMO: (inc.le) Giovanni (inc.le)
1° UOMO: (inc.le)
3° UOMO: tu hai messo il punta radar?
1° UOMO: no, quelli è Sar 1 comandante quello che (inc.le)
3° UOMO: spegni, spegni...
1° UOMO: (Al telefono) **Mattias, buongiorno... ascolta ci ha chiamato l'MRCC quindi se può (inc.le) così magari ti spiego meglio**, va bene? Va bene, ok, così ti spiego meglio, va bene, ciao Mattias...
2° UOMO: comandante il caffè?
3° UOMO: sì, grazie... (inc.le)
1° UOMO: (inc.le) sono Iuventa e Acquarius (inc.le)
3° UOMO: (inc.le)
1° UOMO: ci sono dei piccoli gommoni... (inc.le)
3° UOMO: (inc.le)
1° UOMO: (inc.le) uno (inc.le) 190...
3° UOMO: 190? (inc.le)
1° UOMO: (inc.le) a sinistra...
3° UOMO: 190 (inc.le) 142 (inc.le) no, più o meno...
1° UOMO: (inc.le)
N.d.t. dal minuto 00:14:30 al minuto 00:14:52 nessuna conversazione, rumori ambientali.
1° UOMO: (inc.le) qua... (inc.le)
3° UOMO: ora, sta andando ora (inc.le) 190?
1° UOMO: uno solo per 185...
3° UOMO: 187 magari, sai...
2° UOMO: 187...
3° UOMO: (inc.le) sulla carta nautica (inc.le)
1° UOMO: (inc.le) praticamente che è partito questo barcone, che non si capisce bene se è un peschereccio... o se è una barca, comunque **ho la notizia che sono 700 persone, quindi la Iuventa e l'Acquarius soli non possono gestire... dice, ne possono gestire solamente...**
3° UOMO: loro non possono gestire niente... (inc.le)
1° UOMO: sì, sì! Anche perché dice che loro stanno controllando (inc.le) ci sono altri piccoli gommoni, insomma sono... stanno controllando questi gommoni... (inc.le)
3° UOMO: c'è l'assalto...
1° UOMO: eh!
3° UOMO: ma ci sono anche draghe?
1° UOMO: no! non me l'ha detto questo (inc.le) non credo...
3° UOMO: questa è Roma?
1° UOMO: sì, Roma e (inc.le) ah! dice, loro come vedono luci si fiondano addosso, quindi magari fatevi vedere che...
3° UOMO: (inc.le) bisogna chiamare le persone in plancia, aspettiamo un attimo...
1° UOMO: sì, sì, sì...
3° UOMO: come è a situazione... (inc.le) ha detto aggiornateci, dirigete verso sud nel frattempo e poi ci aggiorniamo strada facendo...
4° UOMO: buongiorno...
1° UOMO: buongiorno...
3° UOMO: (inc.le) l'ultima posizione che abbiamo messo qua... qua (inc.le) stanno scendendo ora (inc.le) questa sono barche (inc.le) poi c'è la Iuventa no qua... qui sopra (inc.le) noi ora scendiamo, loro non sanno se (inc.le) 700 persone, 700 persone dentro...
1° UOMO: (inc.le)
3° UOMO: (inc.le) non è sicuro?
1° UOMO: loro non sanno se quello è un peschereccio o (inc.le)

-
- 3° UOMO: è un (inc.le)
- 1° UOMO: comunque (inc.le) 700 persone a bordo...
- 3° UOMO: in una barca, però ci sono altre barche più piccole, con persone dentro...
- 1° UOMO: no, **Acquarius e la Iuventa sono qui, stanno gestendo dei gommoni, piccole imbarcazioni, ha detto. quindi stanno gestendo quelli...**
- 5° UOMO: ah! Acquarius c'è già?
- 1° UOMO: sì, s'! sono... stanno controllando solo se ci sono gommoni più piccoli...
- 3° UOMO: cioè, noi stiamo scendendo...
- 5° UOMO: euh!
- 3° UOMO: cioè qua, **sono in acque territoriali**, sono in acque (inc.le) noi ci mettiamo qua...
- 1° UOMO: ha detto, non avvicinatevi più di (inc.le)
- 5° UOMO: quindi sono a 27... (inc.le)
- 3° UOMO: (inc.le) ora di meno, noi stiamo navigando...
- 5° UOMO: sì.
- 3° UOMO: però noi era il caso di metterlo sto (inc.le) il GPS... però non ci andiamo, però **metti il punto GPS in modo che ci regoliamo per non entrare dentro...** non ti seccare mettici... metti il GPS e me lo dai sulla traccia radar, loro sono qua l'Acquarius
- 5° UOMO: sì.
- 3° UOMO: e Iuventa...
- 5° UOMO: sì.
- 3° UOMO: son qua... quindi il gommone, questa era a 13 miglia, no?
- 51° UOMO: sì!
- 3° UOMO: (inc.le) tra Sabrada e (inc.le)
- 5° UOMO: sì, sì...
- 3° UOMO: loro saranno qua sopra.
- 5° UOMO: ok!
- 3° UOMO: sono qua... (inc.le)
- 5° UOMO: **quindi, noi vogliamo metterci, posizionarci a quanto? Perché MRCC ha chiesto di andare...**
- 3° UOMO: (inc.le) ma io anche...
- 5° UOMO: e di...
- 3° UOMO: sì, noi stiamo andando...
- 5° UOMO: s', sì...
- 3° UOMO: perchè lui allora mi ha detto, dice, loro appena vedono la luce della nave si buttano addosso, dice... quindi andate lì... noi stiamo andando...
- 5° UOMO: ok... (inc.le) va bene...
- 3° UOMO: va bene... (inc.le) con calma, piano, piano... facciamo tutto...
- 5° UOMO: va bene
- 3° UOMO: l'importante che questi non vedono, come si dice, vanno sotto e si mette confusione, no... (inc.le) appena siete pronti, io mi levo...
- 5° UOMO: **in quanto tempo, per arrivare in posizione?**
- 3° UOMO: (inc.le) stiamo facendo noi... ora aumentiamo... **stiamo facendo 8 nodi, stiamo aumentando... 20... (inc.le) ora ci portiamo ai dieci nodi, metti due ore... due ore e qualcosa...**
- 5° UOMO: due ore. Prima di fare là...
- 1° UOMO: (inc.le)
- 3° UOMO: ce l'abbiamo?
- 1° UOMO: sì!
- 3° UOMO: ok! Il punto è qua... **il punto è questo... che mi ha dato MRCC...**
- 5° UOMO: sì.
- 3° UOMO: quindi questo (inc.le) **27 miglia, 26 miglia** sembrava che sta scendendo (inc.le) portati a 10 nodi...
- 1° UOMO: sì!
- 3° UOMO: Giusto? È qua, noi stiamo scendendo a (inc.le) questo è l'Acquarius...
- 5° UOMO: sì. Sono...
- 3° UOMO: lo so, **sono 26 miglia, 27 miglia, quindi noi facciamo 10 nodi, 11 nodi, a 11 nodi sono 2 ore 22 miglia... 2 ore (inc.le) 2 ore e dieci minuti...**
- 5° UOMO: per arrivare qua...?

-
- 3° UOMO: no, per arrivare qua.
5° UOMO: ah! ok.
3° UOMO: qua, **per arrivare nell'Acquarius, questa è 17 miglia... un'ora e 40...**
5° UOMO: ok...
3° UOMO: **un'ora e mezza, lì...**
5° UOMO: va bene!...
3° UOMO: lo vuoi il caffè?
2° UOMO: comandante il suo è pronto...
5° UOMO: (inc.le) chiare le...
3° UOMO: sì, io questo l'ho fatto mettere, no, perché già sappiamo che **queste è acque libiche, quindi noi, cioè... l'Acquarius si trova a 16 miglia, a 16 miglia da noi... quindi non lo... questi qua che noi abbiamo 13 miglia... questi hanno 13 miglia...**
5° UOMO: euh, euh!
3° UOMO: quindi qua sotto c'è il limite, qua...
5° UOMO: non dobbiamo aspettare...
3° UOMO: sì, sì, io mi avvicino qua e poi...
5° UOMO: sì
3° UOMO: aspetta, vediamo, decidiamo noi...
5° UOMO: sì! e io (inc.le)
3° UOMO: **quindi sicuramente loro, loro stanno navigando, Mattias, perciò... io penso man mano che si avvicinano cominciamo a vederli anche a radar... no? (inc.le) l'Acquarius... (inc.le) tu quando arrivi qua vicino l'Acquarius incominci a rallentare, metti velocità... (inc.le) anche se ci viene una barca sotto che non accendono le luci, i fari...**
1° UOMO: infatti.
5° UOMO: allora (inc.le) **Acquarius parlano di tre gommoni...**
3° UOMO: euh, euh!
5° UOMO: **e Iuventa due...**
3° UOMO: ok!
1° UOMO: (inc.le) mi ha detto che loro si stanno occupando dei gommoni in mare...
3° UOMO: ma Acquarius li ha visti?
5° UOMO: Acquarius tre...
3° UOMO: tre...
1° UOMO: Acquarius e Iuventa sono... si stanno occupando dei gommoni, così mi ha detto MRCC...
3° UOMO: Mattias...
5° UOMO: sì!
3° UOMO: scusa, ma **in ogni caso**, no...
5° UOMO: sì.
3° UOMO: li do... **li prendiamo noi a bordo?**
5° UOMO: eh!
3° UOMO: perché loro non c'hanno...
5° UOMO: è da vede... **è da vedere come fare...**
3° UOMO: sto chiedendo, ok!
5° UOMO: **io preferisco di sì, perché siamo già qua da un po', Acquarius è tornato due giorni fa...**
3° UOMO: però se li sono se...
5° UOMO: bisogna vedere come...
3° UOMO: se ci sono 700 persone, su una barca sola sono tanti... no? cioè, noi mille persone, cioè mille (inc.le)
5° UOMO: massimo ci stiamo mille...
3° UOMO: (inc.le) li mettiamo là... sì, sì... no io dico no, per me, se ci vanno anche 1100 ne po... anche 1200, voglio dire no?
5° UOMO: allora, loro dicono ... We can take a maximum of 600 persons, so up... it won't be good...
Noi possiamo prendere massimo 600 persone, oltre... non va bene...
io adesso... dico... se volete noi prendiamo di più, possiamo andare massima capacità fino a mille?
1° UOMO: sì...
3° UOMO: sì!
5° UOMO: preferisco prendere, che noi prendiamo tutto e che loro... almeno loro possono restare...

-
- 3° UOMO: anche perché ci abbiamo il corpo a bordo... (inc.le) così, no? (inc.le) siamo in (inc.le)
- 1° UOMO: sì!
- 3° UOMO: aspè... (inc.le) avvisali intanto, avvisali che da un momento all'altro gli potrei chiedere una manovra.
- 1° UOMO: euh, euh!
- 3° UOMO: così loro si mettono... già a posto... e non aspettiamo l'ultimo minuto...
- 1° UOMO: (Al telefono) Gaetano, buongiorno... oih! Volevo avvisarti che magari tra un momento ci potrebbe servire una manovra, siamo...
- 3° UOMO: ci chiamiamo noi...
- 1° UOMO: (Al telefono) ci hanno chiamato ora da MRCC... così, magari giusto per avvisarvi, e farvi trovare pronti, va bene? Va bene, ok, ciao Gaetano, a dopo...
- 3° UOMO: la macchina è avvisata...
- 1° UOMO: sì!
- 3° UOMO: siamo a posto... questo lo devi girare (inc.le) io, infatti quando ho sentito il telefono, ho detto: ok.
- 1° UOMO: eh!
- 3° UOMO: quando mi hanno telefono, no!
- 5° UOMO: ah! sì, effettivamente...
- 3° UOMO: Marco...
- 5° UOMO: (inc.le)
- 3° UOMO: hai visto Roma quando c'ha le cose certe ti da la posizione e dice anche il numero...
- 1° UOMO: sì...
- 3° UOMO: è ha detto andate?
- 1° UOMO: ci ha detto, anche, sono partiti venti minuti, venti, trenta minuti fa... dalle coste libiche...
- 3° UOMO: eh! ma ora... (inc.le) **era presumibile perché la serata era buono...**
- 1° UOMO: oggi...
- 3° UOMO: domani porta proprio calma piatta, 70 centimetri di onda porta, domani...
- 1° UOMO: eh!
- 3° UOMO: oggi è come ieri sera, dovrebbe essere... la visibilità è buona... ieri sera c'era, comunque, l'aereo delle Nazioni Unite che pattugliava...
- 1° UOMO: euh, euh!
- 3° UOMO: qua sopra...
- 1° UOMO: sì.
- 3° UOMO: minchia sembra un aliante, manco si sente quando passa...
- 1° UOMO: (inc.le)
- 3° UOMO: questo è il Sea Watch due, sta andando lì anche...
- 1° UOMO: (inc.le) sì...
- 3° UOMO: questa è la Iuventa?
- 1° UOMO: ci sono su... questo comandante è il Sea Eye, ancora un altro... questo qua (inc.le) Iuventa e Acquarius sono qui a fianco al nostro (inc.le) più vicini... questo è il Sea Eye... ok...
- 3° UOMO: questo è il Sea Eye...
- 1° UOMO: sì! E questo è lo... Sea Watch...
- 3° UOMO: anche loro stanno andando tutti là, stanno andando...
- 1° UOMO: sì! E quello è il Sea Watch...
- 3° UOMO: perciò se lo Iuventa già li ha visti, lo Iuventa è qua sotto, più vicino al... all'Acquarius...
- 1° UOMO: euh, euh!
- 3° UOMO: quindi ci portiamo là...
- 5° UOMO: **quindi (inc.le) quanto tempo per arrivare a Aquarius, più o meno?**
- 3° UOMO: ok... all'Acquarius...
- 1° UOMO: Acquarius...
- 5° UOMO: più o meno, ah! ragazzi... senza...
- 3° UOMO: sono...
- 1° UOMO: **un'ora e mezza...**
- 3° UOMO: sì!
- 1° UOMO: (inc.le)
- 3° UOMO: **sono 15 miglia...**
- 1° UOMO: sì!

- alle ore 2.00A (ore 3.00B) del 26.3.2017 avveniva il passaggio dall'ora solare all'ora legale;
- alle ore 1.05Z (ORE 3.05B) del 26.3.2017 KENNES MATTHIAS, con l'utenza 393466094700@s.whatsapp.net Msfocb-boat-fc, registrata come "Michele Bourbon Argos", inoltrava sulla chat WhatsApp "HUMANITARIAN SAR VESSEL" il seguente messaggio: "*Vos Prudence in arrivo alla stessa posizione di Aquarius*";
- alle ore 1.06z (ore 3.06B) del 26.3.2017 KENNES MATTHIAS, con l'utenza 393466094700@s.whatsapp.net Msfocb-boat-fc, registrata come "Michele Bourbon Argos", inoltrava sulla chat WhatsApp "HUMANITARIAN SAR VESSEL" il seguente messaggio: "*Sarà in posizione tra 1 ora e mezza*";
- alle ore 1.07Z (ore 3.07B) del 26.3.2017 - come risulta dalla conversazione n. 991 del 26.3.2027 delle ore 1.07Z (ore 3.07B) - la nave VOS PRUDENCE procedeva alla velocità di 11 miglia nautiche e si trovava a 12 miglia nautiche dalla nave AQUARIUS, con un tempo stimato di arrivo sul posto di 90 minuti circa;
- alle ore 1.19Z (ore 3.19B) del 26.3.2017 il personale della nave IUVENTA avvistava il barcone di colore blu dei migranti (THU 795) e la nave VOS PRUDENCE si stava dirigendo verso tale posizione;
- alle ore 1.20Z (ore 3.20B)⁸⁴ del 26.3.2017 - come successivamente accertato - il telefono satellitare Thuraya 08821621259795, in uso ai migranti del barcone di colore blu (THU 795),

5° UOMO: quindi...

3° UOMO: un'ora e mezza...

5° UOMO: **le tre e mezza facciamo... perché l'ora cambia anche là...**

1° UOMO: sì, **dobbiamo mettere altri 20 minuti avanti quando** (inc.le)

5° UOMO: ah! metto un'ora e mezza...

1° UOMO: sì!

N.d.t. dal minuto 00:28:44 al minuto 00:29:28 nessuna conversazione, rumori ambientali.

3° UOMO: ricordatevi che il punto più basso del... del quadrato è 13 miglia, ah! dalla... da (inc.le) cioè, dalla cosa, scusa... dalla cosa... quindi (inc.le)

2° UOMO: (inc.le)

3° UOMO: (inc.le) dalle acque territoriali...

⁸⁴ Per quanto nel brogliaccio della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. risulti annotato alle ore 6.43Z (ore 8.43B) del 26.3.2017 che il telefono satellitare Thuraya 08821621259795 (THU 795) era stato localizzato in posizione lat. 33°05'N long. 012°27'E alle ore "1.20B" del 26.3.2017, deve ritenersi che tale annotazione UTC+2 sia frutto di un errore materiale, in quanto in quel momento il passaggio dall'ora solare all'ora legale non era ancora avvenuto, essendo avvenuto alle ore 2.00A (ore 3.00B); peraltro, deve ragionevolmente escludersi che tale annotazione sia riferita all'ora locale libica (UTC+2), atteso che nella mail delle ore 8.12B del 26.3.2017, nella quale sono riportati i predetti dati di localizzazione (lat. 33°05'5.99"N long. 012°27'36"E), non è specificato il parametro orario di riferimento (orario locale libico o UTC+0 o UTC+1 o UTC+2), con la precisazione che nelle contestuali annotazioni del brogliaccio della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. dei dati di posizionamento dei telefoni satellitari Thuraya riguardanti le imbarcazioni degli altri eventi SAR (331 e 337), è riportata la specificazione del parametro orario UTC+0.

Pertanto, è ragionevole ritenere che la localizzazione del telefono satellitare Thuraya 08821621259795 (THU 795) in posizione lat. 33°05'N long. 012°27'E sia da riferire alle ore 1.20Z, anziché alle ore "1.20B", del 26.3.2017.

si trovava in posizione lat. 33°05'5.99"N long. 012°27'36"E, in acque internazionali, a 17 miglia nautiche dalla costa;

- alle ore 1.50Z (ore 3.50B) del 26.3.2017 il barcone di colore blu con 412 migranti (THU 795) si trovava nei pressi della nave AQUARIUS (in posizione lat. 33°07'6"N long. 012°28'2"E) ed era assistito dalla nave SEA WATCH 2 e dalla nave SEA EYE;
- alle ore 2.07Z (ore 4.07B) del 26.3.2017 - come risulta dalla conversazione n. 993 del 26.3.2017 delle ore 2.07Z (ore 4.07B) - il personale della nave VOS PRUDENCE avvistava il barcone di colore blu con 412 migranti (THU 795) dell'evento SAR 333;
- alle ore 2.43Z (ore 4.43B) del 26.3.2017 la nave VOS PRUDENCE iniziava a ridurre la velocità (passando da 6,4 a 3 nodi) in posizione lat. 33°07'39."N long. 012°28'09.08"E;
- alle ore 3.03Z (ore 5.03B) del 26.3.2017 - come risulta dall'estratto del Giornale nautico della nave VOS PRUDENCE - il rhib della nave VOS PRUDENCE raggiungeva il barcone dei migranti;
- alle ore 3.35Z (ore 5.35B) del 26.3.2017 - come risulta dalla comunicazione del 26.3.2017 delle ore 4.22Z (ore 6.22B) da parte della nave VOS PRUDENCE all'I.M.R.C.C. - iniziavano le operazioni di recupero sulla nave VOS PRUDENCE dei 412 migranti del barcone di colore blu (THU 795) dell'evento SAR 333, in posizione lat. 33°06'5"N long. 012°27'5"E;
- alle ore 4.22Z (ore 6.22B) del 26.3.2017 la nave VOS PRUDENCE comunicava⁸⁵ all'I.M.R.C.C. di aver concluso le operazioni di soccorso del barcone di colore blu con 412 migranti (THU 795);

⁸⁵ Comunicazione del 26.3.2017 delle ore 4.22Z (ore 6.22B) da parte della nave VOS PRUDENCE all'I.M.R.C.C.:

UOMO 1 – Buongiorno, Vos Prudence!

UOMO 2 – Buongiorno, Vos Prudence, buongiorno!

UOMO 1 – Buongiorno, ufficiale di servizio!

UOMO 2 – Allora, vo... Salve, buongiorno! E... ascolti, **volevamo avvisare che abbiamo completato ora le operazioni di SAR, abbiamo recuperato un... delle persone da un barcone.** Se vuole magari le... le faccio parlare con il nostro rappresentante a bordo della... Medici Senza Frontiere.

UOMO 1 – A me servono pochi dati.

UOMO 2 – Che può dare notizie in più.

UOMO 1 – Mi serve soltanto sapere quanti...

UOMO 2 – Sì.

UOMO 1 – Quanti sono i migranti?

UOMO 2 – Sì, glielo dico subito, le passo il rappresentante.

UOMO 1 – Va bene, ok.

UOMO 2 – Arrivederci.

UOMO 1 – Arrivederci, grazie.

(Al min. 0.53 UOMO 2 passa il telefono a UOMO 3).

UOMO 3 – Sì, buongiorno, buongiorno! Questo è il responsabile di Medici Senza Frontiere della Vos Prudence.

UOMO 1 – Buongiorno, ufficiale di servizio!

-
- UOMO 3 – Quindi, noi abbiamo a bordo... Buongiorno, buongiorno, buongiorno! **Noi abbiamo appena finito il rescue di più o meno, più o meno quattrocentocinquanta persone e... che erano su una barca di legna... di legno**, scusate.
- UOMO 1 – Prego, prego.
- UOMO 3 – Quindi... **adesso aspettiamo direttive**. C'è anche stato Aquarius, anche i Medici Senza Frontiere Aquarius, che hanno loro più o meno... avrebbero, secondo il conteggio, tra seicento e settecento persone.
- UOMO 1 – Sì, sì, e... lo sappiamo, per... Il vostro evento... mi serve sapere **a che ora avete iniziato le operazioni di trasbordo. Le... le operazioni di salvataggio**. A che ora?
- UOMO 3 – (Rivolto a qualcuno:) A che ora abbiamo iniziato? Un momento.
- UOMO 1 – Sì. Trentatré zero sette...
- UOMO – (Fuori cornetta:) **Intorno alle cinque e trentacinque**.
- UOMO 3 – Inizia... iniziato alle cinque e trentacinque.
- UOMO 1 – Cinque e trentacinque. **Fuso?**
- UOMO 3 – (Rivolto a qualcuno:) Fuso?
- UOMO – (Fuori cornetta:) Adesso siamo...
- UOMO 1 – Ora siamo in **Bravo**.
- UOMO 3 – Fuso italiano.
- UOMO 1 – Quindi fuso Bravo, attualmente...
- UOMO 3 – Fuso italiano.
- UOMO 1 – **Oggi siamo in fuso Bravo**, ok. Cinque e trentacinque.
- UOMO 3 – Fuso Bravo.
- UOMO 1 – Sì, perfetto. Va bene. E... le... **le condizioni dei migranti?**
- UOMO 3 - Ma... **sono buone**.
- UOMO 1 – Sono buone. Una domanda...
- UOMO 3 – Stabile, stabile.
- UOMO 1 – Stabili, perfetto. Avete medici a bordo? Ovviamente, siete Medici Senza Frontiere! Avete lo screening...
- UOMO 3 – Sì, sì, sì, noi abbiamo anche un ospedale.
- UOMO 1 – ...lo fate, perfetto.
- UOMO 3 – Sì, sì.
- UOMO 1 – **Qual è la vostra capacità massima?**
- UOMO 3 – Massima di mila.
- UOMO 1 – Mille?
- UOMO 3 – **Sì, mille, sì, mille**.
- UOMO 1 – Mille migranti, ok.
- UOMO 3 – Sì.
- UOMO 1 – Va bene. E... **attualmente noi abbiamo un'altra chiamata di soccorso**, stiamo cercando di...
- UOMO 3 – Un'altra chiamata di soccorso.
- UOMO 1 – E' un altro barcone, però i numeri dovrebbero essere...
- UOMO 3 – Sì.
- UOMO 1 - ...molto più bassi, **però non abbiamo ancora una posizione**.
- UOMO 3 – Non avete una posizione?
- UOMO 1 – Non abbiamo ancora la posizione, quindi... e... **vi terremo aggiornati**.
- UOMO – (Fuori cornetta:) Va bene!
- UOMO 3 – Ok. **Aspettiamo un... una telefonata per... un messaggio per... per la posizione**, ok.
- UOMO 1 – Perfetto.
- UOMO 3 – Noi restiamo... per adesso siamo... **restiamo stand-by? Possiamo tornare a... a venticinque MARS o restiamo stand-by qua?**
- UOMO 1 – E io adesso provo a richiamare i migranti. Sono partiti da Sabrata, quindi la zona è sempre... è sempre questa, è la stessa, quella in cui state operando voi. E... dovrebbero... penso che siano già all'esterno delle acque territoriali libiche. Chiedo soltanto qualche minuto, cerco di ottenere questa posizione e poi...
- UOMO 3 – Che ora?
- UOMO 1 – La chiamata è delle cinque italiane.
- UOMO 3 – La chiamata è stata alle cinque italiane da Sabrata.
- UOMO 1 – Però i migranti non riescono... non riescono a fornire informazioni utili, la linea poi cade. Appena... appena li abbiamo, ripeto...

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

- alle ore 5.39z (ore 7.39B) del 26.3.2017 KENNES MATTHIAS, con l'utenza 393466094700@s.whatsapp.net Msfocb-boat-fc, registrata come "Michele Bourbon Argos", inoltrava sulla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*" il seguente messaggio: "*Circa 412 persone imbarcate. Grazie per la collaborazione! Adesso Vos Prudence rimane in stand-by in attesa di istruzioni da MRCC. Per il momento ci posizioniamo a 20 mn*";
- alle ore 7.07z (ore 9.07B) del 26.3.2017 la nave VOS PRUDENCE comunicava all'I.M.R.C.C. la disponibilità a prendere altre persone a bordo.

Dalla successione diacronica degli eventi, allora, emerge che la segnalazione della situazione di *distress* è stata effettuata alle ore 23.45Z del 25.3.2017 (ore 00.45A del 26.3.2017) direttamente all'I.M.R.C.C. tramite un telefono satellitare Thuraya e che successivamente alle ore 00.31Z (ore 1.31A) del 26.3.2017 l'I.M.R.C.C. ha disposto l'intervento della nave VOS PRUDENCE per effettuare il soccorso dei migranti.

Al contempo, deve rimarcarsi che i messaggi inoltrati da KENNES MATTHIAS sulla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*" alle ore 1.05Z (ORE 3.05B) e alle ore 1.06z (ore 3.06B) si collocano in un momento successivo rispetto alla segnalazione diretta alle ore 23.45Z del 25.3.2017 (ore 00.45A del 26.3.2017) della situazione di *distress* all'I.M.R.C.C. con il telefono satellitare Thuraya e alla disposizione impartita alle ore 00.31Z (ore 1.31A) del 26.3.2017 - annotata sul Giornale nautico della nave VOS PRUDENCE del 26.3.2017 con l'orario 2.15LT da ritenersi equivalente alle ore 1.31A (ore 00.31Z e ore 2.11LT) + 40' (per il passaggio frazionato dall'ora solare all'ora legale) + 4'12" (per la durata della comunicazione telefonica) - dall'I.M.R.C.C. alla nave VOS PRUDENCE di intervenire nell'evento SAR 333.

Al riguardo va, ancora una volta, ribadito che non emerge alcun preventivo contatto o segnalazione da parte dei migranti, di eventuali scafisti o di organizzatori del viaggio o di appartenenti ad organizzazioni criminali al personale presente a bordo della nave VOS PRUDENCE.

UOMO 3 – Quindi non sappiamo...

UOMO 1 - ...faccio un altro check. Attualmente no.

UOMO 3 – Ok.

UOMO 1 – Però immagino che siano... che siano in area comunque, area a nord di Sabrata. Quindi vi chiedo qualche minuto.

UOMO 3 – Area a nord di Sabrata, sì.

UOMO 1 – Vi chiedo qualche minuto, provo a fare un altro check e poi vi faccio sapere.

UOMO 3 – Va bene.

UOMO 1 – Va bene?

UOMO 3 – Grazie.

UOMO 1 – Grazie, arrivederci.

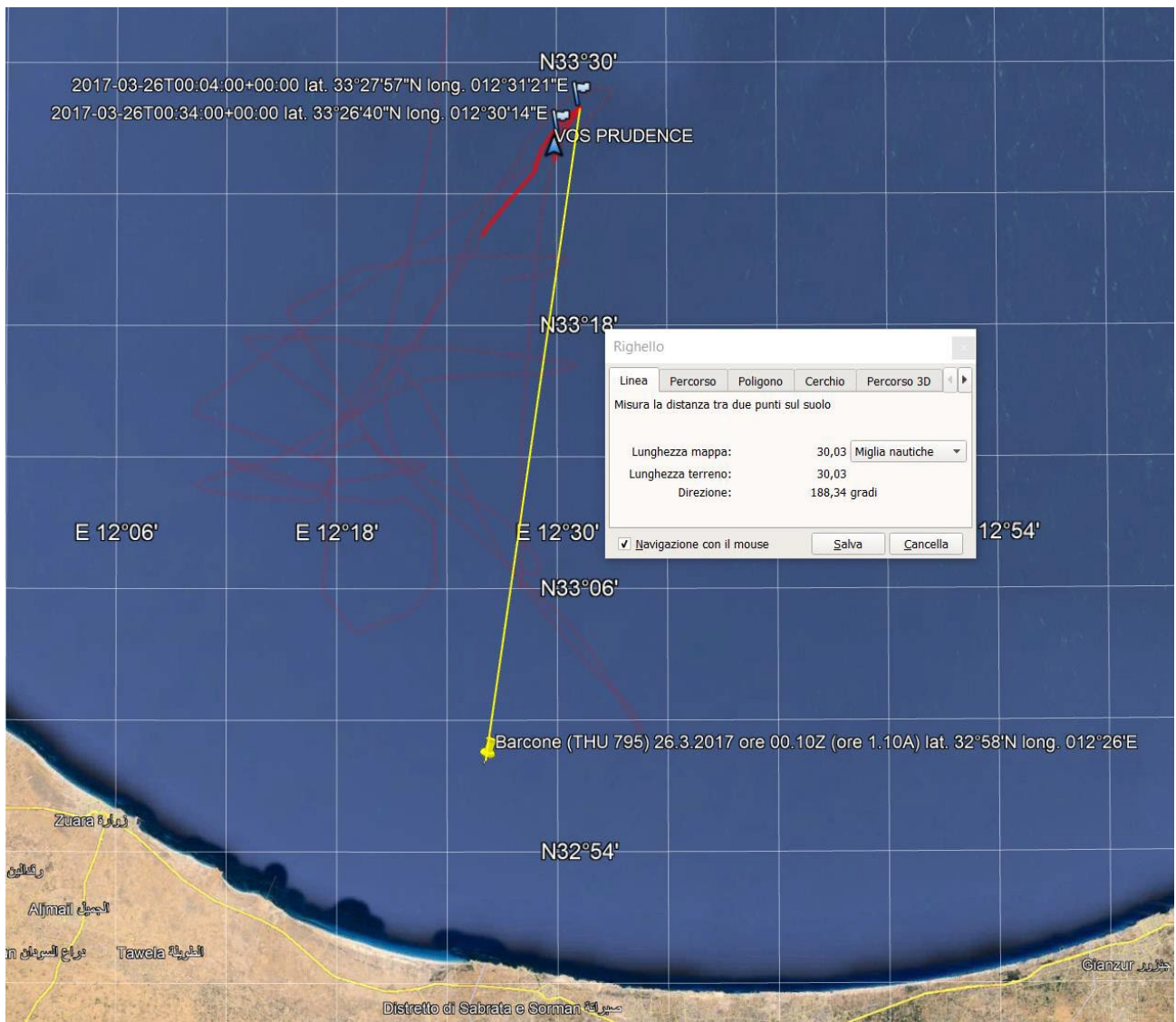
UOMO 3 – Grazie mille.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Sotto tale profilo, pertanto, deve escludersi qualsiasi appuntamento per la contestata consegna concordata dei migranti da parte di eventuali scafisti o organizzatori del viaggio al personale presente a bordo della nave VOS PRUDENCE.

Inoltre, deve notarsi che, allorché alle ore 00.10Z (ore 1.10A) del 26.3.2017 i migranti a bordo del barcone hanno fornito all'I.M.R.C.C. la posizione lat. 32°58'N long. 012°26'E, la nave VOS PRUDENCE - alle ore 00.04Z (ore 1.04A) del 26.3.2017 - si trovava (in posizione lat. 33°27'57.60"N long. 012°31'21.60"E) ad una distanza di 30 miglia nautiche dal predetto barcone.

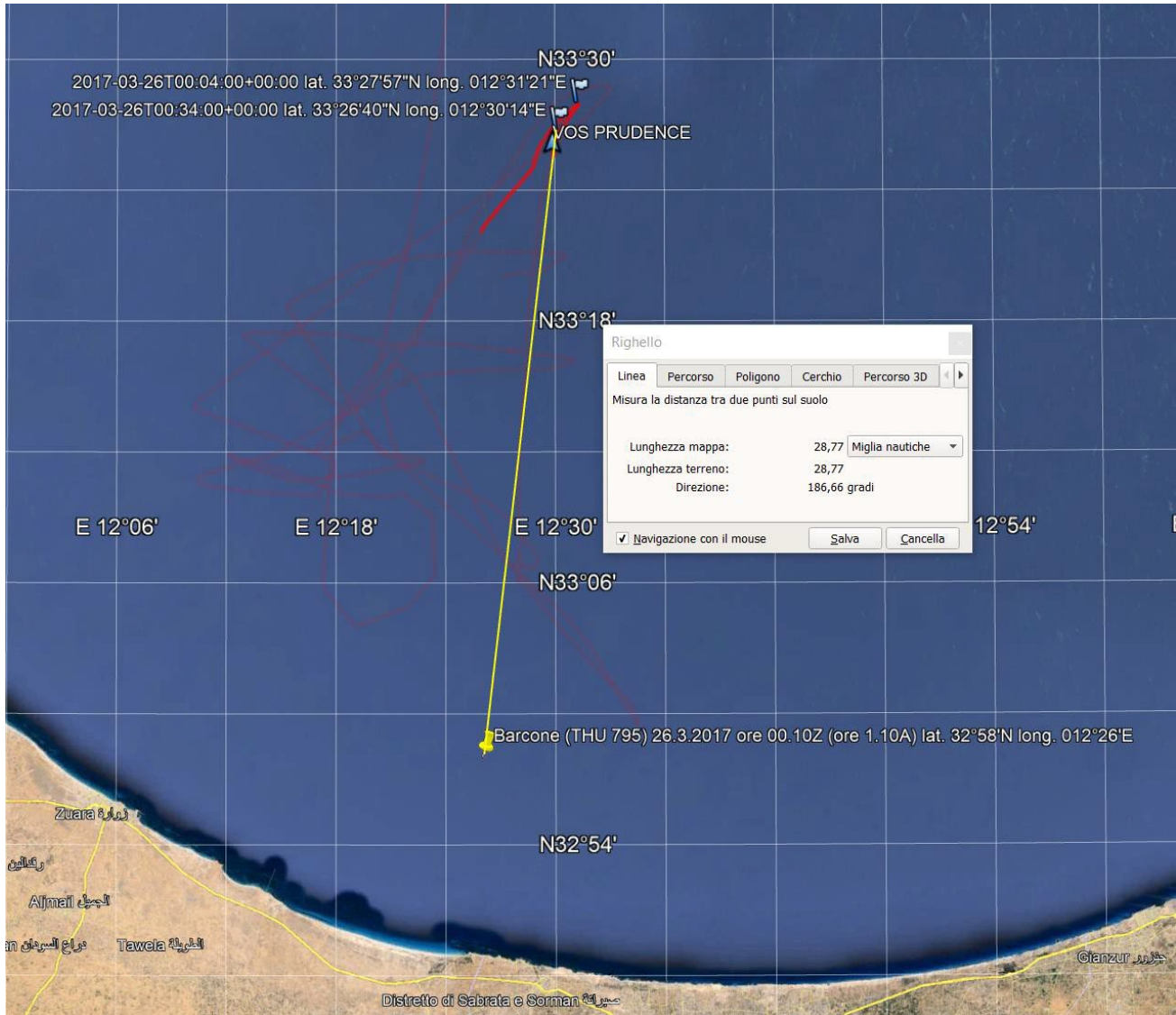


Al momento della comunicazione dell'I.M.R.C.C. alla nave VOS PRUDENCE delle ore 00.31Z (ore 1.31A) del 26.3.2017, con la quale è stata impartita la disposizione di intervenire in soccorso dei migranti dell'evento 333 del 26.3.2017, la nave VOS PRUDENCE - alle ore 00.34Z (ore 1.34A) del

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

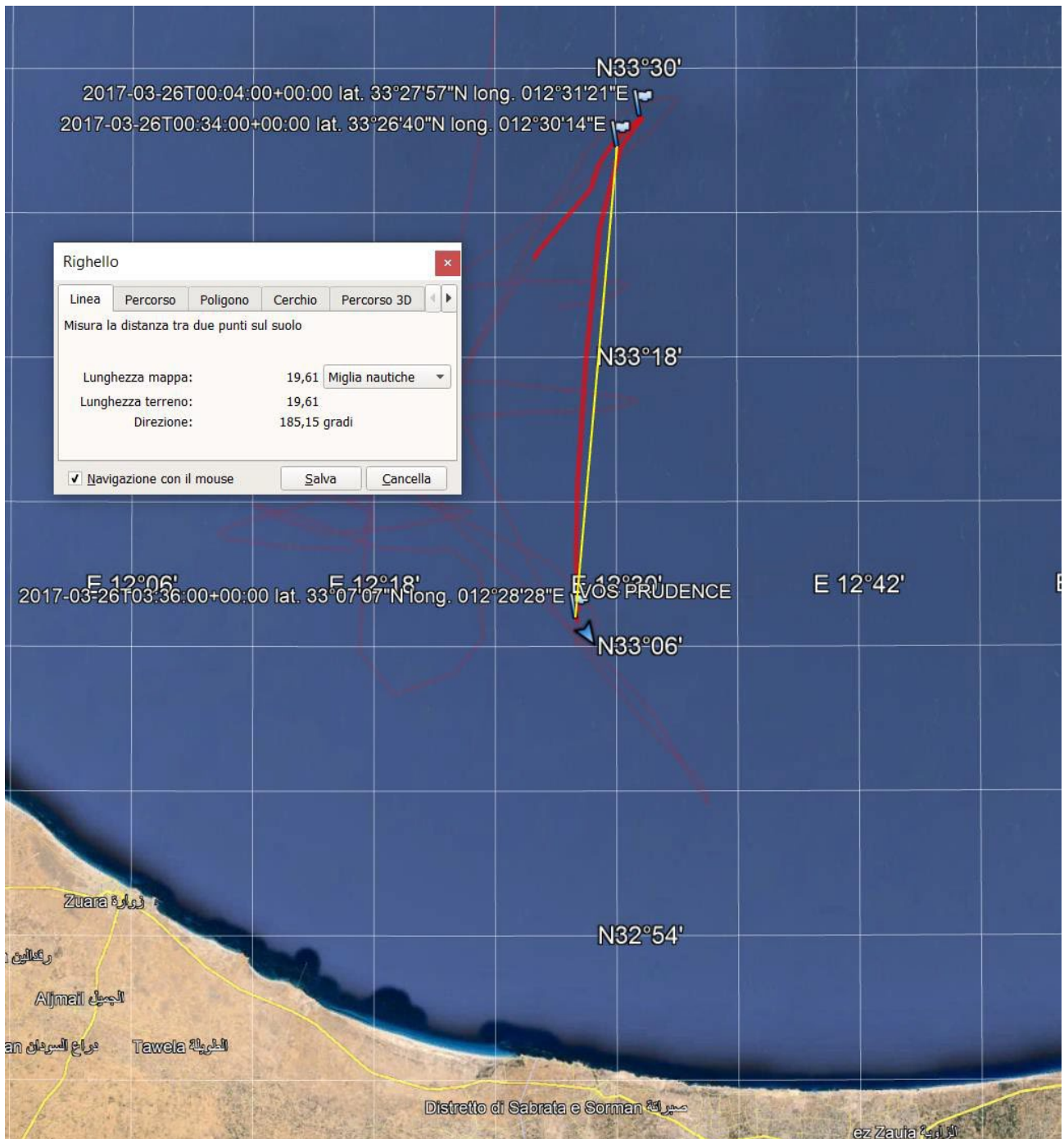
26.3.2017 - si trovava (in posizione lat. 33°26'40.80"N long. 012°30'14.40"E) alla distanza di oltre 28 miglia nautiche dalla posizione lat. 32°58'N long. 012°26'E segnalata dal barcone dei migranti all'I.M.R.C.C. alle ore 00.10Z (ore 1.10A) del 26.3.2017.



Al momento della comunicazione dell'I.M.R.C.C. alla nave VOS PRUDENCE delle ore 00.31Z (ore 1.31A) del 26.3.2017, per intervenire in soccorso dei migranti dell'evento 333 del 26.3.2017, la nave VOS PRUDENCE - alle ore 00.34Z (ore 1.34A) del 26.3.2017 - si trovava (in posizione lat. 33°26'40.80"N long. 012°30'14.40"E) alla distanza di 19 miglia nautiche dall'area dei successivi soccorsi (in posizione lat. 33°07'07"N long. 012°28'28"E).

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Le distanze appena indicate devono ritenersi del tutto incompatibili con l'ipotesi accusatoria in base alla quale la richiesta avanzata da KENNES MATTHIAS a CUZZOLINO LUIGI - nella conversazione n. 970 del 25.3.2017 delle ore 20.11z (ore 21.11a) - di raggiungere l'area SAR 1 alle ore 5.00 del 26.3.2017 sarebbe stata frutto di informazioni riservate sull'orario e il punto di arrivo dell'imbarcazione dei migranti, derivanti da un pregresso accordo con gli organizzatori del viaggio per procedere ad una consegna concordata.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Deve, ora, evidenziarsi che nella notte tra il 25 e il 26.3.2017, a partire dal primo evento SAR segnalato all'I.M.R.C.C. il 25.3.2017 alle ore 20.50Z (ore 21.50A), nel quale sono stati coinvolti assetti navali diversi dalla nave VOS PRUDENCE, fino alla comunicazione dell'I.M.R.C.C. delle ore 00.31Z (ore 1.31A) del 26.3.2017, la nave VOS PRUDENCE ha mantenuto una velocità di crociera molto ridotta e una rotta verso Nord-NordEst, per poi aumentare la velocità e invertire la rotta verso Sud dopo aver ricevuto la disposizione da parte dell'I.M.R.C.C. di intervenire in soccorso dei migranti dell'evento 333 del 26.3.2017, fino a ridurre la velocità in prossimità dell'area di intervento e quasi azzerarla nel momento dell'effettuazione delle operazioni di soccorso, come emerge dai seguenti dati di localizzazione della nave VOS PRUDENCE:

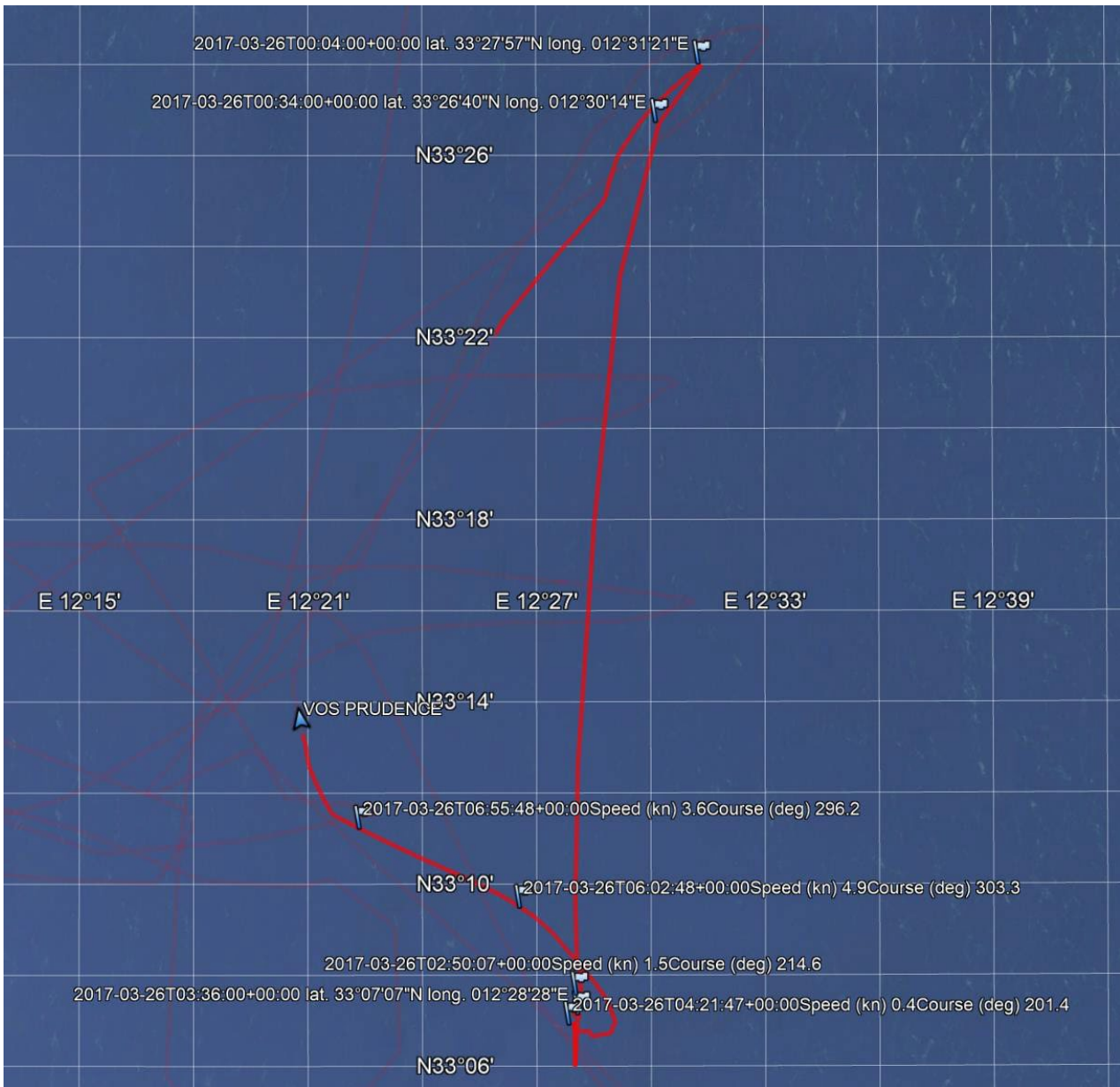
Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 18:56:49 +0000	33°19.3261'N	12°23.84'E	3.0	34.4
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:02:00 +0000	33°19.56'N	12°24.04'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:03:48 +0000	33°19.6284'N	12°24.0765'E	3.1	33.5
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:11:48 +0000	33°19.9778'N	12°24.3519'E	3.2	33.3
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:14:57 +0000	33°20.1158'N	12°24.4616'E	3.1	33.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:18:18 +0000	33°20.2621'N	12°24.5773'E	3.1	34.3
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:24:37 +0000	33°20.5359'N	12°24.79'E	3.1	32.1
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:28:08 +0000	33°20.6897'N	12°24.9079'E	3.1	33.5
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:32:00 +0000	33°20.88'N	12°25.08'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:37:38 +0000	33°21.1049'N	12°25.2326'E	3.1	32.6
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:47:37 +0000	33°21.5529'N	12°25.5802'E	3.2	32.9
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:50:38 +0000	33°21.6898'N	12°25.6857'E	3.0	32.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:56:48 +0000	33°21.9393'N	12°25.8595'E	2.7	28.4
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 19:59:48 +0000	33°22.0589'N	12°25.9328'E	2.6	26.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:02:57 +0000	33°22.1786'N	12°26.0123'E	2.5	30.1
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:09:09 +0000	33°22.4126'N	12°26.1812'E	2.6	35.4
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:12:09 +0000	33°22.5094'N	12°26.2791'E	2.5	37.8
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:18:17 +0000	33°22.7068'N	12°26.4693'E	2.4	37.0
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:21:27 +0000	33°22.8091'N	12°26.5679'E	2.5	40.8
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:27:29 +0000	33°23.0056'N	12°26.7674'E	2.5	39.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:32:00 +0000	33°23.2'N	12°26.96'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:32:00 +0000	33°23.2'N	12°26.96'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:32:00 +0000	33°23.2'N	12°26.96'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:36:49 +0000	33°23.3087'N	12°27.0599'E	2.5	39.5
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:46:17 +0000	33°23.6169'N	12°27.3696'E	2.5	40.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:49:37 +0000	33°23.7231'N	12°27.4768'E	2.4	38.3
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:52:58 +0000	33°23.8274'N	12°27.5784'E	2.4	41.4
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 20:59:07 +0000	33°24.0203'N	12°27.7756'E	2.5	40.7
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 21:02:07 +0000	33°24.1143'N	12°27.8804'E	2.5	42.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 21:08:17 +0000	33°24.3062'N	12°28.0846'E	2.4	42.0
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 21:11:28 +0000	33°24.4091'N	12°28.1885'E	2.4	40.3
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 21:20:38 +0000	33°24.6992'N	12°28.5004'E	2.6	40.8
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 21:26:47 +0000	33°24.8924'N	12°28.6954'E	2.1	39.1
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 21:29:58 +0000	33°24.9753'N	12°28.7654'E	1.7	29.6
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 21:33:07 +0000	33°25.0485'N	12°28.8135'E	1.6	24.5
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 21:39:58 +0000	33°25.2039'N	12°28.866'E	1.5	16.5
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 21:42:58 +0000	33°25.2733'N	12°28.8882'E	1.4	17.2
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 21:49:28 +0000	33°25.4228'N	12°28.9364'E	1.3	17.8

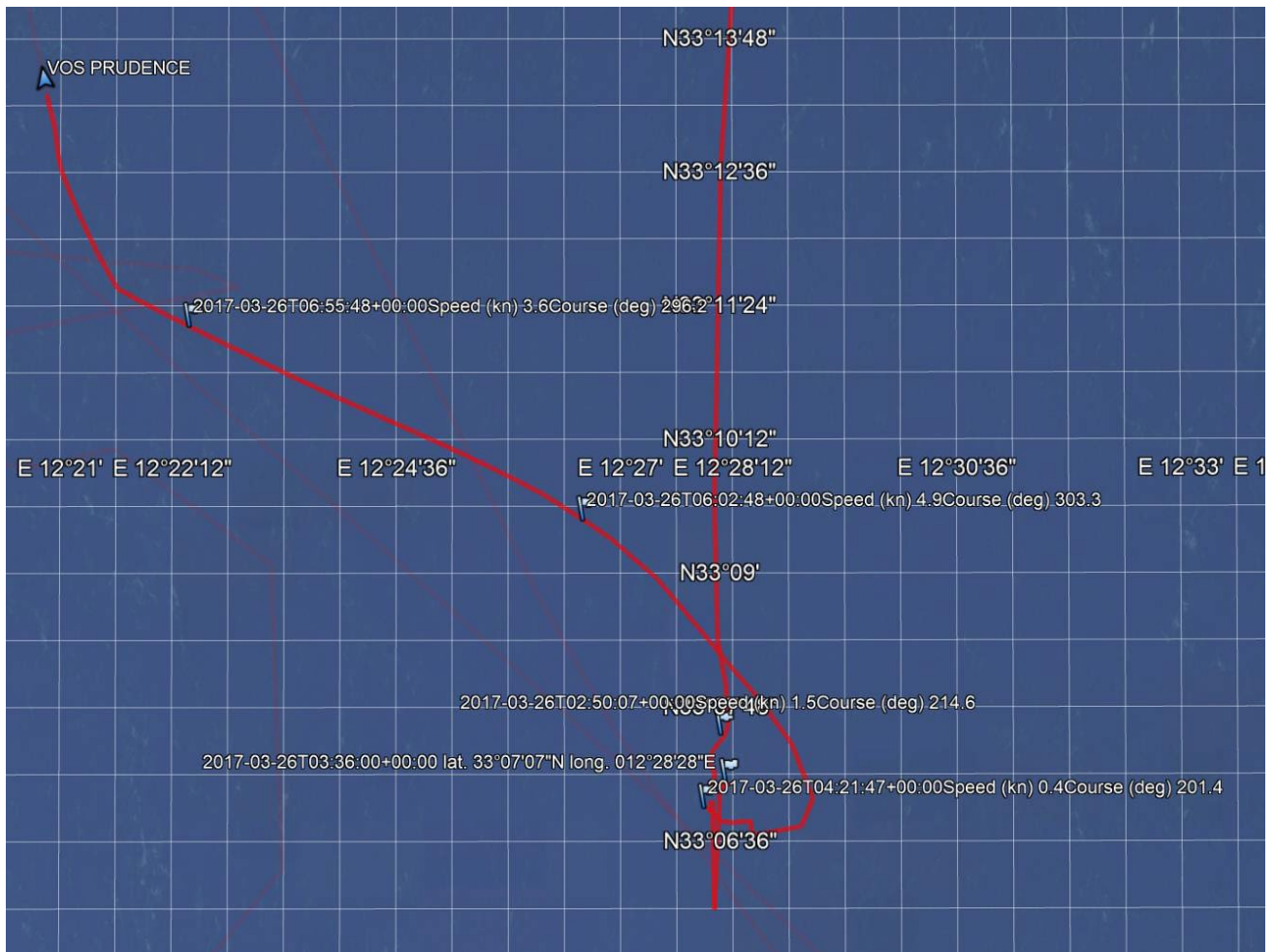
N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 21:55:57 +0000	33°25.5746'N	12°28.9928'E	1.5	18.1
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 22:02:00 +0000	33°25.76'N	12°29.08'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 22:05:25 +0000	33°25.7985'N	12°29.0751'E	1.5	16.0
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 22:11:47 +0000	33°25.9449'N	12°29.1355'E	1.4	22.6
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 22:15:48 +0000	33°26.0172'N	12°29.1936'E	1.2	38.6
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 22:19:48 +0000	33°26.0926'N	12°29.2547'E	1.4	27.0
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 22:23:46 +0000	33°26.1801'N	12°29.3023'E	1.5	25.8
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 22:28:07 +0000	33°26.2587'N	12°29.3725'E	1.3	43.8
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 22:34:00 +0000	33°26.36'N	12°29.48'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 22:35:56 +0000	33°26.4174'N	12°29.4924'E	1.2	30.9
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 22:39:57 +0000	33°26.4867'N	12°29.5574'E	1.2	36.4
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 22:51:16 +0000	33°26.6949'N	12°29.7309'E	1.4	38.7
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 23:01:25 +0000	33°26.8889'N	12°29.9169'E	1.3	40.9
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 23:04:47 +0000	33°26.9458'N	12°29.9771'E	1.3	39.6
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 23:19:37 +0000	33°27.181'N	12°30.2482'E	1.3	49.0
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 23:25:46 +0000	33°27.2686'N	12°30.3721'E	1.3	43.9
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 23:34:00 +0000	33°27.4'N	12°30.52'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 23:43:46 +0000	33°27.5131'N	12°30.6915'E	1.1	44.8
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 23:49:16 +0000	33°27.5851'N	12°30.788'E	1.1	51.3
VOS PRUDENCE	Sat, 25 Mar 17 23:56:27 +0000	33°27.6763'N	12°30.91'E	1.1	43.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 00:04:00 +0000	33°27.96'N	12°31.36'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 00:34:00 +0000	33°26.68'N	12°30.24'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 01:04:00 +0000	33°23.32'N	12°29.2'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 01:34:00 +0000	33°17.96'N	12°28.52'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 02:04:00 +0000	33°12.64'N	12°28.08'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 02:23:37 +0000	33°9.6459'N	12°28.0076'E	7.3	180.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 02:29:06 +0000	33°8.9939'N	12°28.0253'E	6.4	178.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 02:36:00 +0000	33°8.4'N	12°28.04'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 02:36:00 +0000	33°8.4'N	12°28.04'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 02:39:48 +0000	33°8.0162'N	12°28.1253'E	6.4	174.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 02:43:28 +0000	33°7.656'N	12°28.1513'E	3.0	161.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 02:50:07 +0000	33°7.5504'N	12°28.1127'E	1.5	214.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 02:53:07 +0000	33°7.4797'N	12°28.0459'E	1.8	220.4
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 02:56:28 +0000	33°7.4201'N	12°27.9861'E	1.1	216.5
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 03:08:36 +0000	33°7.2948'N	12°27.9569'E	0.8	155.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 03:12:08 +0000	33°7.2578'N	12°27.9895'E	1.6	147.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 03:15:47 +0000	33°7.1957'N	12°28.0101'E	1.2	206.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 03:19:40 +0000	33°7.1086'N	12°27.9576'E	1.1	258.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 03:22:46 +0000	33°7.1175'N	12°27.9949'E	1.3	93.2
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 03:30:16 +0000	33°7.12'N	12°28.1064'E	1.0	109.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 03:36:00 +0000	33°7.12'N	12°28.16'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 03:42:57 +0000	33°7.1178'N	12°28.1257'E	0.4	243.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 03:55:18 +0000	33°7.049'N	12°28.0603'E	0.4	216.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 04:06:00 +0000	33°6'N	12°28'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 04:07:58 +0000	33°6.9733'N	12°27.983'E	0.4	221.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 04:21:47 +0000	33°6.8958'N	12°27.9307'E	0.4	201.4
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 04:26:55 +0000	33°6.8763'N	12°27.9746'E	1.0	139.2
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 04:37:58 +0000	33°6.7932'N	12°28.0622'E	1.4	111.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 04:40:58 +0000	33°6.7765'N	12°28.1902'E	2.2	92.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 04:56:37 +0000	33°6.7925'N	12°28.3885'E	0.3	158.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:08:38 +0000	33°6.722'N	12°28.3935'E	0.4	166.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:16:08 +0000	33°6.6664'N	12°28.428'E	1.2	125.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:22:30 +0000	33°6.7444'N	12°28.9312'E	5.3	52.6

N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.





In tale quadro va sottolineato che la nave VOS PRUDENCE per raggiungere il punto nave indicato dall'I.M.R.C.C., una volta ricevute alle ore 00.31Z (ore 1.31A) del 26.3.2017 le disposizioni di intervento da parte dello stesso I.M.R.C.C., ha aumentato la velocità di crociera fino a 11 nodi (come risulta dalla conversazione n. 990 del 26.3.2027 delle ore 00.37Z (ore 1.37A)), raggiungendo l'area dei soccorsi alle ore 2.50Z (ore 4.50B) del 26.3.2017, con la conseguenza che non risulta affatto realizzata la condotta contestata in base alla quale la nave VOS PRUDENCE per intercettare il barcone dei migranti avrebbe volontariamente rallentato l'andatura in modo da giungere nell'area SAR 1 all'ipotizzato orario concordato delle ore 5.00 del 26.3.2017.

A ciò deve aggiungersi che la nave VOS PRUDENCE ha effettuato il soccorso dei migranti dell'evento 333 del 26.3.2017 seguendo tutte le disposizioni impartite dall'I.M.R.C.C.

Infatti, l'I.M.R.C.C. ha diretto, gestito e coordinato tutte le fasi dell'evento SAR 333 del 26.3.2017, sin dalla ricezione della segnalazione della situazione di *distress* da parte del barcone di colore blu dei migranti (THU 795), mediante l'individuazione dell'assetto navale idoneo ad effettuare

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

l'intervento in relazione all'elevato numero di migranti inizialmente comunicato, con l'indicazione delle direttive per raggiungere l'area di soccorso e fino alla comunicazione del porto italiano per lo sbarco dei migranti soccorsi.

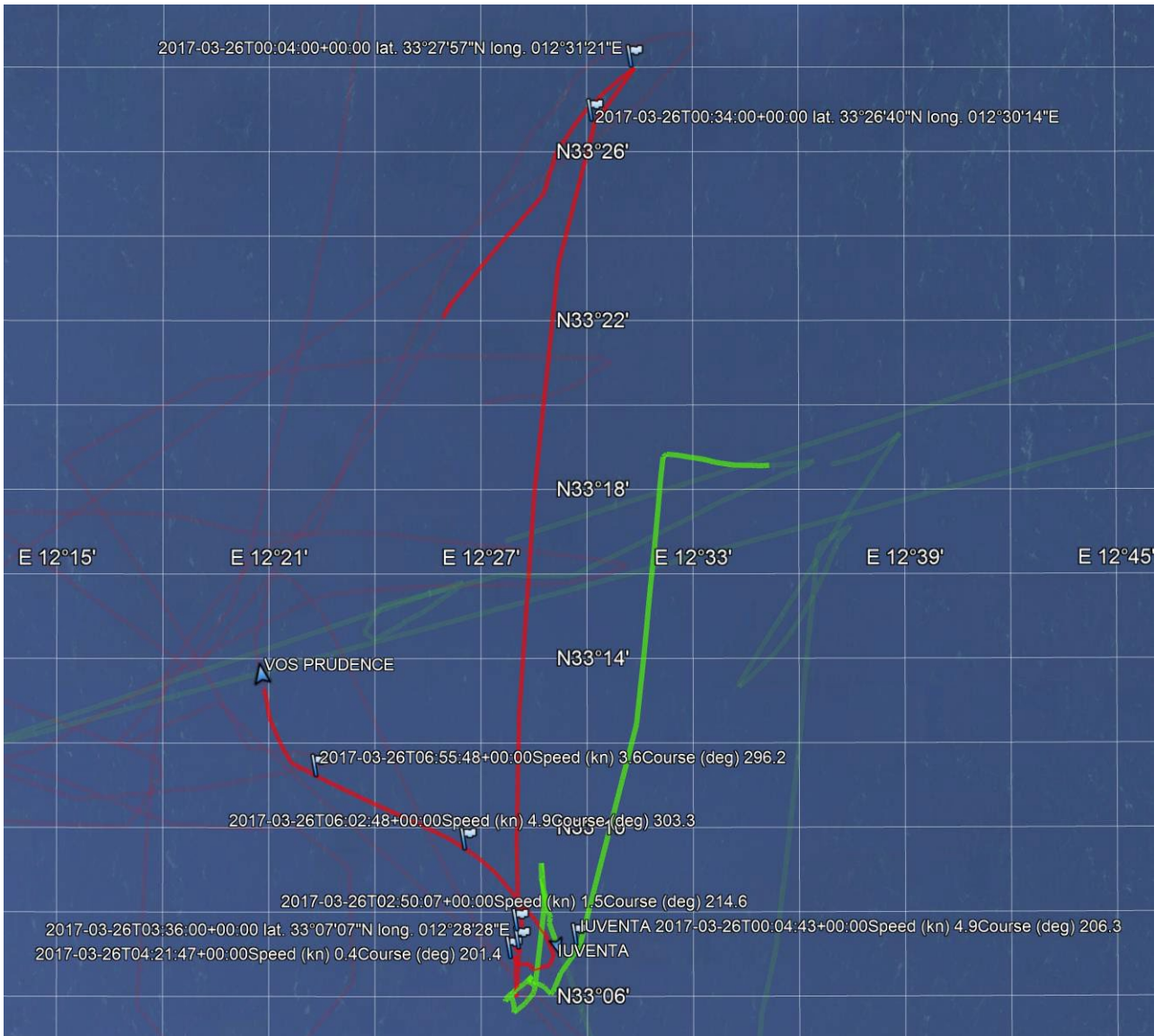
Al contempo, il personale a bordo della nave VOS PRUDENCE ha seguito tutte le direttive operative fornite dall'I.M.R.C.C. e ha costantemente informato l'I.M.R.C.C. dello sviluppo delle operazioni di soccorso.

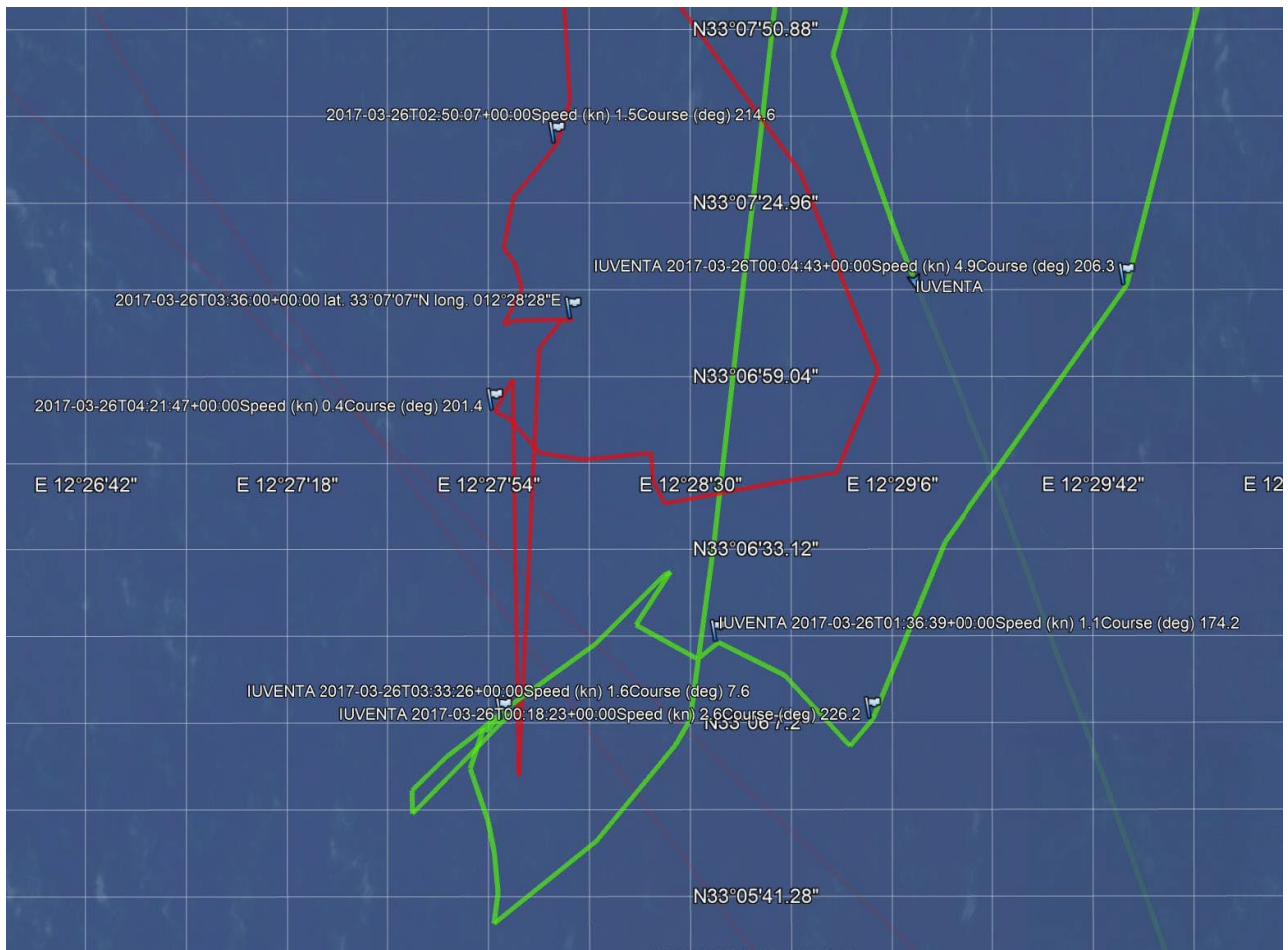
Va, infine, evidenziato che nella notte tra il 25 e il 26.3.2017 non si è verificato esclusivamente l'evento SAR 333, nel quale è stata coinvolta la nave VOS PRUDENCE, ma si sono verificati anche gli eventi SAR 331, 332, 334, 335, 336, nei quali sono intervenuti gli ulteriori assetti navali presenti in zona, tenuto conto della circostanza che intorno alle ore 19.00B (ORE 17.00Z) del 25.3.2017 erano partiti cinque gommoni e due barconi di legno da Sabratah, con la precisazione che il primo dei predetti eventi SAR è stato segnalato alle ore 20.04Z (ore 21.04A) del 25.3.2017 e che l'I.M.R.C.C. per tale evento ha coinvolto assetti navali diversi dalla nave VOS PRUDENCE.

Deve, altresì, sottolinearsi che l'intervento della nave VOS PRUDENCE nell'evento SAR 333 è avvenuto quando erano presenti nell'area dei soccorsi anche altri assetti navali impegnati nelle operazioni di soccorso di altri eventi SAR e nell'assistenza dello stesso evento SAR 333.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.





Pertanto, deve escludersi che il personale presente a bordo della nave VOS PRUDENCE abbia orientato i propri comportamenti in modo da arrogarsi il primo intervento o l'esclusività nelle operazioni di soccorso dei migranti.

* * *

Per completezza, poi, deve evidenziarsi che dalla conversazione ambientale n. 404 del 27.3.2017 delle ore 7.30Z (ore 9.30B) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE alla presenza, tra gli altri, del comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO (UOMO 1), di KENNES MATTHIAS (UOMO 2), di FABBRI TOMMASO (UOMO 3) e del Secondo ufficiale CUZZOLINO LUIGI (UOMO 4), emergono le modalità delle comunicazioni tra le O.N.G. e viene evocato un messaggio inoltrato il 25.3.2017 alle ore 23.30⁸⁶ circa dall'equipaggio della nave AQUARIUS sulla chat WhatsApp "HUMANITARIAN SAR VESSEL":

⁸⁶ Il messaggio inoltrato il 25.3.2017 alle ore 23.30 circa dall'equipaggio della nave AQUARIUS sulla chat WhatsApp "HUMANITARIAN SAR VESSEL" viene evocato anche nella conversazione ambientale n. 403 del 27.3.2017 delle ore 6.57Z (ore

UOMO 1 – noi ci eravamo visti alle 10, ti ricordi? La sera prima del (inc.) mi hai detto alle 5 si arriva.

UOMO 3 – perfetto.

UOMO 1 – poi tu mi hai detto ok, alle 11 e mezza ho ricevuto un WhatsApp, se questo, io è un ipotesi che faccio perché non so, il WhatsApp se è arrivato da una nave o c'è da Iuventa, o da uno o dall'altro, se per esempio vedi che Iuventa mi ha mandato il WhatsApp e tu dopo mezz'ora ancora non rispondi, anche se lui a me non mi dice niente, e mi dice: "Ohi, chiamami, uno dell'MSF, chiamami, stai tranquillo, e io prendo il telefono e ti chiamo, ti dico sali perché lo Iuventa ti vuole parlare".

UOMO 3 – questo è l'Aquarius.

UOMO 1 – Aquarius, con questo, sai quanto tempo noi recuperavamo? Te lo dico io, tre ore, tre ore. Dalle 11 alle 2, dalle 11 e mezza alle... due ore e mezza.

UOMO 3 – Aquarius (inc.)

UOMO 1 – perché se lui mi diceva, Prudens, chiamami uno di MSF, voglio parlare con, pure che lui a me non mi vuole dire niente, perfetto. Io ti chiamavo, Matthias c'è Aquarius che chiede di te, tu la prima cosa che facevi quando ti alzavi, prendevi il telefono e il tempo che tu arrivavi qua sopra, trovavi già il messaggio, già tu sapevi lui cosa ti voleva dire, accorciavamo pure i tempi, si faceva prima, poi tale se potete dirmi, se vedi che io il messaggio o mi chiami, non ti rispondo, chiamami su qualche (inc.) e mi dici, voglio parlare con MSF.

UOMO 2 – (inc.) voglio dire,

UOMO 3 – (inc.) una risposta WhatsApp.

UOMO 2 – io?

UOMO 3 – no, Aquarius (inc.)

UOMO 2 – prima, il primo intervento ha ricevuto un messaggio WhatsApp alle 11 e mezza della sera, dell'Aquarius, dicendo noi le abbiamo (inc.) con la coordinazione, un altro messaggio è arrivato dalla Iuventa (inc.) che andavano anche di là, quindi due, due diverse voci, che sono (inc.) basta.

UOMO 1 – tutte insieme,

UOMO 2 – io mi sono svegliato quando (inc.) mi ha chiamato, nella stanza, all'una, all'una e mezza alle due, quindi due ora da (inc.)

UOMO 1 – due ore, prendeva qualche (inc.) mi chiamava mi diceva, chiamami Matthias o chiamami,

UOMO 2 – WhatsApp, WhatsApp secondo loro (inc.)

UOMO 1 – perché lo sai, sul ponte c'è sempre qualcuno di guardia, se tu mi chiami alla radio io ti rispondo, se non sono io, quello che viene dopo, eh, magari io sto riposando, o magari, lasci il telefono vai in bagno e ti chiudi la porta

8.57B) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE alla presenza, tra gli altri, del comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO (UOMO 4) e di KENNES MATTHIAS (UOMO 5):

UOMO 5 – (inc.) hanno mandato un WhatsApp, alle undici, io stavo già dormendo, (inc.)

UOMO 4 – **WhatsApp non è (inc.) ufficiale (inc.)** dopodiché scattano le comunicazioni ufficiali, e-mail. **Se (inc.) manda un messaggio su WhatsApp per me non sta mandando niente, io non posso fare nessuna azione (inc.) [...].**

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Con riferimento al contenuto del passo della conversazione n. 404 del 27.3.2017 delle ore 7.30Z (ore 9.30B) deve sottolinearsi che dal brogliaccio della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. emerge che il 25.3.2017 alle ore 21.50Z (ore 22.50A) l'I.M.R.C.C. ha dato disposizioni alla nave AQUARIUS di dirigersi verso la posizione nella quale si trovava l'imbarcazione oggetto dell'evento SAR 331 (lat. 33°01'N long. 012°31'E) e il 25.3.2017 alle ore 22.29Z (ore 23.29A) l'I.M.R.C.C. ha ricevuto una telefonata dall'imbarcazione dei migranti dell'evento SAR 331 che riferivano di aver individuato una nave, mentre la nave VOS PRUDENCE è stata coinvolta dall'I.M.R.C.C. nel differente evento SAR 333 del 26.3.2017.

Pertanto, deve sottolinearsi che il messaggio inviato dalla nave AQUARIUS si colloca in un momento successivo rispetto alle disposizioni impartite dall'I.M.R.C.C. e attiene ad un evento SAR diverso rispetto a quello nel quale è intervenuta la nave VOS PRUDENCE.

Inoltre, va sottolineato che i messaggi inoltrati sulla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*" contengono sostanzialmente le medesime informazioni delle comunicazioni intercorse tra l'I.M.R.C.C. e la nave AQUARIUS⁸⁷.

⁸⁷ I messaggi inoltrati sulla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*" correlati alla conversazione n. 404 del 27.3.2017 delle ore 7.30Z (ore 9.30B) hanno il seguente tenore:

Da: 447817101617@s.whatsapp.net Edward Taylor (+44 7817 101617)
25/03/2017 22:22:46 (UTC+0)

Distress position just revived from mrcc: 33 01N / 012 31E

Appena ricevuta da MRCC una posizione di emergenza: 33 01N / 012 31E

Da: 447817101617@s.whatsapp.net Edward Taylor (+44 7817 101617)
25/03/2017 22:22:56 (UTC+0)

100pax rubber boat

100 persone, gommone

Da: 447817101617@s.whatsapp.net Edward Taylor (+44 7817 101617)
25/03/2017 22:23:26 (UTC+0)

We are proceeding to distress position to start search operation

Procediamo verso la posizione dell'emergenza per iniziare le operazioni di ricerca

Da: 447817101617@s.whatsapp.net Edward Taylor (+44 7817 101617)
25/03/2017 22:24:04 (UTC+0)

SAR CASE 331

EVENTO SAR 331

Da: From: 447986377466@s.whatsapp.net Gillian Moyes (owner)
25/03/2017 22:24:42 (UTC+0)

Good luck Aquarius, safe rescue

Buona fortuna Aquarius, buon soccorso

Da: 21628827977@s.whatsapp.net IUVENTA RESCUE (+216 28 827 977)
25/03/2017 22:47:36 (UTC+0)

Iuventa proceeding south towards Aquarius position, ready to support.

Iuventa procede a sud verso la posizione di Aquarius, pronta ad aiutare

Da: 447817101617@s.whatsapp.net Edward Taylor (+44 7817 101617)

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

In tal modo non risulta che tramite la chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*" siano state scambiate informazioni in anticipo o aggiuntive, rispetto a quelle oggetto delle comunicazioni dell'I.M.R.C.C., sulla posizione delle imbarcazioni dei migranti da soccorrere.

Al contempo, deve rimarcarsi come la richiesta avanzata il 25.3.2017 alle ore 20.30Z (ore 21.30A) da KENNES MATTHIAS a CUZZOLINO LUIGI - nella conversazione n. 970 del 25.3.2017 delle ore 20.11Z (ore 21.11A) - di raggiungere l'area SAR 1 alle ore 5.00 del 26.3.2017 sia antecedente ai primi messaggi inviati dalla nave AQUARIUS sulla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*" il 25.3.2017 alle 22.22Z (ore 23.22A) in relazione al primo evento SAR della notte del 25.3.2017, con la precisazione che, anche dopo la ricezione di tali messaggi da parte KENNES MATTHIAS, la nave VOS PRUDENCE ha proseguito la propria rotta di allontanamento dall'area SAR 1 fino alla comunicazione dell'I.M.R.C.C. alla nave VOS PRUDENCE delle ore 00.31Z (ore 1.31A) del 26.3.2017 per intervenire in soccorso dei migranti dell'evento 333.

Sotto tale profilo, allora, risulta ancor più avvalorata la conclusione, sopra rassegnata, in base alla quale la richiesta avanzata da KENNES MATTHIAS a CUZZOLINO LUIGI di raggiungere l'area SAR 1

25/03/2017 22:51:31 (UTC+0)

We have two fixed targets on our radar 2nm between them.

Abbiamo 2 target fissi sul radar a 2 mn di distanza tra loro.

Da: 34653276461@s.whatsapp.net RichiGatu (+34 653 27 64 61)

25/03/2017 22:51:47 (UTC+0)

Iuventa, are you still with the dead person on board?

Iuventa, avete ancora i cadaveri a bordo?

Da: 447817101617@s.whatsapp.net Edward Taylor (+44 7817 101617)

25/03/2017 23:01:21 (UTC+0)

2 rubber boats with us now. There is another fixed radar target 2.4nm south of our location. 2 gommoni con noi adesso.

C'è un altro target fisso su radar a 2,4 mn a sud dalla nostra posizione

Da: 34653276461@s.whatsapp.net RichiGatu (+34 653 27 64 61)

25/03/2017 23:01:36 (UTC+0)

Good luck!

Buona fortuna!

Da: 447817101617@s.whatsapp.net Edward Taylor (+44 7817 101617)

25/03/2017 23:10:29 (UTC+0)

Iuventa can you use vhf channel 69?

Iuventa, potete utilizzare il canale vhf 69?

Da: 393466094700@s.whatsapp.net Msfocb-boat-fc

26/03/2017 01:05:38 (UTC+0)

Vos prudence arriving to same position acquarius

Vos Prudence in arrivo alla stessa posizione di Aquarius

Da: 31654614543@s.whatsapp.net Sea Watch 2

26/03/2017 01:06:15 (UTC+0)

Same for Sw2

Anche SW2

alle ore 5.00 del 26.3.2017 non era affatto basata su specifiche informazioni, bensì esclusivamente sul dato di esperienza in base al quale le imbarcazioni dei migranti solitamente raggiungono le acque internazionali alle prime ore del mattino.

D'altronde, tenuto conto dell'orario in cui l'evento SAR 333 è stato aperto, ossia alle ore 23.45Z del 25.3.2017 (ore 00.45A del 26.3.2017), rispetto all'indicazione delle ore 5.00 del 26.3.2017, e della notevole distanza (oltre 28 miglia nautiche) della nave VOS PRUDENCE nel momento in cui è stata coinvolta dall'I.M.R.C.C. nell'evento SAR 333 rispetto alla prima localizzazione del barcone dei migranti, deve ritenersi privo di ogni fondamento il sospetto investigativo in base al quale il disinteresse mostrato da KENNES MATTHIAS, rispetto alla possibilità di avvicinarsi all'area SAR 1 sin dalle ore serali del 25.3.2017 e rispetto agli altri interventi nel frattempo operati dalla nave AQUARIUS, dalla nave IUVENTA e da altri assetti navali, fosse dettato dall'esigenza di accaparrarsi l'evento SAR in questione, mantenendosi distante dall'area dei successivi soccorsi per non destare sospetti agli altri assetti navali.

* * *

In considerazione degli elementi riportati e delle argomentazioni svolte deve ragionevolmente escludersi che la nave VOS PRUDENCE abbia eseguito il soccorso di 412 migranti dell'evento SAR 333 del 26.3.2017 sulla base di preventive specifiche informazioni riservate in ordine all'arrivo alle ore 5.00 del 26.3.2017 di determinate imbarcazioni di migranti nell'area SAR 1.

Pertanto, deve escludersi che il soccorso dei 412 migranti sia avvenuto in base ad una consegna concordata con eventuali scafisti o organizzatori del viaggio o appartenenti ad organizzazioni criminali.

Per tali ragioni, allora, non emerge alcun atto diretto a procurare illegalmente l'ingresso dei migranti in Italia, con la precisazione che non è individuabile alcuna violazione delle norme del D.L.vo 286/1998 in relazione al successivo trasporto dei migranti fino al porto di Trapani, che è avvenuto sempre in base alle disposizioni impartite dall'I.M.R.C.C.

Deve, quindi, escludersi la riconducibilità dei fatti nella fattispecie contestata di cui all'art. 12 comma 3 D.L.vo 286/1998.

In definitiva, allora, per le condotte contestate del 25 e 26.3.2017, nei confronti di CATANIA PIETRO MAURIZIO, KENNES MATTHIAS, FABBRI TOMMASO e TRAINITI MICHELE deve emettersi sentenza di non luogo a procedere in ordine all'imputazione di cui al capo 20) perché il fatto non sussiste.

* * * * *

8. CAPO 20): EPISODIO DEL 26.3.2017

Le condotte del 26.3.2017 sono contestate al **capo 20**) a CATANIA PIETRO MAURIZIO (quale comandante della nave italiana VOS PRUDENCE di proprietà della VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.), a KENNES MATTHIAS (quale team leader della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO), a FABBRI TOMMASO (quale capo progetto della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO), e a TRAINITI MICHELE (quale coordinatore operazioni SAR della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO).

In particolare, ai predetti imputati si contestano, in concorso con soggetti ignoti, le condotte di favoreggiamento dell'immigrazione illegale e di trasporto illegale di stranieri, per avere rimorchiato un gommone carico di migranti all'interno delle acque territoriali libiche (superando il limite di 12 miglia nautiche dalla costa) nonostante le contrarie disposizioni impartite dall'I.M.R.C.C.

In prospettiva accusatoria le fonti probatorie delle condotte del 26.3.2017 sono riportate nell'informativa della Squadra Mobile della Questura di Trapani, del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato di Roma e del Nucleo Speciale di Intervento del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di Roma del 10.6.2020.

Si riporta, con diverso carattere grafico, la parte di interesse della predetta informativa di p.g. del 10.6.2020, con la precisazione che le captazioni richiamate nella predetta informativa di p.g. verranno riprodotte, nella versione trascritta dai periti, nel corso della ricostruzione complessiva della vicenda sulla base anche degli ulteriori elementi in atti:

Alle ore 10.31, la nave veniva dirottata da IMRCC sul punto di coordinate 33°02'N – 012°32'E, ricadente a circa 14 miglia dalle coste libiche di Sabratha, zona nei cui pressi vi era notizia della presenza di un gommone con migranti a bordo. La posizione del gommone da soccorrere, secondo le risultanze del giornale nautico della nave VOS PRUDENCE sarebbe stata aggiornata con le coordinate 33°00'30"N – 012° 34'54"E a seguito di nuova disposizione impartita dalla nave della Guardia Costiera italiana CP 940. Entrambe le citate posizioni ricadono in acque internazionali. Gli sviluppi delle sequenze fattuali hanno evidenziato che il gommone ricercato si trovava in una posizione leggermente diversa, più arretrata verso le coste libiche e quindi ricadente all'interno delle acque territoriali di tale Stato africano. In siffatta situazione, le disposizioni vigenti in materia di diritto nazionale italiano e internazionale non consentivano l'intervento della nave VOS PRUDENCE, in assenza di apposita autorizzazione e coordinamento da parte della Guardia Costiera libica competente per territorio. Purtuttavia, in spregio a tali elementari principi giuridici e disposizioni di legge, la nave e i suoi battelli di servizio intervenivano sul gommone ancora presente all'interno delle acque territoriali libiche e lo trainavano verso Nord, di fatto sottraendolo alla giurisdizione dello stato costiero, nonché disattendendo la disposizione impartita da IMRCC Roma in ordine al divieto di intervento in tali acque. L'operazione di recupero dei 129 migranti presenti sul gommone appena citato si

concludeva alle ore 14 circa dello stesso giorno 26 marzo 2017 e il comandante CATANIA ometteva di riferire – sia verbalmente nell'immediatezza delle operazioni, sia nella reportazione dei fatti scritta e inviata via e-mail alle autorità, nonché nelle annotazioni ufficiali del giornale nautico di bordo – qualsiasi dettaglio che potesse far emergere l'avvenuto ingresso ed attività di recupero nelle acque territoriali libiche.

Le captazioni eseguite in plancia consentono, inoltre, di rilevare una situazione emblematica sia per ricostruire il reale andamento dei fatti che per delineare i rapporti e le dinamiche che intercorrevano tra la ONG noleggiatrice (in questo caso per il tramite del *Team Leader* KENNES) e il personale di bordo della nave VOS PRUDENCE (in questo caso proprio il comandante CATANIA). Infatti, emerge l'evidente potestà decisionale che KENNES deteneva ed esercitava nei confronti di CATANIA e quindi della nave (dando esatta esecuzione ai contenuti del contratto di noleggio) laddove gli disponeva sostanzialmente di eseguire il recupero dei 129 migranti in una posizione dove ciò non era consentito, in spregio alle disposizioni vigenti e superando le iniziali resistenze del CATANIA stesso (quest'ultimo infatti manifestava almeno inizialmente, timori correlati non già alla trasgressione normativa bensì ad aspetti di interesse privatistico derivanti dalla possibilità di subire il sequestro del RIB).

L'analisi degli elementi investigativi acquisiti in indagine ha consentito altresì di accertare che il comandante CATANIA, al momento in cui era stato escusso presso la Questura di Trapani in data 28 marzo 2017 – (appena dopo l'approdo in porto a Trapani, a conclusione della missione iniziata il 20 marzo 2017 con partenza dal porto di La Valletta) per l'acquisizione di sommarie informazioni relative al viaggio appena eseguito con la VOS PRUDENCE – pur avendo notizia e contezza circa la corrispondenza tra uno dei migranti e lo scafista di una delle due unità soccorse in quel giorno, aveva omesso dolosamente di riferire tale relevantissima notizia ai pubblici ufficiali richiedenti. Va detto che nei frangenti di cui è odierna l'analisi il CATANIA ricopriva la funzione di UPG ai sensi degli articoli 1235, 1236, 1237 del Codice della Navigazione e art. 57 c.p.p., pertanto le sue condotte devono essere valutate anche sotto il profilo dell'omissione di denuncia (relativa a reati di cui un frammento è stato commesso a bordo) e del mendacio (relativa all'errata rappresentazione dei fatti alle autorità, con palese omissione di elementi essenziali). Dall'analisi che precede emergono profili di responsabilità in capo al comandante della nave e al *Team Leader* di MSF KENNES, in ordine alle ipotesi di reato di cui all'art. 12 del TUI.

* * *

Tanto premesso, ai fini della ricostruzione complessiva della vicenda, deve evidenziarsi che, una volta concluso il soccorso dei migranti dell'evento SAR 333, la nave VOS PRUDENCE è rimasta a circa 25 miglia nautiche dalla costa libica in attesa di disposizioni da parte dell'I.M.R.C.C.

Quindi, la nave VOS PRUDENCE è stata coinvolta dall'I.M.R.C.C. negli eventi SAR 337 (barcone di legno con 80 persone soccorse) e 338 (gommoni con 129 persone soccorse).

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Con riferimento ai predetti eventi SAR 337 e 338 deve darsi conto, innanzitutto, delle comunicazioni intercorse tra l'I.M.R.C.C. e la nave VOS PRUDENCE, oltre che con gli altri assetti navali e con la Guardia Costiera libica.

Va, allora, riportata la comunicazione del 26.3.2017 delle ore 6.57Z (ore 8.57B) tra la nave VOS PRUDENCE e l'I.M.R.C.C.:

1° UOMO: Canal Coast Guard you speaking? Hello!

(inc.le) Costiera, parlate? Salve!

2° UOMO: yes, hello, you speak... yes, hello, you speak with (inc.le) of Medici senza Frontiere, Vos Prudence.

sì, ciao, parla... sì, ciao, parli con (inc.le) di Medici senza Frontiere, Vos Prudence.

1° UOMO: Medici Senza Frontiere. Pronto?

2° UOMO: eh, sì, ciao, buongiorno, di nuovo... e io volevo sapere per... **abbiamo avuto un contatto con l'Aquarius... e... e... hanno avuto la chiamata di dell'IMRCC per intervenire, per un distress boat... per coordinazione...**

1° UOMO: un distress?...

2° UOMO: quindi, noi vorremmo sa... sì...

1° UOMO: c'è stato un distress?

2° UOMO: distress board, sì... sì, hanno avuto le coordinazioni di... dell'IMRCC e **ci hanno contattato per dire che loro sono già pieni di gente a bordo e che... chiedono se noi, la Vos Prudence, possiamo andare a... ad aiutare perché noi per adesso abbiamo 412 persone a bordo e possiamo anche andare a... a più di... di 600,** quindi, volevo sapere se...

1° UOMO: sì, ma una cosa prima, è un distress quello che è successo?

2° UOMO: *(inc.le)*

1° UOMO: pronto?

2° UOMO: sì, un distress...

1° UOMO: sì, un attimo solo allora...

2° UOMO: *(inc.le)*

Deve, inoltre, riportarsi la comunicazione del 26.3.2017 delle ore 7.02Z (ore 9.02B) tra la nave VOS PRUDENCE e l'I.M.R.C.C.:

1° UOMO: *(in sottofondo) poi a (inc.le)*

2° UOMO: pronto?

1° UOMO: sì, buongiorno, buongiorno... e...

2° UOMO: sì, comandante...

3° UOMO: buongiorno e salve, no, non è il comandante questo è il coordinatore di Medici Senza Frontiere, parliamo... anche per il comandante...

2° UOMO: buongiorno... buongiorno Ufficiale di servizio *(inc.le)*

- 3° UOMO: buongiorno, Ufficiale, ascolti **siamo stati in contatto con l'Aquarius, l'Aquarius ci ha detto che lei e che IMRCC, ha dato una distress a loro, pochissimo tempo fa e di... di un 80... di una (inc.le) boat di 80 persone con... con coordinate precise... e che le coordinate data 32 e 59 nord, 012, 32 est... e... che dovrebbe essere entrata un'ora fa, ora Aquarius è pieno, ci chiedeva se si ci poteva dare una mano... e (inc.le) potevamo intervenire da qui...**
- 2° UOMO: allora c'è un aggiornamento che... **ho appena parlato con l'Aquarius, forse non ve lo ha ancora riferito e... noi con loro avevamo detto che...**
- 3° UOMO: sì...
- 2° UOMO: comunque **ingaggiavamo anche lo Iuventa e... e intanto loro facevano il recupero e stimavamo le persone esatte a bordo di questo (inc.le) e poi dopo valutavamo le possibili soluzioni, cosa che, comunque, per il momento non si può fare, perché pare che la moto... una motovedetta libica abbia intercettato sia l'Aquarius che il Sea Watch e abbia chiesto di rimanere di rimanere più lontani dalle coste... e io ho appena chiuso con l'Aquarius dicendogli, chiaramente, di fare quello che dicono i libici, ma di rimanere soltanto sulla (inc.le) di andare verso nord ma di tenersi sulla longitudine dei migranti, quindi ci potrebbe volere un po' più di tempo adesso per fare questo recupero... stiamo contattando i libici per avere maggiori informazioni, ma quindi, per adesso il problema di dove trasbordare i migranti è secondario...**
- 3° UOMO: ho capito, **noi in questo momento siamo intorno ai 20** siamo...
- 2° UOMO: eh!
- 3° UOMO: loro che hanno detto da... a che distanza dovevamo stare?
- 2° UOMO: **hanno parlato di 25 miglia dalla costa...**
- 3° UOMO: addirittura...
- 2° UOMO: e non so perché...
- 3° UOMO: ho capito, va bene, allora rimaniamo, noi **rimaniamo in stand by**, per vostra informazione noi... cioè, ci mettiamo, **ci mettiamo a 25**, anziché (inc.le)
- 2° UOMO: l'idea era chiaramente, l'idea che stavo (inc.le)
- 3° UOMO: ok...
- 2° UOMO: chiaramente in base a quanti erano su questo wooden magari erano un po' meno di 80, di vedere se ci poteva... stare... ci potevano stare con la capacità.
- 3° UOMO: e non era un (inc.le)?
- 2° UOMO: è un wooden... quindi è piccolino... più piccolo...
- 3° UOMO: con... con solo 80, ok...
- 2° UOMO: vabbè, comunque, ripeto, è secondario per adesso, dobbiamo prima capire un attimino com'è la situazione con i libici.
- 3° UOMO: allora, capite un attimino, noi rimaniamo in stand by e vi diamo disponibilità a prendere, a prendere anche... anche altri, però noi abbiamo capacità in questo momento, quindi se si deve...
- 2° UOMO: (inc.le) Aquarius...
- 3° UOMO: intervenire in questa di 80, noi siamo disponibili...

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

2° UOMO: parliamo del Vos Prudence, giusto?

3° UOMO: Vos Prudence...

2° UOMO: eh!

3° UOMO: affermativo.

2° UOMO: va bene, grazie, a dopo...

3° UOMO: a lei, a dopo, arrivederci.

Nel contesto in cui era stata effettuata la segnalazione di *distress* per una imbarcazione con 80 persone a bordo e la Guardia Costiera libica aveva dato indicazioni alla nave AQUARIUS e alla nave SEA WATCH 2 di rimanere ad una distanza dalla costa libica di 25 miglia nautiche deve sottolinearsi che la VOS PRUDENCE è rimasta a tale distanza e che l'I.M.R.C.C. si è attivato per acquisire informazioni dalla Guardia Costiera libica sull'eventuale soccorso dei migranti da parte della stessa Autorità libica e sulle disposizioni eventualmente da impartire agli assetti navali delle O.N.G. presenti nell'area, in modo da coordinare le operazioni di soccorso.

Al riguardo va sottolineato il comportamento dilatorio tenuto dalla Guardia Costiera libica fino alla successiva autorizzazione concessa dalla stessa Guardia Costiera libica alla nave SEA WATCH 2 per l'effettuazione dei soccorsi.

Una volta intervenuta l'autorizzazione della Guardia Costiera libica, l'I.M.R.C.C. ha impartito le disposizioni per i soccorsi, mantenendo costanti contatti anche con la VOS PRUDENCE per l'esecuzione delle operazioni di soccorso.

Pertanto, al fine di delineare il predetto contesto deve darsi conto delle varie comunicazioni intercorse tra l'I.M.R.C.C. e la Guardia Costiera libica.

Deve, allora, riportarsi la comunicazione del 26.3.2017 delle ore 7.06Z (ore 9.06B) da parte dell'I.M.R.C.C. con la Guardia Costiera libica in relazione al barcone di legno con 80 persone a bordo, localizzato tramite il telefono satellitare Thuraya n. 008821644408573 alle ore 5.57Z (ore 7.57B) in posizione lat. 32°59'N long. 012°32'E a poco meno di 12 miglia nautiche dalle coste libiche (evento SAR 337):

UOMO 1: Sig. Mohammed Masvud/Colonnello – UOMO 2: Centralino guardia costiera - UOMO 3: Ufficiale di servizio italiano – UOMO 4: Ali – UOMO 5: Duty officer/Ufficiale di servizio – UOMO 6: Colonnello Muhammad
00.06

UOMO 1 – Hello?

Pronto?

UOMO 2 – Hello?

Pronto?

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 1 – Yes.

Si.

UOMO 2 - Mr. Masvud?

Il signor Masvud?

UOMO 1 – Yes, yes.

Si, si.

UOMO 2 – Yes, Colonel. One moment pass duty officer.

Si, Colonnello. Un momento le passo l'ufficiale di servizio.

Voce “attendere prego...”

UOMO 3 – Colonel, goodmorning!

Colonnello, buongiorno!

UOMO 1 – Goodmornig, goodmorning.

Buongiorno, buongiorno.

UOMO 3 – Goodmorning. Colonel, we have some SAR case today, but only one we have to rescue and we have last position two hour ago one miles into the Libyan coast... the Libyan water.

Buongiorno. Colonnello, oggi abbiamo alcuni casi SAR (ricerca e soccorso), ma dobbiamo soccorrerne solo una e abbiamo l'ultima posizione di due ore fa a un miglio dalla costa libica... nelle acque libiche.

UOMO 1 – Yes.

Si.

UOMO 3 - We are sending you, now in this moment, the last location, localization of (Raia?)

Vi stiamo mandando, ora in questo momento, l'ultima posizione, della Raia (?).

UOMO 1 – Yes, yes.

Si, si.

UOMO 3 – But you can perform the rescue? You have patrol boat in the area?

Ma riuscite ad eseguire l'operazione di salvataggio? Avete un pattugliatore nell'area?

UOMO 1 – (inc.) I told you before (inc.) I just leave the ops on the (inc.) on formation to do to the...

(inc.) ve l'ho già detto (inc.) lascio solo le operazioni nel (inc.) in formazione per farle al...

UOMO 3 – Duty officer.

Ufficiale di servizio.

UOMO 1 – Yeah, duty officer. (inc.) send to do something.

Si, ufficiale di servizio. (inc.) mandare per fare qualcosa.

UOMO 3 – Colonel, the usually situation, or we can give instructions to the ONG asset or you have patrol boat for perform the search, the rescue.

Colonnello, solitamente, o noi diamo istruzioni alle asset (attività) delle ONG o voi avete una patrol boat (pattugliatore) per eseguire le ricerche, i soccorsi.

UOMO 1 – Yes.

Si.

UOMO 3 - The asset position, if you want I can give you.

La posizione degli asset, se vuole posso dargliela.

UOMO 1 – If you give me a bit of time, one minute to find a pen to write (inc.) just a moment...
Please just a moment... (Parla in un'altra lingua) Yes, hello?

Se mi da un po' di tempo, un minuto per trovare una penna per scrivere (inc.) solo un momento... Solo un momento per favore... (Parla in un'altra lingua) Sì, pronto?

UOMO 3 – Hello, ok. You're ready?

Pronto, ok. È pronto?

UOMO 1 – Yes I'm ready.

Si sono pronto.

UOMO 3 – Perfect. On six o'clock zulu time...

Perfetto. Alle sei in punto ora Zulu...

UOMO 1 – Six o'clock local time...

Sei in punto ora locale...

UOMO 3 - ...zulu time, zulu UTC, the position is three-two degree...

*...ora zulu, zulu UTC, la **posizione è di tre-due gradi**...*

UOMO 1 – Yeah, three-two degrees...

Sì, tre-due gradi...

UOMO 3 – ...five-nine-decimal-five minute north, and zero-one-two degree...

*...**cinque-nove-cinquedecimale primi nord, e zero-uno-due gradi**...*

UOMO 1 – Ok... one-two degree...

Ok... uno-due gradi...

UOMO 3 – ...three-two minute east.

*...**tre due primi est**.*

UOMO 1 - Three-two minute east.

Tre-due primi est.

UOMO 3 – Ehm Colonel, sorry but, today you are pass on Charlie time?

Ehm. Colonnello, scusi ma, oggi passate all'ora Charlie?

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 3 – Bravo, bravo, bravo time? Now, today?

Bravo, bravo, ora bravo? Ora, oggi?

UOMO 1 - Libyan they are not changing the time (inc.) If you gave me zulu time that mean we are two hours in Greenwich.

In Libia non cambiano l'orario (inc.) se mi hai dato l'ora zulu significa che siamo due ore avanti rispetto a Greenwich.

UOMO 3 – Ah, ok. Two hours. So bravo, bravo. Ok.

Ah, ok. Due ore. Quindi bravo, bravo. Ok.

UOMO 1 – Bravo, yes.

Bravo, sì.

UOMO 3 – Same as Italian time. Today we pass on bravo time. Perfect.

Uguale all'ora italiana. Oggi passiamo all'ora bravo. Perfetto.

UOMO 1 – Ok (inc.) yes, yes, all the (inc.) Libyan because is (inc.) you cannot change the time from Tripoli because in Tobruk (inc.) is not suitable for us.

Ok (inc.) si, si, tutto il (inc.) libico perché è (inc.) non puoi cambiare l'ora da Tripoli perché a Tobruk (inc.) non va bene per noi (non è adatto per noi).

UOMO 3 – Ah ok, ok, perfect. Colonel, you can keep us in touch?

Ah ok, ok, perfetto. Colonnello può restare in contatto con noi?

UOMO 1 – Your boat is rubber boat or?

La vostra barca è una barca di gomma o?

UOMO 3 – Wooden boat, wooden boat. We estimate eight-zero people onboard.

*Di legno, è una **barca di legno**. Stimiamo **otto-zero persone a bordo**.*

UOMO 1 – Eight-zero people. And they are moving?

Otto-ero. E si stanno spostando?

UOMO 3 – We think they are moving toward north. You have patrol boat close position migrant? Close migrant?

Pensiamo che si stiano spostando verso nord. Voi avete una patrol boat (pattugliatore) in una posizione vicina ai migranti?

UOMO 1 – No, no (inc.) the information about (inc.) if you are not able to do something the NGO are there to support them.

*No, no (inc.) le informazioni riguardo (inc.). **Se non siete in grado di fare qualcosa le ONG sono là per supportarli.***

UOMO 3 – Ok. The NGO tell us that your patrol boat ask to go north bound and try to five miles to coast. The NGO can't proceed to kept perform the rescue, so we need to rescue these people. If you can give instruction to your patrol boat to perform the rescue and update us. Is very important Colonel to us to know if you can perform the rescue or not.

Ok. Le ONG ci hanno detto che la vostra patrol boat ha chiesto di andare in direzione nord e provare (ad arrivare) a cinque miglia dalla costa. Le ONG non possono continuare ad effettuare i soccorsi, quindi noi dobbiamo soccorrere quelle persone. Se potete dare istruzioni al vostro pattugliatore per effettuare i soccorsi ed aggiornarci. È molto importante, Colonnello, per noi sapere se potete effettuare i soccorsi o no.

UOMO 1 – Ah ok, ok. I have all the information and I (inc.) how to do my best. Ok, it's ok.

Ah, ok, ok. Ho tutte le informazioni e (inc.) fare del mio meglio. Ok, va bene.

UOMO 3 – Eh, one telephone, one call, one phone call from your duty officer or for you if you want, ecco.

Eh, un telefono? Una chiamata dal vostro ufficiale di servizio o per lei se vuole, ecco.

UOMO 1 – Yeah, yeah no problem, you can call me again.

Si, si nessun problema, può chiamarmi di nuovo.

UOMO 3 – Ok. You can update me in quarter hour? Ten minutes? Twenty minutes?

Ok. Mi può aggiornare in un quarto d'ora? Dieci minuti? Venti minuti?

UOMO 1 – Yeah, yeah.

Si, si.

UOMO 3 – I call you in quarter hour, ok?

La chiamo in un quarto d'ora, ok?

UOMO 1 - Ok, ok.

UOMO 3 - Thank you Colonel.

Grazie Colonnello.

UOMO 1 – Ehm, ehm a quarter hour (inc.) one hour is better because...

Ehm, un quarto d'ora (inc.) meglio tra un'ora perché...

UOMO 3 – One hour?

Un'ora?

Va, altresì, riportata la comunicazione del 26.3.2017 delle ore 7.54Z (ore 9.54B) da parte dell'I.M.R.C.C. con la Guardia Costiera libica in relazione al gommone (localizzato all'interno delle acque territoriali libiche) oggetto dell'evento SAR 339⁸⁸, nonché al barcone e al gommone (localizzati a 13.5 miglia nautiche dalla costa libica) oggetto rispettivamente degli eventi SAR 337 e 338:

UOMO 2 – Hello, Colonel? Yes, Italian Coastguard, one moment.

Salve, Colonnello? Sì, guardia costiera italiana, un momento.

UOMO 1 – Yes, yes.

Sì, sì.

Voce “attendere prego...”

UOMO 1 – Adel! (inc.)

UOMO 3 – Goodmorning again colonel.

Buongiorno di nuovo colonnello.

UOMO 1 – Yes, goormorning, goodmorning.

Sì, buongiorno, buongiorno.

UOMO 3 – Goodmorning.

Buongiorno.

UOMO 1 – (inc. parla altra lingua). Hello? Yes, yes.

Pronto? Sì, sì.

UOMO 3 – Hello. I call you for two information. The first: we receive another call with GSM near Libyan water, not Raia, GSM, near Libyan water. We don't know the exact position but only that they departed from Sabrata today morning.

*Pronto. La chiamo per due informazioni. La prima: riceviamo **un'altra chiamata tramite GSM vicino le acque libiche, non Raia, GSM, vicino le acque libiche. Non conosciamo l'esatta posizione ma solo che sono partiti da Sabrata questa mattina.***

UOMO 1 – Yes.

Sì.

UOMO 3 – So, we, in front of Sabrata, in direction of Sabrata, we have now three boats. This rubber boat, in Libyan water, near Libyan water, and another two boats, one wooden and one rubber, off Libyan water, off Libyan water. And we need to know if you have patrol boat engaged in this, one of this SAR operations.

Quindi, noi, di fronte a Sabrata, in direzione di Sabrata, abbiamo adesso tre barche. Questo gommone, nelle acque libiche, vicino le acque libiche, e altre due barche, una

⁸⁸ Dal brogliaccio della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. risulta che l'evento SAR 339 è stato aperto a seguito della segnalazione pervenuta dall'utenza GSM 00218922142954.

di legno e un gommone, fuori dalle acque libiche, fuori dalle acque libiche. E abbiamo bisogno di sapere se avete un pattugliatore impegnato in questa, in una di queste operazioni di salvataggio.

UOMO 1 – Yeah, yeah, we are doing our best, as I told you (inc.) we are sending all the message that you have given us before to the duty officer and now they tell us they are going to call us again after ten minutes. Anyway, if you have patrol boat in the area, the patrol boat will discover all the area, no problem, no problem.

Si, si, stiamo facendo del nostro meglio, come le ho detto (inc.) stiamo mandando tutti i messaggi che ci avete dato prima all'ufficiale di servizio e adesso loro ci dicono che ci chiameranno di nuovo dopo dieci minuti. In ogni caso, se avete un pattugliatore in quell'area, il pattugliatore individuerà tutto in quell'area, nessun problema, nessun problema.

UOMO 3 – Ok... Uhm, only one second in standby colonel, please.

Ok... Ehm, un secondo in standby colonnello, per favore.

UOMO 1 – Yes, please.

Si, prego.

UOMO 1 – Hello?

Pronto?

UOMO 3 – Eh, Colonel, ok. I understood all your informations. For the rubber boat in Libyan water with GSM, I can give you the GSM number.

Eh, colonnello, ok. Ho capito tutte le sue informazioni. Per quanto riguarda il gommone nelle acque libiche con il GSM, posso darle il numero GSM.

UOMO 1 – Yes you can give me (inc.)

Si può darmi (inc.)

UOMO 3 - Your personal can call the GSM and take all the informations. Ready to write?

Il vostro personale può chiamare il GSM e raccogliere tutte le informazioni. Pronto a scrivere?

UOMO 1 – Yes, yes.

Si, si.

UOMO 3 - Zero-zero-two-one...

Zero-zero-two-uno...

UOMO 1 - zero-zero-two-one

Zero-zero-two-uno

UOMO 3 - ...eight-nine-two-two...

...otto-nove-due-due...

UOMO 1 - eight-nine-two-two

Otto-nove-due-due

UOMO 3 - ...one-four-two...

...uno-quattro-due...

UOMO 1 - one-four-two

Uno-quattro-due

UOMO 3 - ...nine-five-four...

...nove-cinque-quattro...

UOMO 1 - nine-five... it is a mobile phone?

Nove-cinque... è un cellulare?

UOMO 3 - Mobile phone, mobile phone! You know is very near Libyan coast, eh.

Cellulare, cellulare! Sa, è molto vicino alla costa libica, eh.

UOMO 1 - I give you an information, if I call him from Libya (inc.) he don't answer my phone, believe me.

Le do un'informazione, se chiamo dalla Libia (inc.) lui non risponde alla mia chiamata, mi creda.

UOMO 3 - Yes. These migrants departed from Sabrata today morning.

Si. Questi migranti sono partiti da Sabrata stamattina.

UOMO 1 - yeah, I know, I know.

Si, lo so, lo so.

UOMO 3 - Eh, clearly they are in Libyan water for use mobile phone, and this is the first. For the other two boat, in the last position that we give you, one mile off Libyan water, you are performing the rescue with your patrol boat?

Eh, chiaramente sono in acque libiche per usare il cellulare, e questa è la prima. Per le altre due barche, nell'ultima posizione che vi abbiamo dato, un miglio fuori dalle acque libiche, state eseguendo il salvataggio con il vostro pattugliatore?

UOMO 1 - I perform (inc.) it is not to help Libyan, it is not only to help (inc.) our SAR operation is until the forty, until three-four-two-zero-zero. Libyan...

Sto eseguendo (inc.) non è per aiutare i libici, non è solo per aiutare (inc.) la nostra operazione di ricerca e salvataggio è fino al quaranta, fino al tre-quattro-due-zero-zero. Libiche...

UOMO 3 - Three-four-two-zero-zero?

Tre-quattro-due-zero-zero?

UOMO 1 - Yeah, three-four-two-zero north. Three-four degrees two-zero minutes north.

Si, tre-quattro-due-zero nord. Tre- quattro gradi due-zero primi nord.

UOMO 3 - Sorry Colonel, we are considering twelve miles to Libyan coast, but if you want...

Scusi colonnello, stiamo considerando dodici miglia dalla costa libica, ma se lei vuole...

UOMO 1 - (inc.)

UOMO 3 - Ok, ok, understood, understood. You want, what are your instructions for ONG assets?

Ok, ok, ho capito, ho capito. Lei vuole, quali sono le sue istruzioni per le asset delle ONG?

UOMO 1 - My instruction now, I pass all the informations to the duty officer (inc.) ten minutes. If not, they are going to tell you that we are not able to do that.

Le mie istruzioni adesso, passo tutte le informazioni all'ufficiale di servizio (inc.) dieci minuti. Altrimenti, vi diranno che non siamo in grado di farlo.

UOMO 3 - Ok, if you want, considering, if you want we can. But your instructions to ONG assets? That are in the area and assist you in the rescue operation.

Ok, se lei vuole, considerando, se vuole possiamo. Ma le sue istruzioni per le asset delle ONG? Che sono nell'area e vi assistono nelle operazioni di salvataggio.

UOMO 1 - Yeah, this, this, the boat are not at risk now. They are sailing. And we are doing our procedures. If we are not (inc.) I'm going to call you to give (inc.) that we are not able, you don't have any (inc.) the opportunity to do our SAR rescue in this area please. (inc.) the SAR operation. It's ok? It's clear now?

Si, questo, questo, le barche non sono a rischio adesso. Stanno navigando. E noi stiamo eseguendo le nostre procedure. Se noi non (inc.) vi chiamerò per darvi (inc.) che noi non siamo in grado, voi non avete nessun (inc.) l'opportunità di svolgere le nostre operazioni di ricerca e salvataggio in quest'area per favore. (inc.) le operazioni di ricerca e salvataggio. È ok? È chiaro adesso?

UOMO 3 - Ehm, no no Colonel, please say again this last communication slowly please. Your instructions for ONG. ONG assets, what are your instructions.

Ehm, no, no colonnello, per favore ripeta di nuovo quest'ultima comunicazione lentamente per favore. Le sue istruzioni per le ONG. Le asset delle ONG, quali sono le sue istruzioni?

UOMO 1 - No, no, not yet. We are waiting for the informations from the duty officer.

No, no, non ancora. Stiamo aspettando le informazioni dall'ufficiale di servizio.

UOMO 3 - Ok, ok.

UOMO 1 - If he say we have a (inc.) in this area, then everything is okay, if not you (inc.) call me again (inc.) not doing this SAR operation. (inc.) to do that.

Se dice che abbiamo un (inc.) in quest'area, allora è tutto a posto, altrimenti voi (inc.) chiamami di nuovo (inc.) non fare questa operazione di ricerca e salvataggio. (inc.) per farla.

UOMO 3 - Ok...

UOMO 1 - Understood?

Capito?

UOMO 3 - Eeeehm... there are, the ONG now are inbound the area that you tell me. But outside to twelve miles from coast, Libyan coast. But... off twelve miles to Libyan coast, but inbound three-four degree of latitude.

Eeeehm... ci sono, le ONG in questo momento sono in entrata (/dentro) nell'area di cui lei mi parla. Ma fuori dodici miglia dalla costa, la costa libica. Ma... fuori dodici miglia dalla costa libica, ma in entrata (/dentro) tre-quattro gradi di latitudine.

UOMO 1 - No, no, no, you misunderstanding. Now you are giving me two positions. One position for this boat, rubber boat and wooden boat.

No, no, no, sta capendo male. Adesso lei mi sta dando due posizioni. Una posizione per queste barche, il gommone e la barca di legno.

UOMO 3 - Ok.

UOMO 1 - And they are, they are, they are, they are twelve miles from the coast.

E sono, sono, sono, sono a dodici miglia dalla costa.

UOMO 3 - Yes.

Si.

UOMO 1 - They are sailing, they are no res... until now, they are, they don't have any rescue, correct, correct, correct.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Stanno navigando, non ci sono salvataggi... fino ad ora, sono, non hanno nessun salvataggio, corretto, corretto, corretto.

UOMO 3 - The mobile phone, we don't know yet.

Il cellulare, non lo sappiamo ancora.

UOMO 1 - The mobile phone (inc.) call him, I (inc.) to call the mobile phone. Please, hello?

Il cellulare (inc.) chiamarlo, io (inc.) chiamare il cellulare. Pronto?

UOMO 3 - One second.

Un secondo.

Dal min 08.04 a 08.20 parlano in sottofondo in italiano

UOMO 3 - Ehm, Colonel, the first location of rubber and wooden is ten miles from coast. The first to Raia localization.

Ehm, colonnello, la prima localizzazione del gommone e della barca di legno è a dieci miglia dalla costa. La prima rispetto alla localizzazione Raia (?).

UOMO 1 - Yes, now...

Si, adesso...

UOMO 3 - Now they are off the Libyan water, outside Libyan water, now. Because these two boats are sailing towards north. So, two hour ago are inbound, now outside.

Adesso sono fuori dalle acque libiche, al di fuori delle acque libiche adesso. Perché queste due barche stanno navigando verso nord. Quindi, due ore fa erano in arrivo (/dentro), adesso sono fuori.

UOMO 1 - That's ok, outside that mean, that means they have, they have to coordinate to us. Now if we have a boat, a boat (inc.) if you call me again back I'm going to give you the information. If you don't have any ability, then let NGO do the search and rescue operations.

Va bene, fuori significa, significa che, che devono coordinarsi con noi. Adesso, se noi abbiamo una barca, una barca (inc.) se puoi richiamarmi di nuovo ti darò le informazioni. Se non avete nessuna capacità, allora lasciate effettuare le operazioni di ricerca e salvataggio alle ONG.

UOMO 3 - Ok, NGO can do search and rescue operation?

Ok, le ONG possono effettuare le operazioni di ricerca e salvataggio?

UOMO 1 - Not yet, please waiting, waiting, waiting, wait please wait for a while. Wait for short time.

Non ancora, per favore aspettate, aspettate, aspettate, per favore aspettate per un po'. Aspettate un po' di tempo.

UOMO 3 - Ok. The exact distance from coast now of the rubber and wooden is thirteen and half.

Ok. Adesso la distanza esatta dalla costa del gommone e di quella di legno è di tredici e mezzo.

UOMO 1 - Yeah. I, I, I, I call him from our (inc.), the mobile phone that you are giving me and then (inc.).

Si. Io, io, io, io lo chiamo dal nostro (inc.), il cellulare che mi stai dando e dopo (inc.).

UOMO 3 - You are calling the mobile phone?

State chiamando il cellulare?

UOMO 1 - Yeah, yeah.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Si, si.

UOMO 3 - Ok. I call you in ten minutes Colonel. I call you then, ok? Thank you.

Ok. Vi richiamo in dieci minuti colonnello. Vi chiamo dopo, ok? Grazie.

UOMO 1 - (inc.) Ok.

(inc.) ok.

Nel frattempo, come risulta dal brogliaccio della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C., il 26.3.2017 alle ore 8.09Z (ore 10.09B) la nave SEA WATCH 2 ha comunicato all'I.M.R.C.C. di aver avvistato tre gommoni (eventi SAR 338 e 340) in posizione lat. 33°02'N long. 012°32'E, ossia fuori dalle acque territoriali libiche, ad una distanza di oltre 13 miglia nautiche dalla costa libica.

Poco dopo la Guardia Costiera libica ha concesso l'autorizzazione alla nave SEA WATCH 2 ad effettuare le operazioni di soccorso, come risulta dalla comunicazione del 26.3.2017 delle ore 8.14Z (ore 10.14B) da parte della nave SEA WATCH 2 all'I.M.R.C.C.:

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 2 – Yeah, this is Seawatch 2. Could you bring me to the duty officier please (inc.)?

Si, qui parla Seawatch 2. Potete passarmi l'ufficiale di servizio per favore (inc.)?

UOMO 1 – Yes, hold on. (inc.)

Si, resti in linea (inc.)

UOMO 3 – Hello Seawatch 2?

Salve Seawatch 2?

Uomo 2 – Yeah, hello this is Seawatch 2. We have confirmation of three boats, and the Libyan coastguard is also ok with rescuing us from the boats.

*Si, salve qui la Seawatch 2. **Abbiamo conferma di tre barche, e anche la guardia costiera libica è d'accordo a soccorrerci dalle barche.***

UOMO 3 – Quindi... Well, sorry, sorry, I repeat: Libyan coastguard said you ok to search a rescue operation?

*Quindi... Bene, scusi, scusi, ripeto: **la guardia costiera libica ha vi ha detto ok per cercare un'operazione di salvataggio?***

UOMO 2 – Yes indeed, that's affirmative.

Si esatto, affermativo.

UOMO 3 – Ok approved(?).

Ok, approvato.

UOMO 2 – And, I can inform you that Iuventa and Acquarius are also approaching.

*E, posso informarvi che **anche Iuventa e Acquarius si stanno avvicinando.***

UOMO 3 – Are coming or are you asking the permission?

Stanno venendo o state chiedendo il permesso?

UOMO 2 – They are coming.

Stanno venendo.

UOMO 3 - Ok sir, ok.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Ok signore, ok.

UOMO 2 – We have, we have confirmation of Libyan coastguard(?).

Abbiamo, abbiamo la conferma della guardia costiera libica.

UOMO 3 – Ok, ok. We confirm three assets, three assets.

Ok, ok. Confermiamo tre asset (attività), tre asset.

UOMO 2 – Three assets, oh yes. Do you have a number for the (inc.)

Tre asset, oh si. Avete un numero per il (inc.)?

UOMO 3 – (In italiano) che numero ... gli abbiamo dato a questi tre? Tre-tre-otto... Three-three-eight, number three-three-eight, three-three-nine...

*Che numero... gli abbiamo dato a questi tre? **Tre-tre-otto**, numero tre-tre-otto, tre-tre-nove...*

UOMO 2 - Three-three...

Tre-tre...

UOMO 3 - ...eight.

...otto.

UOMO 3 - Again, what is the number? Three-three-three?

Di nuovo, qual è il numero? Tre-tre-tre?

UOMO 3 – No, no, I repeat again: three-three-eight.

No, no, ripeto di nuovo: tre-tre-otto.

UOMO 2 - Three-three-eight (inc.)

Tre-tre-otto (inc.).

UOMO 3 – No, three-three-eight, three-three-nine and three-four-zero

No, tre-tre-otto, tre-tre-nove e tre-quattro-zero.

UOMO 2 – Three-four-zero, thank you so much. Ok bye.

Tre-quattro-zero, grazie mille. Ok arrivederci.

UOMO 3 – Bye.

Arrivederci.

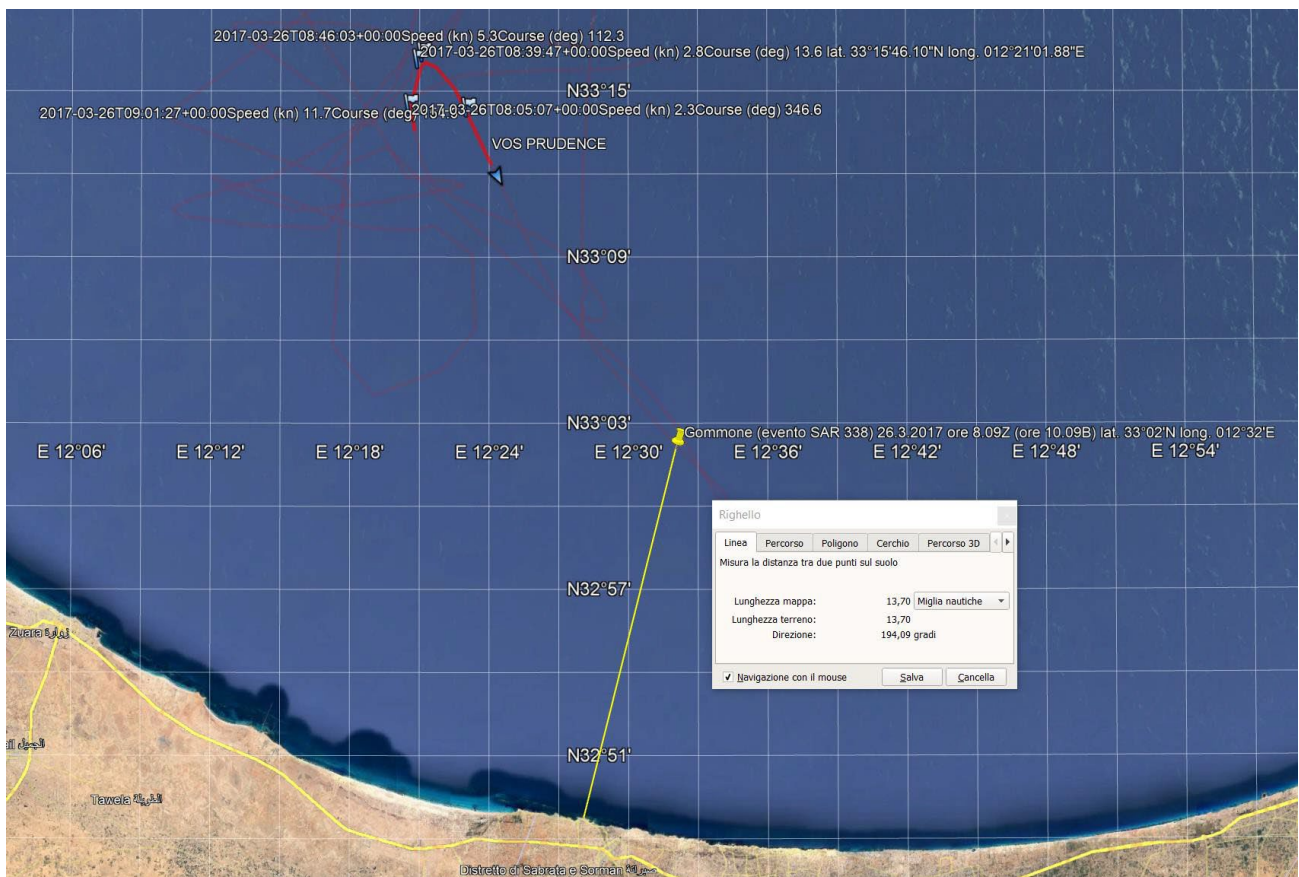
Alle ore 8.17Z (ore 10.17B) del 26.3.2017 anche la nave AQUARIUS ha comunicato all'I.M.R.C.C. di aver avvistato un gommone in posizione lat. 33°02'N long. 012°32'E.

Poco dopo alle ore 8.35Z (ore 10.35B) del 26.3.2017 TAMIMAU MARTIN, della nave SEA WATCH 2, ha inoltrato sulla chat WhatsApp "*HUMANITARIAN SAR VESSEL*" il seguente messaggio: "*Un barcone e un gommone (100). Autorizzazione della GC libica*".

Una volta ottenuta l'autorizzazione della Guardia Costiera libica per l'intervento della nave SEA WATCH 2, con la partecipazione anche della nave AQUARIUS e della nave IUVENTA, l'I.M.R.C.C. - come risulta dalla comunicazione del 26.3.2017 delle ore 8.40Z (ore 10.40B) - ha coinvolto anche la nave VOS PRUDENCE nelle operazioni di soccorso dell'evento SAR 338.

Dalla comunicazione del 26.3.2017 delle ore 8.40Z (ore 10.40B) da parte dell'I.M.R.C.C. alla nave VOS PRUDENCE risulta che l'imbarcazione con i migranti si trovava in posizione lat. 32°02'N long. 012°32'E, che, a ben vedere, risulta erroneamente indicata, considerato che il punto ricade sulla terraferma. Dalla mail inoltrata da EUNAVFORMED all'I.M.R.C.C. il 26.3.2017 alle ore 7.16Z (ore 9.16B) risulta che alle ore 6.50Z (ore 8.50B) del 26.3.2017 il gommone con circa 100 migranti a bordo si trovava in posizione lat. 33°02'N long. 012°32'E, a oltre 13 miglia nautiche dalla costa libica, con la precisazione che nella stessa posizione alle ore 7.03Z (ore 9.03B) del 26.3.2017 si trovava anche una barca di legno con circa 80 migranti a bordo. Peraltro, dal brogliaccio della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. risulta che alle ore 8.31Z (ore 10.31B)⁸⁹ del 26.3.2017 l'I.M.R.C.C. ha "dirottato" la nave VOS PRUDENCE in posizione lat. 33°02'N long. 012°32'E ("dirottato in 33°02'N 012°32'E").

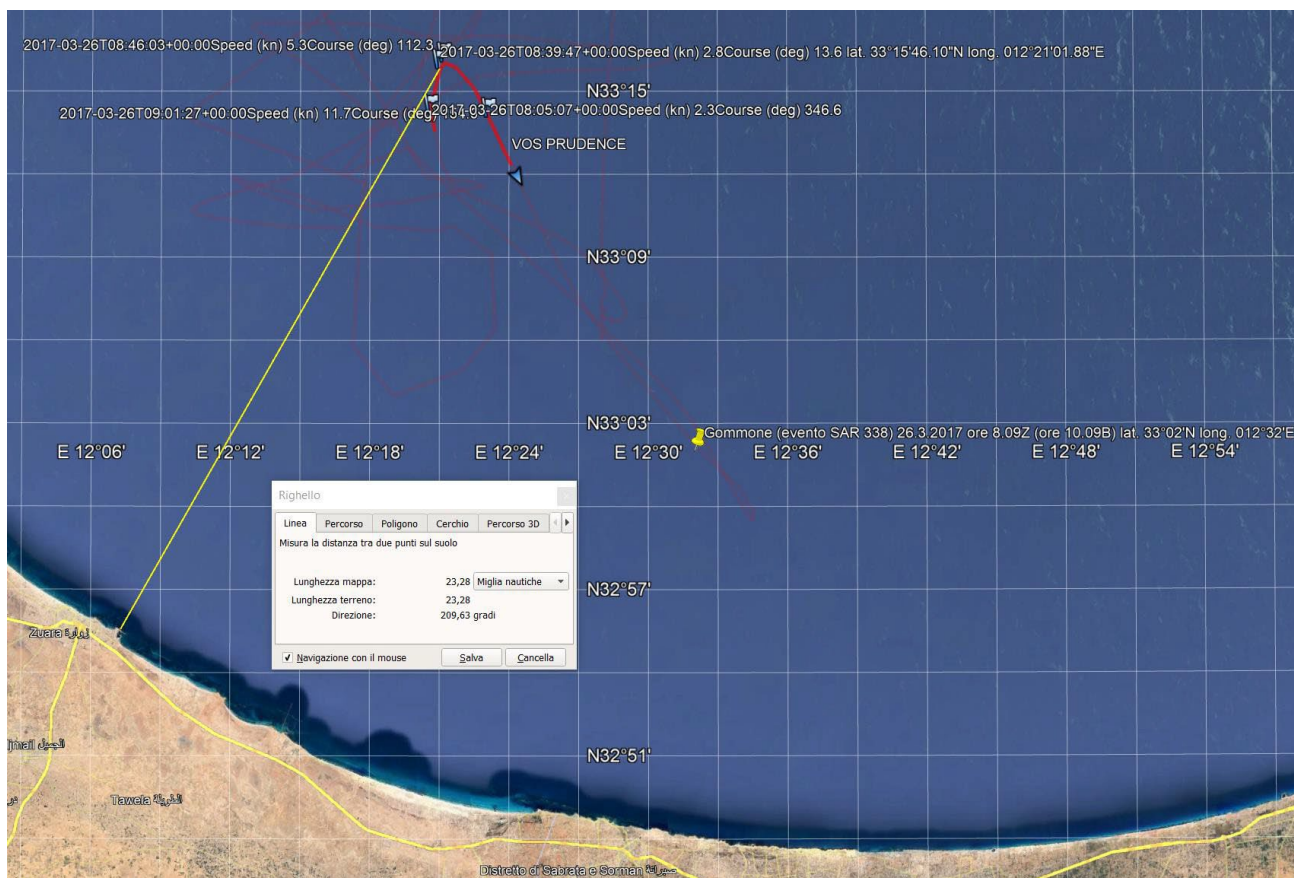
Al momento della predetta comunicazione dell'I.M.R.C.C. del 26.3.2017 delle ore 8.40Z (ore 10.40B), la nave VOS PRUDENCE si trovava in posizione lat. 33°15'46.10"N long. 012°21'01.88"E a oltre 23 miglia nautiche dalla costa libica.



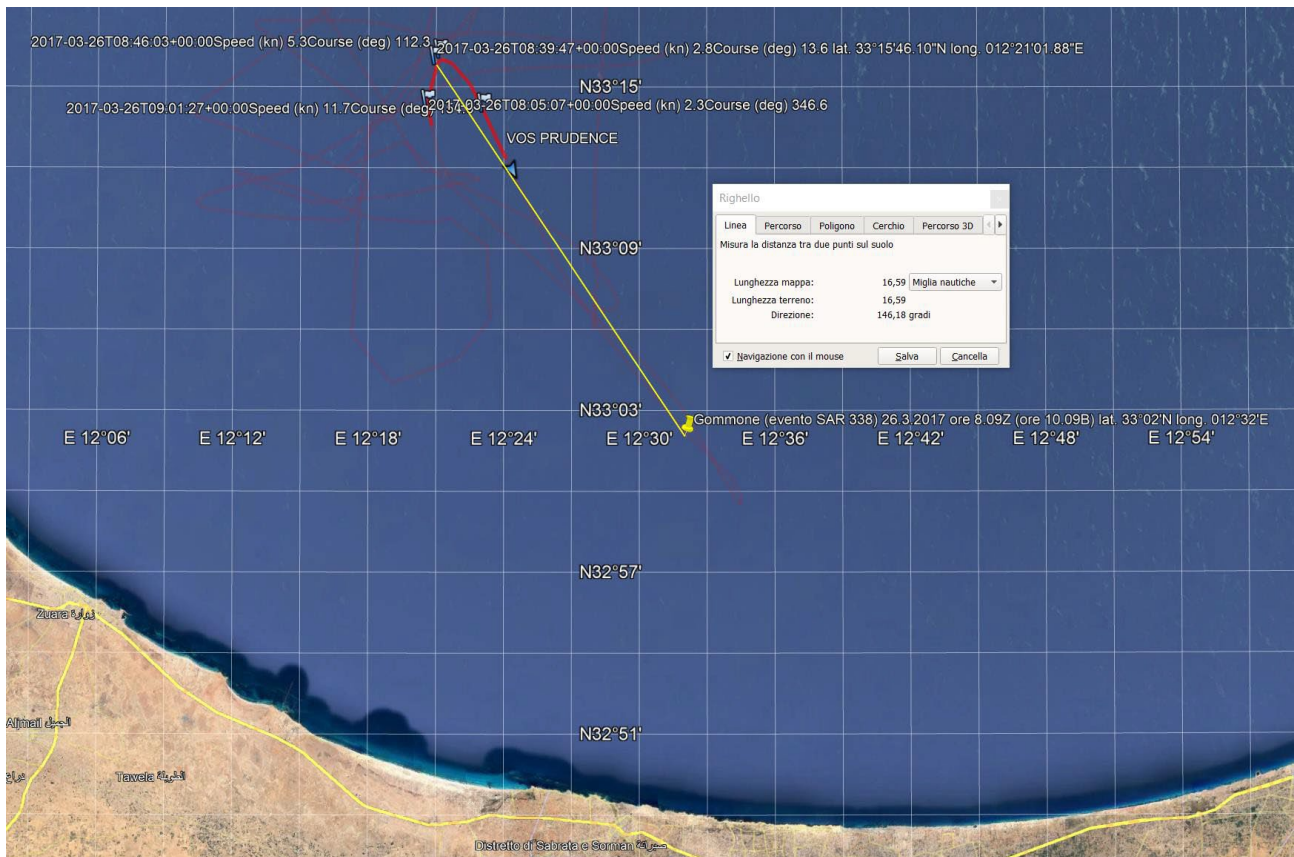
⁸⁹ Nel brogliaccio della Centrale Operativa dell'I.M.R.C.C. non risulta alcuna annotazione in relazione alla comunicazione con la nave VOS PRUDENCE del 26.3.2017 delle ore 8.40Z (ore 10.40B), mentre risulta l'annotazione del 26.3.2017 delle ore 8.31Z (ore 10.31B) in relazione alla quale, però, non figura la relativa registrazione della telefonata.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Inoltre, al momento della comunicazione dell'I.M.R.C.C. del 26.3.2017 delle ore 8.40Z (ore 10.40B), la distanza tra la nave VOS PRUDENCE e l'imbarcazione dei migranti era di oltre 16 miglia nautiche.



Prima di dare specificamente conto della comunicazione del 26.3.2017 delle ore 8.40Z (ore 10.40B) occorre riportare i dati relativi al posizionamento della nave VOS PRUDENCE dalla conclusione delle operazioni di soccorso dell'evento SAR 333 fino alla conclusione delle operazioni di soccorso dell'evento SAR 338, sottolineando che fino alla predetta comunicazione la nave VOS PRUDENCE ha mantenuto una velocità ridotta e una rotta con direzione iniziale NordEst, poi NordOvest e, infine, NordEst, per poi aumentare la velocità oltre 11 nodi e tenere una rotta con direzione SudEst, fino a ridurre la velocità e a quasi azzerarla nell'area dei soccorsi, aumentando nuovamente la velocità e orientando la rotta verso NordOvest una volta terminate le operazioni di soccorso.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:22:30 +0000	33°6.7444'N	12°28.9312'E	5.3	52.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:25:40 +0000	33°6.9944'N	12°29.054'E	5.1	5.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:31:47 +0000	33°7.4825'N	12°28.8246'E	5.3	327.5
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:36:00 +0000	33°7.88'N	12°28.48'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:41:28 +0000	33°8.1461'N	12°28.2023'E	5.1	319.4
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:44:36 +0000	33°8.353'N	12°27.996'E	5.2	320.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:50:36 +0000	33°8.7592'N	12°27.5932'E	5.3	319.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:53:36 +0000	33°8.9589'N	12°27.3877'E	5.2	318.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 05:59:36 +0000	33°9.3069'N	12°26.9117'E	5.3	303.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 06:02:48 +0000	33°9.4614'N	12°26.6424'E	4.9	303.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 06:08:48 +0000	33°9.7115'N	12°26.1736'E	4.6	298.1

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 06:11:48 +0000	33°9.8206'N	12°25.9275'E	4.6	297.5
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 06:15:15 +0000	33°9.9405'N	12°25.6424'E	4.6	295.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 06:21:17 +0000	33°10.1359'N	12°25.1528'E	4.5	294.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 06:34:18 +0000	33°10.5374'N	12°24.0846'E	4.5	293.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 06:37:18 +0000	33°10.631'N	12°23.838'E	4.5	294.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 06:43:45 +0000	33°10.8422'N	12°23.3019'E	4.5	294.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 06:46:45 +0000	33°10.9417'N	12°23.0626'E	4.5	296.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 06:52:46 +0000	33°11.1133'N	12°22.6367'E	3.6	296.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 06:55:48 +0000	33°11.1948'N	12°22.4434'E	3.6	296.2
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:02:17 +0000	33°11.3733'N	12°22.0229'E	3.6	297.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:05:17 +0000	33°11.4583'N	12°21.832'E	3.6	298.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:08:26 +0000	33°11.5515'N	12°21.6348'E	3.4	313.4
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:14:47 +0000	33°11.8727'N	12°21.4184'E	3.6	334.2
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:20:55 +0000	33°12.1971'N	12°21.233'E	3.1	336.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:23:56 +0000	33°12.3346'N	12°21.1649'E	3.0	337.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:29:57 +0000	33°12.5999'N	12°21.0349'E	2.8	338.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:32:57 +0000	33°12.7336'N	12°21.0002'E	2.8	349.2
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:38:00 +0000	33°13'N	12°20.96'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:42:57 +0000	33°13.1931'N	12°20.9011'E	2.9	348.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:49:36 +0000	33°13.5078'N	12°20.8228'E	2.9	350.1
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:55:47 +0000	33°13.7834'N	12°20.751'E	2.5	347.2
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 07:58:47 +0000	33°13.9034'N	12°20.7211'E	2.4	347.5
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 08:05:07 +0000	33°14.1443'N	12°20.6543'E	2.3	346.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 08:08:18 +0000	33°14.2641'N	12°20.6187'E	2.3	345.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 08:14:56 +0000	33°14.4962'N	12°20.6315'E	2.1	19.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 08:23:56 +0000	33°15.0008'N	12°20.8009'E	3.8	12.4
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 08:30:18 +0000	33°15.3293'N	12°20.8973'E	2.9	14.2
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 08:36:47 +0000	33°15.6302'N	12°20.9892'E	2.9	13.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 08:39:47 +0000	33°15.7683'N	12°21.0314'E	2.8	13.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 08:46:03 +0000	33°16.0162'N	12°21.2185'E	5.3	112.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 08:49:16 +0000	33°15.8544'N	12°21.7077'E	9.5	110.2
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 08:55:27 +0000	33°15.0677'N	12°22.5277'E	11.6	154.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:01:27 +0000	33°14.0172'N	12°23.1398'E	11.7	154.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:08:00 +0000	33°12.64'N	12°23.92'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:10:57 +0000	33°12.3205'N	12°24.1123'E	11.9	154.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:13:57 +0000	33°11.7811'N	12°24.42'E	11.9	154.5
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:20:27 +0000	33°10.6557'N	12°25.0639'E	9.6	154.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:23:37 +0000	33°10.235'N	12°25.2995'E	8.2	154.5
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:30:08 +0000	33°9.2415'N	12°25.8731'E	10.9	153.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:33:09 +0000	33°8.7206'N	12°26.1783'E	11.7	154.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:39:39 +0000	33°7.6314'N	12°26.9278'E	11.6	146.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:42:47 +0000	33°7.1246'N	12°27.3338'E	11.7	144.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:49:06 +0000	33°6.1171'N	12°28.2011'E	11.7	143.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:52:07 +0000	33°5.6458'N	12°28.6181'E	11.7	142.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 09:55:17 +0000	33°5.1615'N	12°29.0743'E	11.6	142.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:10:08 +0000	33°2.9419'N	12°31.2764'E	11.7	138.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:13:08 +0000	33°2.4934'N	12°31.7365'E	11.8	139.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:17:16 +0000	33°1.8906'N	12°32.381'E	11.2	134.5
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:23:19 +0000	33°1.3163'N	12°33.0941'E	7.9	134.1
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:33:07 +0000	33°0.5305'N	12°34.0859'E	1.3	138.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:38:00 +0000	33°0.44'N	12°34.12'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:51:37 +0000	33°0.2975'N	12°34.1835'E	0.9	160.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:57:38 +0000	33°0.2094'N	12°34.225'E	1.0	161.1

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:03:52 +0000	33°0.1143'N	12°34.2777'E	1.7	152.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:10:00 +0000	33°0'N	12°34.32'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:14:28 +0000	32°59.9904'N	12°34.4198'E	1.1	115.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:21:17 +0000	32°59.916'N	12°34.4949'E	0.9	152.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:26:48 +0000	32°59.8417'N	12°34.5119'E	0.8	179.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:40:00 +0000	32°59.64'N	12°34.48'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:50:18 +0000	32°59.5216'N	12°34.4715'E	0.8	188.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:53:47 +0000	32°59.4919'N	12°34.4847'E	1.0	97.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:57:20 +0000	32°59.497'N	12°34.5665'E	1.0	183.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:12:16 +0000	32°59.6172'N	12°34.3461'E	10.4	328.1
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:15:16 +0000	33°0.0861'N	12°34.0091'E	11.1	328.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:21:18 +0000	33°1.0434'N	12°33.3251'E	11.1	328.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:24:47 +0000	33°1.6003'N	12°32.9314'E	11.1	329.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:30:57 +0000	33°2.5867'N	12°32.2469'E	11.1	330.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:33:57 +0000	33°3.0692'N	12°31.9157'E	11.1	330.4
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:40:00 +0000	33°4.08'N	12°30.96'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:43:47 +0000	33°4.4621'N	12°30.5112'E	11.2	316.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:47:16 +0000	33°4.9333'N	12°29.97'E	11.1	314.1
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:53:17 +0000	33°5.6804'N	12°29.0246'E	10.6	313.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:56:17 +0000	33°6.0485'N	12°28.5667'E	10.7	313.2
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:02:47 +0000	33°6.8604'N	12°27.5607'E	10.9	313.2
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:05:47 +0000	33°7.2318'N	12°27.0879'E	10.9	312.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:11:47 +0000	33°7.9601'N	12°26.1402'E	10.8	311.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:14:47 +0000	33°8.3238'N	12°25.6584'E	10.7	312.5
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:20:57 +0000	33°9.0587'N	12°24.6929'E	10.7	311.5
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:23:58 +0000	33°9.418'N	12°24.2168'E	10.7	311.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:26:58 +0000	33°9.7692'N	12°23.7364'E	10.6	309.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:33:28 +0000	33°10.5298'N	12°22.6969'E	10.7	310.8
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:36:56 +0000	33°10.9463'N	12°22.1385'E	10.8	312.1
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:40:00 +0000	33°11.48'N	12°21.44'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:46:07 +0000	33°11.9445'N	12°20.8296'E	8.7	312.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:52:17 +0000	33°12.5201'N	12°20.1393'E	6.3	318.4
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 13:58:38 +0000	33°12.9134'N	12°19.6658'E	4.5	302.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 14:01:57 +0000	33°12.905'N	12°19.3957'E	4.4	251.8

Tanto premesso, deve, ora, riportarsi la comunicazione del 26.3.2017 delle ore 8.40Z (ore 10.40B) da parte dell'I.M.R.C.C. alla nave VOS PRUDENCE:

1° UOMO: Canal Coast Guard... hello...

2° UOMO: il... buongiorno questo è... sì, io sono il responsabile e coordinatore della Medici Senza Frontiere sulla Vos Prudence...

1° UOMO: Vos Prudenzia? Sì, un attimo solo...

2° UOMO: Vos Prudence...

1° UOMO: sì! (si rivolge ad altri) È Medici Senza Frontiere

3° UOMO: e che numero (inc.le)

1° UOMO: no (inc.le)

3° UOMO: sì, buongiorno di nuovo, è il centro di coordinamento di Medici Senza Frontiere?

2° UOMO: sì, sì, appunto sono io.

- 3° UOMO: sì! Allora ehm... noi abbiamo cercato di passare questa informazione direttamente a Vos Prudence, ma avevamo qualche difficoltà di contatto, quindi, ora se lei va... per lei va bene peraltro questo numero lo brogliacciamo, diciamo, lo pandettiamo e quindi, lo consideriamo equivalente o chiamiamo la nave o chiamiamo voi diretta... voi siete in contatto con la nave immagino?
- 2° UOMO: questo è il... il trasport del (inc.le) quindi questo è il numero...
- 3° UOMO: ah, questa è proprio la nave, perfetto. Non ce l'avevamo noi questo... questo satellitare, perfetto...
- 2° UOMO: è la nave.
- 3° UOMO: allora, vi volevo aggiornare della situazione e... gli avvistamenti e... **poco fuori dalle acque libiche, parliamo direttrice Sabratha, circa due, tre miglia fuori dalle acque libiche si stanno moltiplicando, doveva essere una sola barchetta, un wooden, invece ora è venuto fuori che ci sono almeno altri due gommoni, ma potrebbero essere anche di più...**
- 2° UOMO: un... almeno altri due...
- 3° UOMO: almeno altri due...
- 2° UOMO: (inc.le)
- 3° UOMO: potrebbero essere anche altri quattro, però dobbiamo avere conferma... ergo, l'Aquarius...
- 2° UOMO: ce n'è due gommoni a (inc.le)
- 3° UOMO: l'Aquarius già, come dire, sarebbe stato messo in difficoltà se era solo un wooden, e sicuramente non può recuperare tutti quelli che ci sono, visto che voi avete già delle persone a bordo, **la nostra richiesta per voi è di procedere verso questo punto che adesso le do e... lì ci sono, intanto già Sea Watch, Aquarius, Iuventa...**
- 2° UOMO: (inc.le)
- 3° UOMO: **e stanno procedendo a fare il recupero, però evidentemente poi la soluzione migliore è che raduniamo tutti questi altri migranti da voi che avete, ne avete già 400...**
- 2° UOMO: certo, certo...
- 3° UOMO: ok?
- 2° UOMO: sì... (inc.le)
- 3° UOMO: le do la posizione esatta...
- 2° UOMO: ma voi, quindi, sì la posizione esatta (inc.le)
- 3° UOMO: **la posizione esatta, gliela dico subito... allora potete impostare la rotta su e... 32 e 02...**
- 2° UOMO: 32 e 02...
- 3° UOMO: **12, 32...**
- 2° UOMO: 12, 32... ok (inc.le)
- 3° UOMO: **andando troverete, rileverete anche a radar Iuventa, Sea Watch Two e...**
- 2° UOMO: sì (inc.le)
- 3° UOMO: **che stanno già operando in area e... quindi vi (inc.le)**
- 2° UOMO: sì (inc.le)

- 3° UOMO: poi per affinare la posizione esatta vi utilizzate le loro... le loro posizioni, però intanto cominciate a dirigere, per favore...
- 2° UOMO: ok, **voi avete avuto un contatto con la Guardia... Guardia...** (inc.le)
- 3° UOMO: **la Guardia Costiera libica ha aut... che è lì sul posto, ha autorizzato l'intervento delle... di tutte le (inc.le) ONG che sono lì...**
- 2° UOMO: ok, va bene... va bene, grazie...
- 3° UOMO: cioè in partico... in particolare il Sea Eye e gli ha chiesto, proprio espressamente e... **il Sea Watch, mi scusi, gli ha chiesto espressamente alla lì... alla pa... al pattugliatore che era... che era lì...**
- 2° UOMO: ok...
- 3° UOMO: **e gli hanno dato l'ok per proseguire perché sono fuori dalle acque libiche...**
- 2° UOMO: ok...
- 3° UOMO: **infatti, stanno già operando...**
- 2° UOMO: grazie, grazie mille (inc.le)... quindi questo è il numero della Prudence e...
- 3° UOMO: perfetto l'abbiamo, l'abbiamo brogliacciato... procedete e mi fate sapere quando arrivate...
- 2° UOMO: grazie...
- 3° UOMO: insomma... e la situazione, va bene?
- 2° UOMO: ok, va bene...
- 3° UOMO: grazie, a dopo.
- 2° UOMO: buona giornata, grazie... (inc.le)

Quindi, nella comunicazione del 26.3.2017 delle ore 8.40Z (ore 10.40B) l'I.M.R.C.C. ha dato disposizioni alla nave VOS PRUDENCE di raggiungere l'area in cui si trovava un'imbarcazione di migranti - oggetto dell'evento SAR 338 - in posizione lat. 33°02'N long. 012°32'E (emergente dalla comunicazione di EUNAVFORMED all'I.M.R.C.C.), ad oltre 13 miglia nautiche dalla costa libica, ove erano presenti anche le navi SEA WATCH 2, AQUARIUS e IUVENTA, tenuto anche conto del fatto che lungo la direttrice per Sabratah erano presenti, ancora all'interno delle acque territoriali libiche, altre barche di migranti.

Nel contesto delineato era emerso, poi, che la Guardia Costiera libica stava respingendo verso le coste libiche le tre imbarcazioni di migranti (oggetto degli eventi SAR 337, 338 e 339).

Al fine di assumere specifiche informazioni al riguardo, l'I.M.R.C.C. ha interpellato la Guardia Costiera libica, ma senza ottenere alcuna informazione, in considerazione del comportamento poco collaborativo e dilatorio tenuto dal personale della stessa Guardia Costiera libica, come emerge da alcune comunicazioni.

Al riguardo giova riportare la comunicazione del 26.3.2017 delle ore 9.30Z (ore 11.30B) dell'I.M.R.C.C. con la Guardia Costiera libica:

UOMO 3 - Hello? Goodmorning sir.

Pronto? Buongiorno signore.

UOMO 4 - Hello? Goodmorning.

Pronto? Buongiorno.

UOMO 3 - I call you for following last call with colonel Masvud. I can tell with you?

Vi chiamo per continuare la precedente chiamata con il colonnello Masvud. Posso parlare con lei?

UOMO 4 - I'm calling Mohammed.

Chiamo Mohammed.

UOMO 3 - Perfect colonel. Uhm, this is situation: now we, in front of Sabrata, on border of Libyan area, we have one rubber boat outside the Libyan water, and one wooden and one rubber inside Libyan water. ONG in the area reported un that your patrol boat are pushing back these wooden and rubber toward Libya, is correct?

*Perfetto colonnello. Uhm, questa è la situazione: **in questo momento, di fronte a Sabrata, al confine con l'area della Libia, abbiamo un gommone fuori dalle acque libiche, e una barca di legno e un gommone all'interno delle acque libiche. Le ONG nell'area riportano che i vostri pattugliatori stanno spingendo indietro questa di legno e il gommone verso la Libia, corretto?***

UOMO 1 - I have no information about that, just a minute please (inc. parla in altra lingua) Hello? Yes, yes now we have (inc.) from Italian guy, sorry that I couldn't answer the phone because they asked the Italian (inc.). Now we are, they call us and we have a patrol boat in this area, (inc.) coastguard.

*Non ho informazioni a riguardo, solo un minuto per favore (inc. parla in altra lingua). Pronto? Sì, sì adesso abbiamo (inc.) da un ragazzo italiano, scusi che non ho risposto al telefono perché loro hanno chiesto all' (inc.) italiano. Adesso noi siamo, loro ci hanno chiamato e **noi abbiamo un pattugliatore in questa area, (inc.) guardia costiera.***

UOMO 3 - Ok. And you are rescue, you are rescue two boat? One wooden one rubber?

Ok. E state soccorrendo, state soccorrendo le due barche? Una di legno e un gommone?

UOMO 1 - Yes, yes, I am waiting for the information.

*Sì, sì, **aspetto informazioni.***

UOMO 3 - Ok. Sorry but please be informed that we receive notice, a call, from mobile phone, another rubber boat.

*Ok. Scusi, la informiamo che abbiamo ricevuto una comunicazione, una chiamata, da un cellulare, da **un altro gommone.***

UOMO 1 - I have this mobile phone. I (inc.) this mobile phone. Is a guy from Morocco I think. His family of this guy, friend was (inc.) we deal with them, we deal with them.

Ce l'ho questo cellulare. (inc.) questo cellulare. È un ragazzo dal Marocco credo. La sua famiglia, di questo ragazzo, un amico era (inc.) ci pensiamo noi a loro, ci pensiamo noi a loro.

UOMO 3 - Ok. This mobile phone reported us that they see Sabrata.

Ok. Questo cellulare ci ha riportato che vedono Sabrata.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 1 - Yeah, yeah, yeah I have the mobile phone on the call, this guy are dealing with this situation too.

Si, si, si ho il cellulare in chiamata, questi ragazzi stanno pensando anche a questa situazione.

UOMO 3 - Ok, you coordinate also this SAR case?

Ok, coordinate anche questo caso di ricerca e salvataggio?

UOMO 1 - Yes, yes, yes.

Si, si, si.

UOMO 3 - In total, two boats, one rubber and one wooden, close border side of Libyan water and one other rubber boat near Sabrata.

In totale, due barche, un gommone e una di legno, vicine al confine delle acque libiche e un altro gommone vicino Sabrata.

UOMO 1 - Yes, we have mobile number phone and we try, we, we pass all the information to our duty officer and we do, just ten minutes, we do our best. Thank you very much, you can call me after one hour and I give you all update, thank you, ciao.

Si, abbiamo il numero di cellulare e proviamo, noi, noi passiamo tutte le informazioni all'ufficiale di servizio e facciamo, solo dieci minuti, facciamo del nostro meglio. Grazie mille, può chiamarmi dopo un'ora e le do un aggiornamento, grazie, ciao.

UOMO 3 - Ok, ok, ciao.

Anche dalla successiva comunicazione del 26.3.2017 delle ore 10.40Z (ore 12.40B) dell'I.M.R.C.C. con la Guardia Costiera libica emerge l'atteggiamento poco collaborativo del personale della Guardia Costiere libica:

UOMO 3 - Hello colonel.

Pronto colonnello

UOMO 1 - Yes, please, I pass you to the duty officer

Si, per favore, le passo l'ufficiale di servizio

UOMO 3 - Ok

UOMO 5 - Hello?

Pronto?

UOMO 3 - Hello, goodmorning, duty officer Maxi Rome (nome)?

Pronto, buongiorno, l'ufficiale di servizio Maxi Rome?

UOMO 5 - Yes

Si

UOMO 3 - I call you for an update about the wooden and rubber boat pushing...

Chiamo per un aggiornamento riguardo la spinta indietro della barca di legno e del gommone

UOMO 5 - For what? For what? For what?

Per cosa? Per cosa? Per cosa?

UOMO 3 - The total number of the rubber or wooden boat that you have rescued today morning.

Il numero totale delle barche di legno o gommoni che avete soccorso stamattina

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 5 - One minute

Un minuto

UOMO 3 - Your, the rescue operation, your current rescue operation, current rescue operation. Now, you are rescuing two, three boat? How many?

La vostra, l'operazione di salvataggio, la vostra operazione di salvataggio attuale. Adesso, state soccorrendo due, tre barche? Quante?

UOMO 5 - two?

Due?

UOMO 3 - three? I request you

Tre? Ve lo sto chiedendo

UOMO 5 - two or three

Due o tre

UOMO 3 - Sir, you are duty officer? Libyan duty officer?

Signore, lei è l'ufficiale di servizio? L'ufficiale di servizio libico?

UOMO 5 - yes

Si

UOMO 3 - ok, your, what do you do, what do you did today morning with migrants?

Ok, il vostro, cosa fate, cosa avete fatto stamattina con i migranti?

UOMO 5 - Uhm (inc.) no information, no informations now, there's no information now

*Uhm (inc.), nessuna informazione, nessuna informazione adesso, **non ci sono informazioni adesso***

UOMO 3 - I would like only an update. I would like only an update about SAR event

Vorrei solo un aggiornamento. Vorrei solo un aggiornamento sugli eventi di ricerca e soccorso

UOMO 5 - (inc.) there is no new information

(inc.) non ci sono nuove informazioni

UOMO 3 - eh, no information. You are rescued some migrants today?

Eh, nessuna informazione. Avete soccorso alcuni migranti oggi?

UOMO 5 - no, no, no information, there's no new information to...

No, no, nessuna informazione, non c'è nessuna informazione da...

UOMO 3 - I request, following last communication with colonel Masvud. If you want you can pass colonel Masvud, if is possible

Lo richiedo, a seguito dell'ultima comunicazione con il colonnello Masvud. Se vuole mi può passare il colonnello Masvud, se è possibile

UOMO 5 - yes, yes, yes I know, I know. The (inc.) there is no new informations...

Si, si, si lo so, lo so. Il (inc.) non ci sono nuove informazioni...

UOMO 3 - No any news?

Nessuna novità?

UOMO 5 - No

UOMO 3 - Ok, thank you. Bye sir, I call later

Ok, grazie. Arrivederci signore, richiamiamo dopo

UOMO 5 - Ok, ok

Nel contesto delineato, nella fase di avvicinamento all'area dei soccorsi, alle ore 10.12Z (ore 12.12B) la nave VOS PRUDENCE - come emerge, oltre che dai dati di posizionamento (lat. 33°02'29.60"N long. 012°31'44.19"E), anche dalla conversazione ambientale n. 366 del 26.3.2017 delle ore 9.58Z (ore 11.58B), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, tra gli altri, tra il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO (UOMO 4) e FABBRI TOMMASO (UOMO 6) - si trovava ad una distanza di 14 miglia nautiche dalla costa libica e a 2 miglia nautiche dal gommone oggetto dell'evento SAR 338, con la precisazione che la corrente spingeva il gommone verso le acque territoriali libiche:

UOMO 2 – 14 miglia...

UOMO 4 – **noi siamo a 14 miglia.**

UOMO 6 – **se siamo a due miglia** (inc.)

UOMO 4 – e ho capito, ma noi ce ne andiamo (inc.)

UOMO 6 – (inc.)

UOMO 1 – cioè....

UOMO 4 – se c'è in pratica (inc.) sotto.

UOMO 2 – (inc.) continua a seguirlo, no?

UOMO 4 – eh!

UOMO 2 – certo, non è (inc.)

UOMO 1 – no, ma perché **la corrente lo sta portando, se lo porta verso dentro...** (inc.)

Poco dopo - come emerge dalla conversazione ambientale n. 367 del 26.3.2017 delle ore 10.15Z (ore 12.15B) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE - il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO (UOMO 1) rappresentava che il gommone dei migranti si trovava a 12 miglia nautiche dalla costa, ma subiva gli effetti della corrente, evidenziando che lo avrebbe raggiunto rallentando la velocità di crociera che in quel frangente era oltre 11 nodi:

UOMO 1 – **loro sono a dodici miglia da** (inc.) perché loro secondo me (inc.) lui dice **la corrente,** dice è basta però (inc.) immaginati questo (inc.)

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 1 – sì, sì!

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 1 – io ci arrivo là (inc.) però rallento (inc.)

[...]

UOMO 2 – ma sono in tre?

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 3 – Sono Iuventa e Aquarius.

UOMO 2 – Ah, per questo allora (inc.) noi siamo qua (inc.)

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 4 – no qua Iuventa e Sea Watch.

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 4 – sono Iuventa e Sea Watch.

UOMO 1 – allora non è un gommone.

UOMO 2 – (inc.) due e tre...

(Dal min. 02.50 al min. 03.08 non si ode alcuna conversazione comprensibile, voci in lontananza, rumori in sottofondo).

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 4 – (inc.) **tra Sea Eye, Sea Watch e Iuventa** (inc.)

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 3 – quella a destra Sea Watch, quella centro Iuventa e quella a sinistra (inc.)

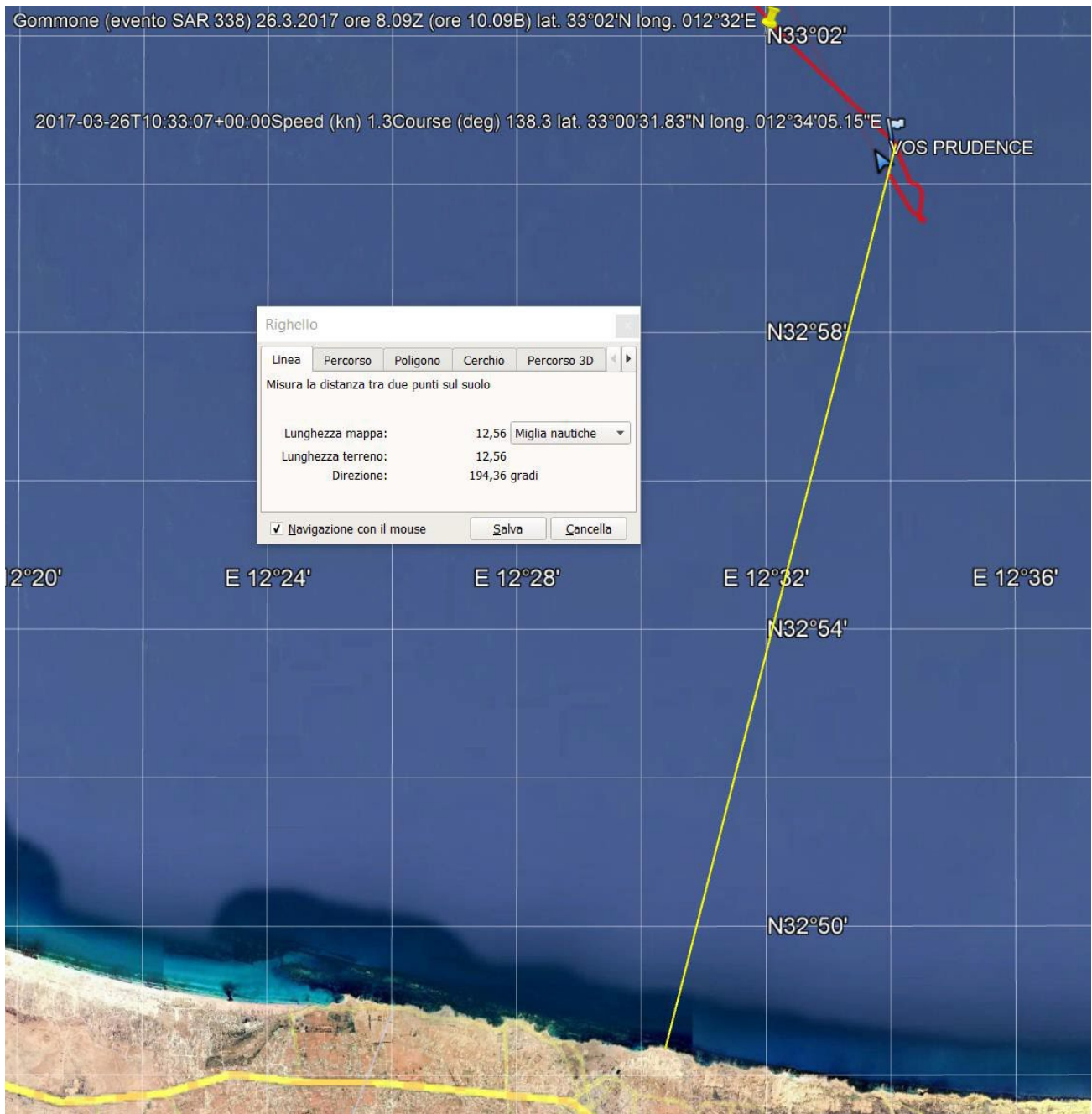
UOMO 1 – (inc.) ora il gommone (inc.)

UOMO 3 – **il gommone è coperto** dalla (inc.)

In tale quadro la nave VOS PRUDENCE il 26.3.2017 alle ore 10.33z (ore 12.33B) è giunta nell'area dei soccorsi del gommone oggetto dell'evento SAR 338 in posizione lat. 33°00'31.83"N long. 012°34'05.15"E, posizionandosi al limite esterno delle acque territoriali libiche, a 12.56 miglia nautiche dalla costa libica, ove alle ore 10.35z (ore 12.35B) il rhib della nave VOS PRUDENCE era pronto per essere ammainato.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Deve, ora, riportarsi la comunicazione del 26.3.2017 delle ore 10.46Z (ore 12.46B) della nave VOS PRUDENCE con l'I.M.R.C.C., dalla quale risulta l'ingresso nelle acque territoriali libiche - determinato dal vento da NordEst (10 nodi) e dal moto ondoso (altezza dell'onda di circa 1 metro)⁹⁰ con conseguente scarroccio - del gommone dei migranti, in precedenza localizzato in acque internazionali, e del rhib della nave VOS PRUDENCE impegnato nel recupero del gommone:

⁹⁰ Dalla scheda degli eventi SAR 337 e 338 dell'I.M.R.C.C. risulta che, in base ai dati dei modelli GFS (Global Forecast System), il mare era forza 3 della scala Douglas con direzione del moto ondoso da NordEst.

UOMO 1 – Sì, Vos Prudence, avanti

UOMO 2 – Sì, buongiorno! Buongiorno!

UOMO 1 – Buongiorno!

UOMO 2 – Allora, io vi volevo avvisare...

UOMO 1 – Sì, sì. Sì, sì, sì, mi dica, mi dica.

UOMO 2 – Allora, **siamo arrivati dodici e trenta in posizione trentatré zero zero punto tre nord con longitudine dodici trentaquattro punto uno est e... in soccorso di un'imbarcazione, di un gommone...**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 2 - **...con circa cento migranti a bordo.**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 2 - E... solo che **stiamo fermi qui in stand-by in questa posizione perché siamo giusto sul bordo delle acque territoriali libiche, siamo giusto sulle dodici miglia.**

UOMO 1 – Sì. Eh, ma **il gommone è fuori comunque, siete fuori, no?**

UOMO 2 – Il... il gommone... **il gommone è poco dentro le dodici miglia, infatti magari adesso mandiamo il... il nostro... la no... il nostro rescue boat per... per recupe...**

UOMO 1 – Eh, **ma si è spostato, perché erano fuori prima!** Erano...

UOMO 2 – E... sono poco poco più...

UOMO 1 – Eh!

UOMO 2 – Sì, **sono poco poco più dentro le dodici miglia.**

UOMO 1 – Ma **le condizioni del mare come sono?**

UOMO 2 – E ora si sta...

UOMO 1 – Porta verso... **porta verso... verso sud?**

UOMO 2 – Condizioni del mare... **sì, sì.**

UOMO 1 – **Ah, ecco perché.**

UOMO 2 – **Abbiamo un po' di vento da nord, sì, e quindi scarrozza verso sud.**

UOMO 1 – Eh!

UOMO 2 – **Ora con il... con il nostro rescue boat cerchiamo di tirarceli sottobordo, in modo da tirarli fuori dal... dalle acque territoriali libiche.**

UOMO 1 – Ma di quanto sono dentro?

UOMO 2 - Di... di poco, di poco, non...

UOMO 1 – Perché **voi già siete dentro adesso!**

UOMO 2 – Di poco dentro.

UOMO 1 – Eh! **Voi adesso già mi risulta che siete dentro!**

UOMO 2 – Sì, noi siamo... **noi siamo sul bordo.** Eh, siamo sul... sì, sul bordo e loro sono poco poco più dentro.

UOMO 1 – Eh! **Vedo anche tutti gli al... tutti gli altri... gli altri che ora stanno puntando verso sud, non vorrei che adesso si... ci sia un... un ingresso in massa nelle acque libiche.**
Eh!

UOMO 2 - E... **no, no, no, no, no.** Quelli... le altre navi sono in stand-by per ora e... siamo noi sul bordo e ci sono... **c'è il nostro pass rescue kart che sta andando a recuperare il... il gommone con i migranti per tirarlo sottobordo, per tirarlo fuori dalle acque libiche.**

UOMO 1 – Ho capito. **Noi non riusciamo ad avere aggiornamenti dai libici per adesso?** Volevo capire anche gli altri due.

UOMO 2 – Ah, ah!

UOMO 1 – Al radar, scusate, che cosa beccate? Che cosa prendete?

UOMO 2 - E... al radar... allora, ci sono qui il Sea Watch, il Sea Eye e lo Iuventa. Sì, e... sì, e...

UOMO 1 - Ma... no, ma dico verso l'interno delle acque libiche vedete... beccate qualcosa al radar?

UOMO 2 – No, no, per ora nulla, per ora nulla. Verso... verso le acque libiche, in acque territoriali libiche nulla per ora.

UOMO 1 – Uhm! Ho capito. Va bene, e...

UOMO 2 – Infatti abbiamo il radar settato sulle... sulle dodici miglia, in modo da vedere se magari dovesse avvicinarsi qualcuno.

UOMO 1 – Ho capito. Mi date anche le condizioni del tempo e del mare, per favore? Esatte, più o meno, quelle che rilevate.

UOMO 2 – Sì. Abbiamo **vento da nord su dieci nodi e... mare... e... altezza massima dell'onda un metro.**

UOMO 1 – Ok. Va bene, ho ricevuto tutto e... mi ra... **la nostra indicazione è quella di... di... chiaramente di evitare il più possibile ingressi in acque libiche e di seguire le indicazioni delle motovedette...**

UOMO 2 – **Certo!**

UOMO 1 - ...se sono lì di passaggio.

UOMO 2 – Sì!

UOMO 1 - E... laddove, chiaramente...

UOMO 2 – Certo!

UOMO 1 - **In realtà l'ingresso in acque libiche dovrebbe essere evitato... e... c'è poco da fare.**

UOMO 2 – **Certo, certo!**

UOMO 1 - E...

UOMO 2 – Sì, sì, sì!

UOMO 1 – Noi non... assolutamente, non... non dia... **non abbiamo nessun coordinamento, non diamo nessuna disposizione ed anzi vi... vi esortiamo ad uscire dalle acque libiche. E... purtroppo... e... tut... non... non possiamo dirvi diversamente.**

UOMO 2 – Ricevuto, va bene.

UOMO 1 – Va bene?

UOMO 2 – **Ci teniamo fuori comunque dalle a... dalle... dalle acque libiche.** La ringrazio.

UOMO 1 – Salve, grazie.

UOMO 2 - Ci... ci aggiorniamo.

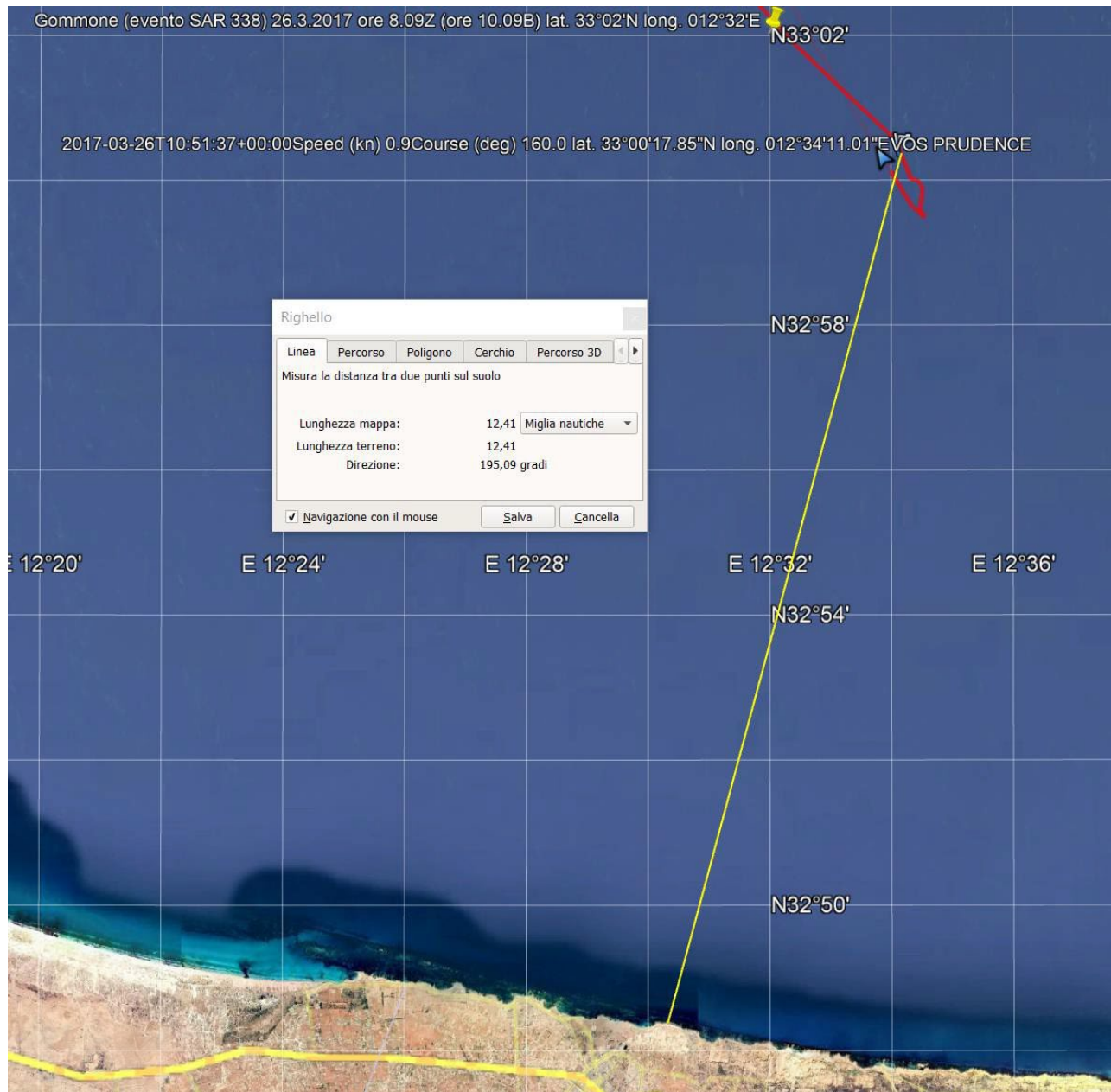
UOMO 1 – Salve.

UOMO 2 – Arrivederci, arrivederci.

In realtà, al termine della predetta comunicazione, alle ore 10.50Z (ore 12.50B) del 26.3.2017, la nave VOS PRUDENCE si trovava in posizione lat. 33°00'17.85"N long. 012°34'11.01"E, ossia alla distanza di 12.41 miglia nautiche dalla costa libica.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Le modalità operative seguite per effettuare le operazioni di soccorso - durante le quali si colloca la comunicazione con l'I.M.R.C.C. del 26.3.2017 delle ore 10.46Z (ore 12.46B) - risultano, poi, in tempo reale dalla conversazione ambientale n. 368 del 26.3.2017 delle ore 10.34Z (ore 12.34B)⁹¹,

⁹¹ Con riferimento alla conversazione ambientale n. 368 del 26.3.2017 delle ore 10.34Z (ore 12.34B) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 sono svolte le seguenti considerazioni:

Dalla conversazione ambientale di seguito riportata, si comprende che la VOS PRUDENCE, alle ore 12.46, si trovava all'interno delle acque territoriali libiche, come peraltro rilevato e comunicato al bordo da IMRCC, da cui aveva ricevuto perentorie disposizioni di non operare. CATANIA era apparso preoccupato circa la possibilità di operare all'interno delle acque territoriali libiche, temendo che la Guardia Costiera libica avrebbe potuto

durata (30'06") fino alle ore 11.04Z (ore 13.04B), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE alla presenza, tra gli altri, del comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO (UOMO 1) e di FABBRI TOMMASO (UOMO 2), dalla quale emerge anche che la nave VOS PRUDENCE si trovava in acque internazionali a 12.5 miglia nautiche dalla costa libica:

UOMO 1 – (inc.) ancora più giù, là vicino c'è un RHIB, c'è un RHIB della Sea Watch 2, tutti (inc.)
il RHIB (inc.) mamma mia (inc.) allora, se il RHIB del Sea Watch ci dà una mano (inc.)

UOMO 2 – (inc.) due nostri (inc.)

UOMO 1 – due dei nostri? Due dei nostri, due di lato, tutti e due. (inc.)

UOMO 3 – (comunicazione radio) (inc.) **il Sea Watch non ci può dare una mano?**

UOMO 2 – sì!

UOMO 1 – sì, però loro vogliono che immettiamo tutti e due. (inc.)

UOMO 4 – (inc.)

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 2 – se è possibile, se non è possibile (inc.)

UOMO 1 – no! (inc.) scusa (inc.)

UOMO 2 – (comunicazione radio) se la Sea Watch ci dà una mano ce la facciamo.

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 2 – (inc.) bene, ma se non (inc.)

UOMO 1 – (inc.) ascolta (inc.)

UOMO 2 – (inc.) dentro, a quattro, cinque (inc.)

UOMO 1 – **basta che ci muoviamo** che (inc.) più ti avvicini e (inc.)

UOMO 2 – andare con (inc.)

UOMO 1 – perché noi (inc.) anche il gommone (inc.)

UOMO 2 – ok!

UOMO 1 – quelli fino la (inc.)

(Dal min. 02.15 al min. 02.35 non si ode alcuna conversazione comprensibile, voci in lontananza, rumori in sottofondo).

UOMO 4 – stanno parlando con Charles.

sequestrare il RHIB. Il Comandante manifestava poi il proprio disappunto verso Tommaso FABBRI (“io non ho più modo come dirglielo e farglielo capire...”) che, mettendo in atto la propria potestà derivategli dalla qualità di rappresentante del noleggiatore, induceva ed imponeva al comandante CATANIA di operare in contrasto alle disposizioni impartite da IMRCC e recuperare i migranti, prelevandoli direttamente all'interno delle acque territoriali dello Stato libico, senza la previa autorizzazione di detto Stato e nonostante il perentorio divieto di operare in tal senso impartito da IMRCC. L'atteggiamento soggettivo del CATANIA ancora una volta esprime l'unica finalità di soddisfare gli obiettivi contrattualmente previsti nei confronti della ONG noleggiatrice, nonché di incontrare le volontà chiaramente espresse in più frangenti, compreso questo, dal personale MSF in ordine al recupero del maggior numero possibile di migranti. Infatti egli, una volta che il RHIB aveva raggiunto il gommone con i migranti a bordo ed era stato instaurato un dialogo con quest'ultimi, impartisce disposizioni orientate a terminare il dialogo stesso e procedere al rimorchio del gommone se possibile, disponendo di abbandonarlo e fare rientro sulla nave in caso contrario. Orbene, se si fosse trattato di una vera e propria operazione di soccorso ben condotta da un diligente comandante di nave, anche eventualmente sovrastato da un altrettanto diligente noleggiatore, lo stesso comandante avrebbe dovuto prodigarsi al fine di ottenere l'autorizzazione ad operare in quelle acque mentre giammai avrebbe dovuto abbandonare dei potenziali naufraghi in condizioni di pericolo.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

[2' 40"]

Matias – Sea watch... ok... Sea Watch, we are launching our (rip) now.... OK, can you tell me the position again?

Sea Watch... ok... Sea Watch, stiamo lanciando il nostro (rip) ora. ... Ok, puoi dirmi di nuovo la posizione?

UOMO 4 – Pietro, da quello che ho capito Charles dice che secondo lui è meglio (inc.)

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 1 – (inc.) nodi... (inc.) chiama la Sea Watch.

[3' 08"]

Matias - Are you in the strait channel now?...ok...

Sei nello stretto ora? ... ok...

[3' 21"]

Matias - Sea watch, after the... hem... are you... (Inc.)

Sea Watch, dopo la... hem... sei... (inc)

[4' 13"]

Uomo 2 - Ok, thank you.

Ok, grazie.

UOMO 1 – (inc.) li sta portando al limite (inc.) l'unica cosa buona che (inc.) dicci a Lorenzo che si sta facendo (inc.)

[4' 34"]

Uomo 1- Matias, Matias... I'm passing you the Sea Watch for trying to (have a look) for... (inc.)

Matias, Matias... ti passo la Sea Watch per provare a (dare un'occhiata) per... (inc.)

Uomo 1- Negative, negative... all is clear...

Negativo, negativo... via libera...

[7' 50"]

Matias- (Tumming) is a (inc.) is border force security...

(Tumming) è un (inc.) è la guardia di confine...

[8' 08"]

Matias - Are you sure? Because (inc) are chargeable duties. No worries about it.

Sei sicuro? Perché (inc) sono dazi a pagamento. Non ti preoccupare.

[8' 30"]

Matias - Lorenzo, the pilote...

Lorenzo, il pilota...

Uomo2 - (inc)

Uomo 3 - Ok, we'll be ready for you.

Ok, ci teniamo pronti per voi.

(comunicazione radio).

UOMO 5 – Lorenzo, Lorenzo, ponte.

UOMO 6 – (inc.)

UOMO 5 – Lorenzo (inc.)

UOMO 6 – Marco sei coperto dalle altre radio.

UOMO 5 – (inc.)

UOMO 1 – (inc.) è una cosa che (inc.)

UOMO 4 – riceve (inc.)

UOMO 1 – non lo so io. quella non è Sea Watch.

UOMO 4 – no? (inc.)

UOMO 1 – stiamo appoggiando (inc.) sopra la tetta grossa, capito? Capito come si dice? La tetta grossa, **stiamo tirando tutti quanti**, no?

UOMO 4 – (inc.)

UOMO 1 – (inc.) poi un trasferimento (inc.)

UOMO 4 – (inc.)

UOMO 1 – (inc.) dacci l'ok, Lore'...

UOMO 5 – ok Lorenzo (inc.)

UOMO 3 – (inc.) non riesce (inc.) bene...

UOMO 1 – no, sei tu che non senti.

UOMO 5 – Lorenzo, mi ricevi?

UOMO 3 – (inc.)

UOMO 4 – vai a guardare sul ponte, vai a guardare sul ponte, vai a guardare sul ponte. Ok (inc.)

UOMO 5 – Lorenzo, Lorenzo ponte, ricevi?

UOMO 3 – (inc.) siamo pronti.

UOMO 1 – (inc.) Marco...

UOMO 2 – Mandate, mandate Lorenzo anche?

UOMO 1 – sì! Si sono messi...

UOMO 2 – *(conversazione in inglese)*.

UOMO 1 – il bordello che sta facendo non si è capito. io non ne voglio persone con le radio sul ponte (inc.) un casino. Ce l'hanno una cima?

UOMO 5 – sì, sì, master (inc.)

UOMO 1 – ok, per cui (inc.) **io ho paura che viene una (inc.) e ci fanno (inc.) per davvero, ho fatto di tutto veramente.**

UOMO 2 – (inc.) **c'è qualcuno che ha informato IMRCC che siamo arrivati sul tardi e che siamo al limite?**

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 2 – **glielo diciamo che siamo al limite, siamo a 12 (inc.) adesso...**

UOMO 1 – no, all'interno delle (inc.) minchia, ragazzi, oh! Giovanni, ma non è che possiamo girare tre ore a cercare una minchia di cosa che ce l'abbiamo nelle mani (inc.) ragazzi, aiutatemi, no. Dice bastano loro, anche noi ci mettiamo. Gianni, gli orari li stai segnando?

UOMO 5 – sì, comandante.

UOMO 1 – stanno mettendo un battello a mare.

UOMO 2 – imbarcati sul coso... sul battello.

UOMO 1 – allora che dobbiamo fare?

UOMO 5 – (inc.)

UOMO 1 – se non ci aiutiamo tra di noi con questo, a me mi stanno facendo morire, ah!

UOMO 2 – (inc.) Ehi, Matthias (inc.)

UOMO 5 – (Al telefono) **Pronto? Buongiorno, qui il Vos Prudence** India, Bravo, Charly, Hotel... India, Bravo, Charly, Hotel. Stiamo chiamando, siamo in offshore Libia siamo coinvolti in una Sar Operation

UOMO 1 – ma se no guarda che fai (inc.)

UOMO 5 – (Al telefono) Sì, il nome dell'imbarcazione Vos Prudence. Sì, grazie. Sì, buongiorno, buongiorno. Ascolta volevamo avvisare, sì! Allora **siamo arrivato 12 e 30 in posizione 3300.3 nord con Longitudine 1234.1 Est e soccorso di un'imbarcazione, di un gommone con circa cento migranti a bordo e solo che siamo fermi qui in stand by in questa posizione perché siamo giusto sul bordo delle acque territoriali libiche, siamo giusto sulle 12 miglia. Il gommone, il gommone è poco dentro le 12 miglia, infatti va bene, adesso mandiamo (inc.) il nostro rescue boat per recupera... e sono poco poco più, sì, sono poco poco più dentro le 12 miglia, il gommone, sì! E ora cerchiamo di... le condizioni del mare, sì, sì. Abbiamo un po' di vento da nord, sì con la rotta verso sud, ora con il nostro fast rescue boat cerchiamo di tirarceli sotto bordo, in modo da tirarli fuori dal... dalla acque territoriali libiche. Di poco, di poco, forse mezzo miglio dentro. Sì, siamo... noi siamo sul bordo.**

UOMO 1 – **noi siamo a 12 e 5.**

UOMO 5 – eh! **siamo sul... sì, sul bordo, loro sono poco poco più dentro.**

UOMO 1 – **ma IMRCC non ce l'hanno** (inc.)

UOMO 2 – ma che cazzo (inc.)

UOMO 5 – **no, no, no, quelle... le altre navi sono in stand by per ora e siamo noi sul bordo e ci sono...e c'è il nostro fast rescue craft che sta andando a recuperare il gommone con i migranti per tirarlo sotto bordo, per tirarlo fuori dalle acque libiche.**

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 5 – ah, ah! e al radar, allora ci sono qui il Sea Watch, il Sea Eye, e lo Iuventa, sì e so... no, no, per ora nulla, per ora nulla, verso, verso le acque libiche, in acque territoriali libiche nulla per ora.

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 5 – infatti abbiamo il radar settato sul... sulle 12 miglia in modo da vedere se magari dovesse avvicinarsi qualcuno.

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 1 – infatti siamo (inc.)

UOMO 5 – **sì, abbiamo vento da nord, su 10 nodi e il mare altezza massima dell'onda un metro.**

UOMO 2 – bello, bella...

UOMO 1 – sei contento (inc.)

UOMO 5 – sì, perfetto. Certo. Sì. Certo.

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 5 – certo, certo, sì, sì, sì.

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 1 – devo vedere (inc.)

UOMO 5 – ricevuto, va bene, **ci teniamo fuori comunque dalle acque libiche**, la ringrazio. Ci aggiorniamo. Arrivederci, arrivederci. (fine telefonata) **Allora comandante a loro**

risulta che noi siamo dentro le 12 miglia. Dice: io a voi vi vedo nelle 12 miglia. Ha detto: se il barcone è ancora più a sud, loro sono ancora più dentro.

UOMO 1 – (inc.) **siamo al centro.**

UOMO 5 – **Eh, mi ha detto addirittura che noi adesso siamo dentro le 12 miglia, no! (inc.) siamo a 12 e 5, siamo sul bordo. Allora, mi ha detto: io vi esorto comunque acque territoriale libiche a non fare nulla.**

UOMO 1 – perciò nemmeno il gommone. Perché loro, sai che succede?

UOMO 5 – perché io non posso darvi disposizioni. (inc.)

UOMO 1 – **se la motovedetta li vedi, esce la motovedetta e sequestra anche il...**

UOMO 5 – infatti mi ha chiesto, ma voi avete, il radar vede qualcosa dalla costa libica, sta venendo qualcosa verso, verso di voi, qua. Loro a radar non si vede nulla, noi vediamo solo l'imbarcazione che sta venendo (inc.)

UOMO 1 – (inc.) ma siamo tutti qua siamo.

UOMO 5 – sì! (inc.) dentro le 12 miglia.

UOMO 1 – io infatti gliel'ho detto, per me c'è una cosa che non mi convince (inc.) ma che cazzo state dicendo? **I gommoni sono dentro le acque territoriali.**

UOMO 4 – (inc.) ancora di portarsi (inc.)

UOMO 1 – un coglione, un coglione.

UOMO 4 – come diceva lui, giustamente.

UOMO 1 – **e tra parentesi sta scende...** (inc.)

UOMO 4 – come diceva lui, lui questo qua diceva, perché a quest'ora già erano a bordo quelli lì, è vero o no?

UOMO 1 – come si chiama?

UOMO 4 – non lo so come ti chiami scusa...

UOMO 1 – (inc.) Amad, scusa, puoi venire un attimo?

UOMO 4 – come si chiama?

UOMO 1 – Amad.

UOMO 4 – Amale?

UOMO 1 – Amad!

UOMO 4 – Amad...

UOMO 1 – no, io ti posso chiedere una cosa? te la dico perché, no, perché mi sembri una persona molto,. no? perché gli altri ho l'impressione che siano troppo, io l'ho visto al radar, ti ricordi gliel'ho detto? A me la cosa non mi convince, **io sto rischiando, perché se tu me lo insegni, se esce una motovedetta libica, sequestra il RHIB della mia nave con i miei ragazzi là sopra, se lo portano. Questa è la... glielo puoi dire a Tommaso, io non c'ho più modo come dirglielo e farglielo capire, appena finisce sto coso, me lo chiamo qua e glielo dico. È successo e non è successo più. se questi sono le vostri intenzioni... io arrivato in Italia me ne vado. Cioè me ne vado, perché io non voglio perdere né titoli, né persone.**

UOMO 6 – io non vedo perché bisogna correre... cioè loro stavano...

UOMO 1 – cioè io non capisco sta persona (inc.)

UOMO 4 – (inc.)

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 6 – cento solo cento persone avrebbero potuto dividerli e (inc.)

UOMO 4 – e poi esci fuori dalle acque, tranquillamente.

UOMO 6 – (inc.)

UOMO 4 – meno ricchi...

UOMO 1 – ora l'MRCC che ci blocca, ha detto che noi siamo dentro le acque libiche.

UOMO 6 – sì, sì, adesso, finite sta cosa e bisogna chiarire assolutamente...

UOMO 1 – no, no, ma assolutamente, magari che è mezzanotte, cioè sto signore fin quando rimane a bordo, cioè si capisca una cosa, **io devo seguire determinate cose**

UOMO 2 – che c'è?

UOMO 5 – no, no stavo(inc.)

UOMO 1 – determinate cose, **prima devo salvaguardare con tutto l'equipaggio.**

UOMO 6 – questo assolutamente legittimo (inc.)

UOMO 1 – **perché a me, appena mi vede la motovedetta a me mi sequestra qua tutto**

UOMO 6 – (inc.) hanno portato di capire le persone.

UOMO 1 – ecco, quindi, hai capito. guarda dove, il gommone dove se lo portano... cioè (inc.)

UOMO 4 – cento persone.

UOMO 6 – 120 normalmente portano sta (inc.)

UOMO 4 – uno di questo?

UOMO 6 – purtroppo sì, da 80 a 120.

(comunicazione radio).

UOMO 1 – Lorenzo, mi ricevi?

UOMO 3 – avanti, master!

UOMO 1 – scusa se ti disturbo, com'è la situazione?

UOMO 3 – (inc.) stanno parlando con i ragazzi qua sul gommone. Stiamo parlando (inc.) e niente, allora, vedo un attimo cosa devo fare (inc.)

UOMO 1 – perché, Lorenzo, ascolta, **parlate poco, svegliatevi, perché il vento vi sta portando a sud e questo è uno. Due, già il gommone è abbondantemente dentro le acque libiche, se viene una motovedetta io non posso fare più niente. Si devono sbrigare, se ce la fate a tirarlo, tiratelo, se no ve ne tornate.**

UOMO 3 – ok!

UOMO 1 – **è una mattinata che sono qua, scusa, una mattinata non hanno calcolato che la corrente se li sta portando.**

UOMO 4 – Cioè... **ma bastava un RHIB loro che le prendesse** (inc.)

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 7 – **avrebbero dovuto portarli a bordo** (inc.)

UOMO 6 – ha detto sopra, perché prima (inc.)

UOMO 7 – li riportiamo alla (inc.) son solo cento e via di qua, il più presto possibile, loro dovevano (inc.)

UOMO 1 – e allora è inutile che... cioè **perde ora tre ore di tempo a parlare... aggancia 'sta cima e te lo porti, poi ci parli qua sopra.** Io me ne sbatto de... scusa, ah!

UOMO 7 – no...

UOMO 1 – Lorenzo...

UOMO 3 – (inc.)

UOMO 1 – Lorenzo, scusa di nuovo, allora gli dici a quello che c'è là sopra, le discussioni ce le fa quando siete qua sopra, **se è possibile collegate 'ste cime e portatelo via, se ce la fate, se no tornate.**

UOMO 3 – **gli stiamo dando la cima adesso...**

UOMO 1 – ok...

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 1 – **la metti la posizione** (inc.) Marco?

UOMO 6 – sì!

UOMO 4 – due RHIB la vicino, mannaggia la puttana, tu (inc.)

UOMO 1 – (inc.) queste che abbiamo qua...

UOMO 4 – (inc.) abbiamo (inc.)

UOMO 1 – ah?

UOMO 4 – abbiamo il radar...

UOMO 1 – sì, c'è il radar, ma una volta che cambia rotta quello, c'è il radar...

UOMO 6 – e lo so...

UOMO 1 – cioè, dove vai? **Non si può così, a me non piace che fanno così, io ora parlo chiaro. Non erano questi** (inc.) **non erano gli accordi che la una nave del genere se ne doveva andare sotto a recuperare, cioè... le barche, sotto... questa è una nave non è... non è un** (inc.) **che manovri**, questa... hai visto tu...

UOMO 7 – ah! come nave di avvicinamento

UOMO 1 – cioè quando... cioè ma quando mai...

UOMO 7 – (inc.)

UOMO 1 – no, ma io questa cosa...

UOMO 7 – escludo un'altra modalità di...

UOMO 1 – ma io questo lo faccio. Stamattina noi siamo andati con un motore, io ho dovuto escludere il motore di dritta, perché produceva flussi che allontanava ancora di più. e quindi abbiamo manovrato con una mano, io più di questo non posso fare, cioè, stiamo facendo di tutto, però mi... ho l'impressione che non sia abbastanza per loro. Cioè, ora mi hanno messo in questa situazione qua...

UOMO 7 – (inc.)

UOMO 1 – no, non mi devono (inc.) a me non me ne frega niente se il Borbon Argos se ne andava a tre miglia, a quattro miglia da riva, a me non me ne frega niente!

UOMO 7 – no, no, queste cose (inc.)

UOMO 1 – ma questi si dovevano chiarire prima però, cioè eravamo rimasti (inc.) perché Tommaso, lui si può offendere, a me non mi piace che lui fa così. Che decide, che comanda sul ponte (inc.) sono (inc.) tu puoi essere un coordinatore e mi puoi dire, c'è uno (inc.) c'è qualcosa. Mi puoi coordinare nelle fasi di recupero, ma la gestione della nave per la navigazione dei diritti internazionali la faccio io. Se non vi sta bene, chiamate in società a (inc.) e viene un altro comandante.

UOMO 6 – **sono 11 e 8 comandante.**

UOMO 1 – **loro e noi quanto siamo?**

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 2 – **noi 12 e 3.**

UOMO 1 – ok! A me interessa questo.

UOMO 4 – solo questo....

UOMO 7 – (inc.)

UOMO 6 – 11 e 8.

UOMO 1 – a 11 e 8.

UOMO 4 – stanno mettendo il (inc.)

UOMO 1 – ma scusami (inc.) ma se si collegava di lato...

UOMO 4 – (inc.)

UOMO 1 – affiancava (inc.)

UOMO 4 – e che trova a qualcuno che si lancia addosso, abbiamo perso pure (inc.)

UOMO 1 – per questo motivo, per questo motivo, ma (inc.) sarebbe stato più sicuro.

UOMO 4 – sì, perché abbiamo due punti di accesso (inc.)

UOMO 1 – certo.

UOMO 4 – però in quella maniera c'è il rischio che ti saltano addosso.

UOMO 7 – stanno già trascinando? (inc.)

UOMO 4 – sì! Stanno (inc.) stanno mettendo in forza il RHIB, ho visto (inc.)

UOMO 1 – questo il maresciallo è...

UOMO 4 – era a casa.

(comunicazione radio).

UOMO 8 – ok (inc.) abbiamo iniziato a recuperare le (inc.) se ricevete possiamo anche concludere

UOMO 9 – sì, confermo che stiamo ricevendo... (inc.)

UOMO 1 – ah! loro sono... (inc.)

UOMO 8 – ok!

(fine comunicazione radio).

UOMO 4 –

UOMO 1 – cioè noi diamo tutta la possi... cioè, la disponibilità.

UOMO 4 – (inc.)

UOMO 6 – sì!

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 4 – (inc.) sempre che sia nella vi adesso.

UOMO 7 – so stanno portando... (inc.)

UOMO 5 – stanno per (inc.)

UOMO 4 – ah? no è già agganciato.

UOMO 5 – l'hanno agganciato?

UOMO 1 – (inc.) poi quando siamo calmi... (inc.)

(comunicazione radio).

UOMO 3 – (inc.)

UOMO 4 – rispondi, rispondi, rispondi.

UOMO 6 – ricevuto (inc.)

UOMO 1 – vieni, vieni, dato che siete qua.

UOMO 4 – questa era la cosa da fare subito. (inc.)

UOMO 1 – **loro hanno aspettato che li hanno tirati in acque libiche, perché il RHIB non lo collegavano e lo mantenevano? Quantomeno se lo mettevano sottobordo. Venivamo noi e ce li prendevamo, invece qua noi stiamo rischiando davvero che non** (inc.) **Roma me lo ha detto, Roma c’ha portato. C’ha parlato l’ufficiale.**

UOMO 7 – la **IMRCC?**

UOMO 1 – a noi... sì! **A noi risulta che voi siete nelle acque libiche... cioè, se viene la motovedetta e vede il RHIB là, io non posso... se li porta a Tripoli e io non posso dire niente. Lo sai che significa, no? io c’ho padri di famiglia là sopra. Cioè, disponibilità al massimo, però, rischiare le cose no, mi dispiace. Se non sta bene** (inc.) **Iuventa all’altra** (inc.) **era a 11 miglia, scarsi... l’altra nave...** (inc.)

(comunicazione radio).

UOMO 3 – avanti la...

UOMO 1 – no, non ho chiamato.

UOMO 3 – (inc.)

UOMO 6 – no, Lorenzo non abbiam chiamato noi.

UOMO 1 – digli a Luigi che è in avvicinamento (inc.)

UOMO 6 – sì, sì, ha parlato (inc.)

UOMO 1 – e ma loro di là devono imbarcare, mica di qua... e quindi ci dobbiamo fare... aspetta...

UOMO 6 – (inc.)

UOMO 1 – dopo quando si avvicina, scusa... Lorenzo, Lorenzo...

UOMO 3 – avanti...

UOMO 1 – quando vi avvicinate, chiaramente lo metterete... lo avvicinate al (inc.)

UOMO 3 – (inc.)

UOMO 1 – allora io mi giro (inc.)

UOMO 3 – (inc.) noi passiamo sotto la (inc.) subito e la mandiamo, perché mi recupero la mia.

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 7 – (inc.) e allora...

UOMO 1 – no ci faccio (inc.)

UOMO 4 – (inc.) a bordo che arriva, (inc.) un motore e (inc.) lo vuoi? Tieni.

UOMO 6 – no, no...

UOMO 4 – (inc.) sicuro? Un succo di frutta?

UOMO 1 – no, ti ringrazio (inc.)

UOMO 6 – direttore lei qualcosa vuole?

UOMO 7 – no, no, grazie...

UOMO 1 – (inc.) si capisce tutto (inc.) perché questi stanno andando a (inc.) cioè...

UOMO 4 – siamo noi che stiamo girando?

UOMO 1 – ah?

UOMO 4 – siamo noi? E che cazzo stanno facendo già? (inc.) lo zig zag sta facendo...

UOMO 1 – (inc.)

UOMO 4 – date uno sguardo alla (inc.) per favore?

UOMO 1 – sì, sì, dacci un’occhiata (inc.) se vedi il bersaglio ad alta velocità è la motovedetta...

(comunicazione radio)

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 8 – sì, allora a poppa c'è una piccola perdita perché la valvola non tiene bene, ma una cosa minima, quindi, va lasciata così.

UOMO 9 – (inc.)

UOMO 8 – sì, è sul gommone non possiamo fare altro. vedi tu quanto me ne puoi dare (inc.)

(fine comunicazione radio).

UOMO 1 – ma là c'è un altro gommone?

UOMO 4 – sì, sono due RHIB... cioè, di questi qua...

UOMO 1 – ma ci sono persone là?

UOMO 4 – sì.

UOMO 1 – anche?

UOMO 4 – no, no, no...

UOMO 7 – pigliare il RHIB...

UOMO 4 – solo i RHIB di questi qua...

UOMO 6 – (inc.) uno è il Sea Watch il RHIB del Sea Watch e uno è quello del Sea Eye...

UOMO 4 – hai visto?

UOMO 6 – (inc.)

(comunicazione radio).

UOMO 3 – ponte, ponte, Lorenzo.

UOMO 6 – sì, Lorenzo avanti.

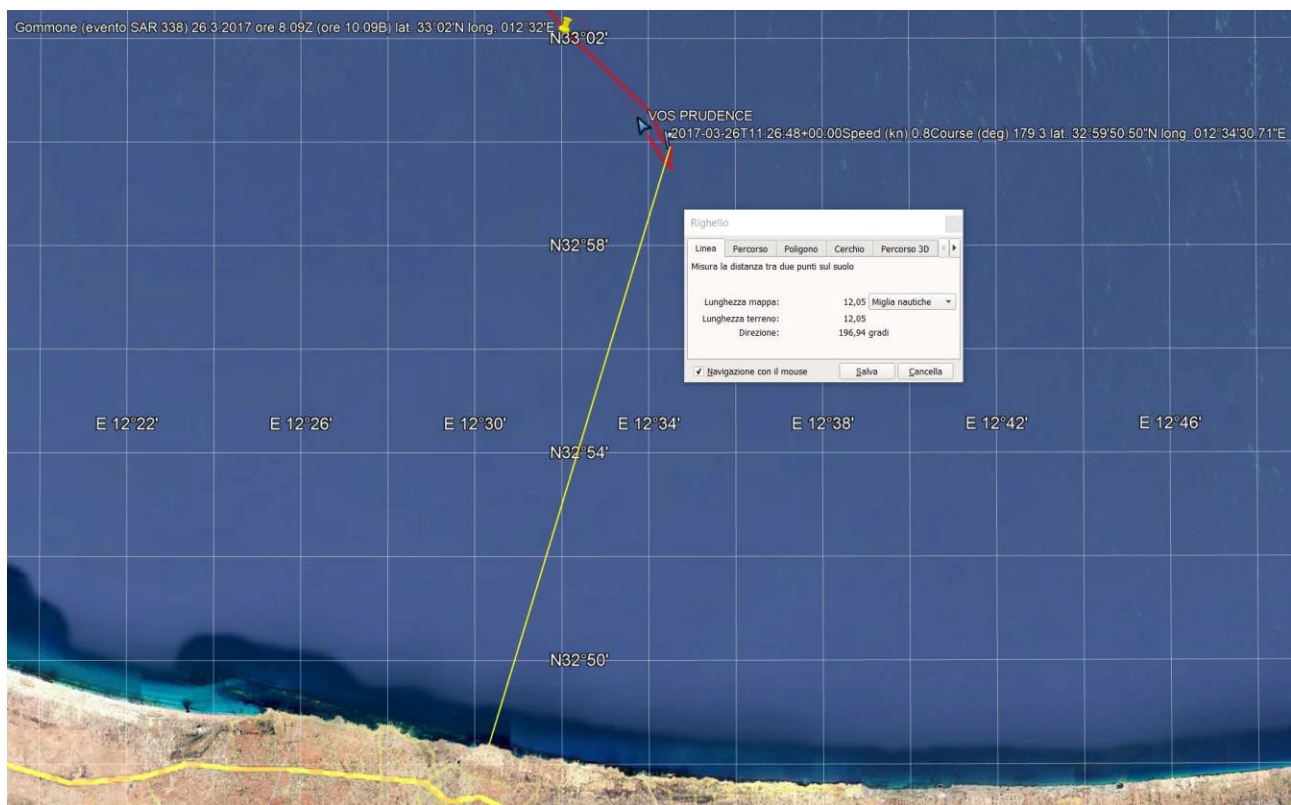
UOMO 3 – (inc.) riesci a vedere a quanto siamo?

UOMO 6 – dico subito Lorenzo... **prima eravate a 11 e 8**, ora vi dico subito. (inc.)

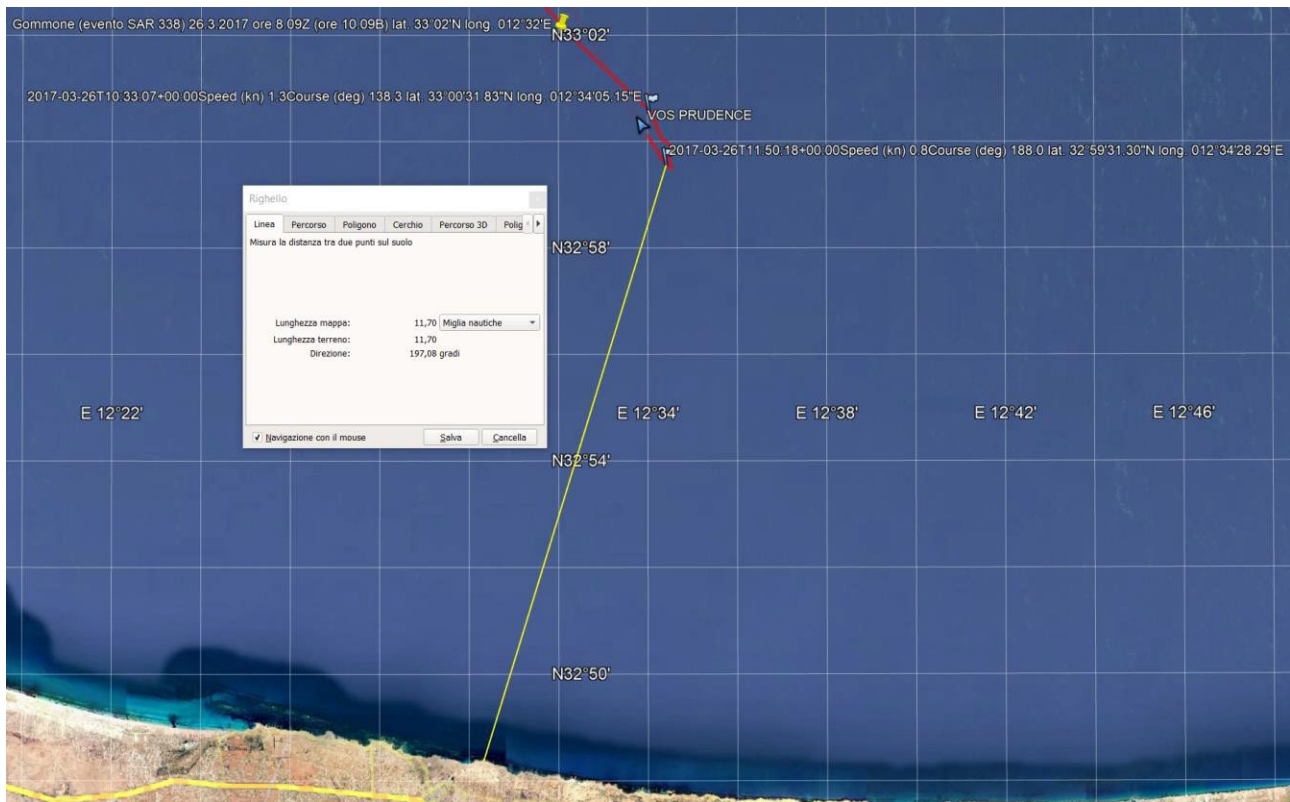
Dal giornale di bordo della nave VOS PRUDENCE risulta che il 26.3.2017 alle ore 11.25Z (ore 13.25B), con il gommone dei migranti ormeggiato sul lato di dritta della nave VOS PRUDENCE, sono iniziate le operazioni di recupero dei migranti a bordo della nave, con la precisazione che in tale frangente la nave VOS PRUDENCE si trovava in posizione lat. 32°59'50.50"N long. 012°34'30.71"E alla distanza di 12.05 miglia nautiche dalla costa libica.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Dal giornale di bordo della nave VOS PRUDENCE risulta, altresì, che alle ore 11.50Z (ore 13.50B) sono terminate le operazioni di trasferimento dei migranti a bordo della nave e il gommone è stato marcato con l'indicazione dell'evento SAR: in tale frangente la nave VOS PRUDENCE si trovava in posizione lat. 32°59'31.30"N long. 012°34'28.29"E, a 11.70 miglia nautiche dalla costa libica.



Deve, ora, evidenziarsi che nella prima fase delle operazioni di soccorso, segnatamente fino al momento di avvicinamento del gommoni dei migranti alla nave VOS PRUDENCE, la predetta nave ha tenuto una rotta orientata a Sud-SudEst, mantenendosi al traverso rispetto al vento e alle onde provenienti da NordEst. Nella successiva fase di trasferimento dei migranti dal gommoni a bordo della nave VOS PRUDENCE - come risulta dalla conversazione ambientale n. 404 del 27.3.2017 delle ore 7.30Z (ore 9.30B) ("*abbiamo dovuto cambiare posizione, metterci sotto, in modo che (inc.) anziché allontanarlo, lo spingesse sotto*") - è stata effettuata una rapida manovra in modo da mantenere la nave sottovento⁹² rispetto al gommoni dei migranti, al fine di operare in sicurezza e di tenere sotto controllo gli effetti della corrente sull'unità più leggera rispetto alla nave.

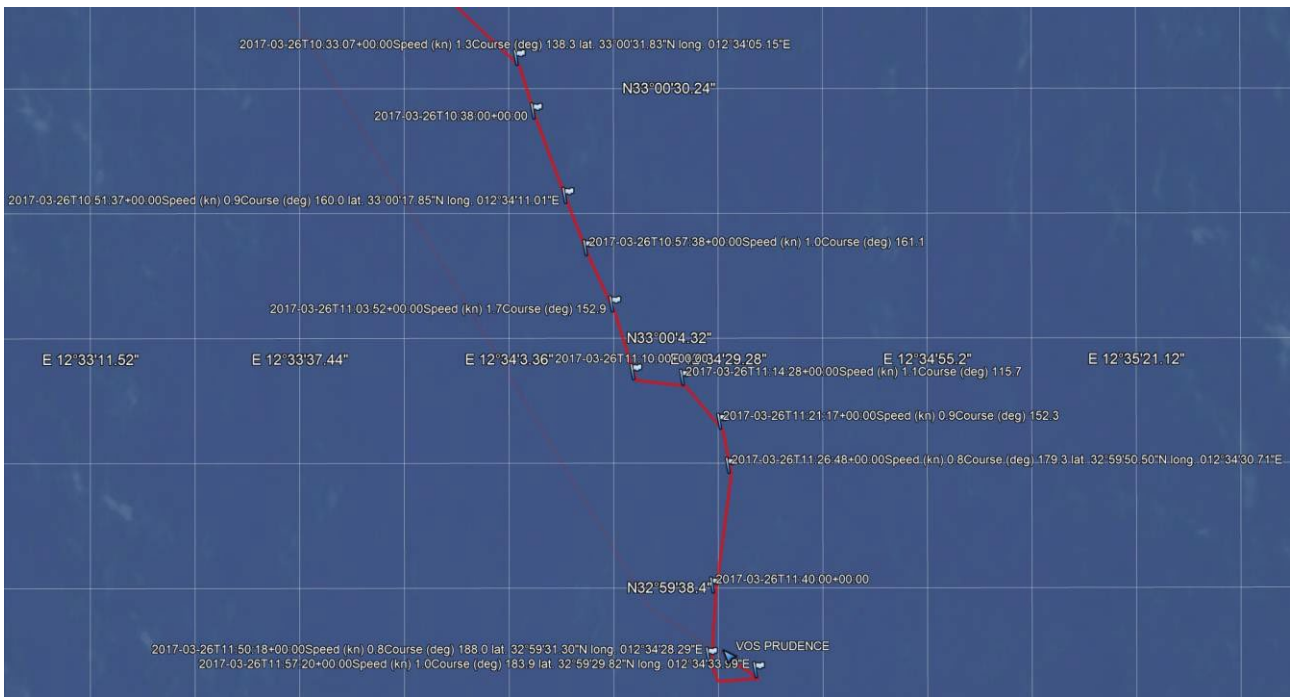
Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:23:19 +0000	33°1.3163'N	12°33.0941'E	7.9	134.1
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:33:07 +0000	33°0.5305'N	12°34.0859'E	1.3	138.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:38:00 +0000	33°0.44'N	12°34.12'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:51:37 +0000	33°0.2975'N	12°34.1835'E	0.9	160.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 10:57:38 +0000	33°0.2094'N	12°34.225'E	1.0	161.1
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:03:52 +0000	33°0.1143'N	12°34.2777'E	1.7	152.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:10:00 +0000	33°0'N	12°34.32'E	-	-

⁹² Dalle annotazioni del giornale nautico della nave VOS PRUDENCE del 26.3.2017 risulta che il gommoni dei migranti è stato ormeggiato sul lato di dritta della nave VOS PRUDENCE, mentre il rhib della nave VOS PRUDENCE è stato calato a mare e recuperato a bordo dal lato sinistro della nave (in modo da mantenere la nave sottovento).

N. 4060/2016 R.G.N.R.

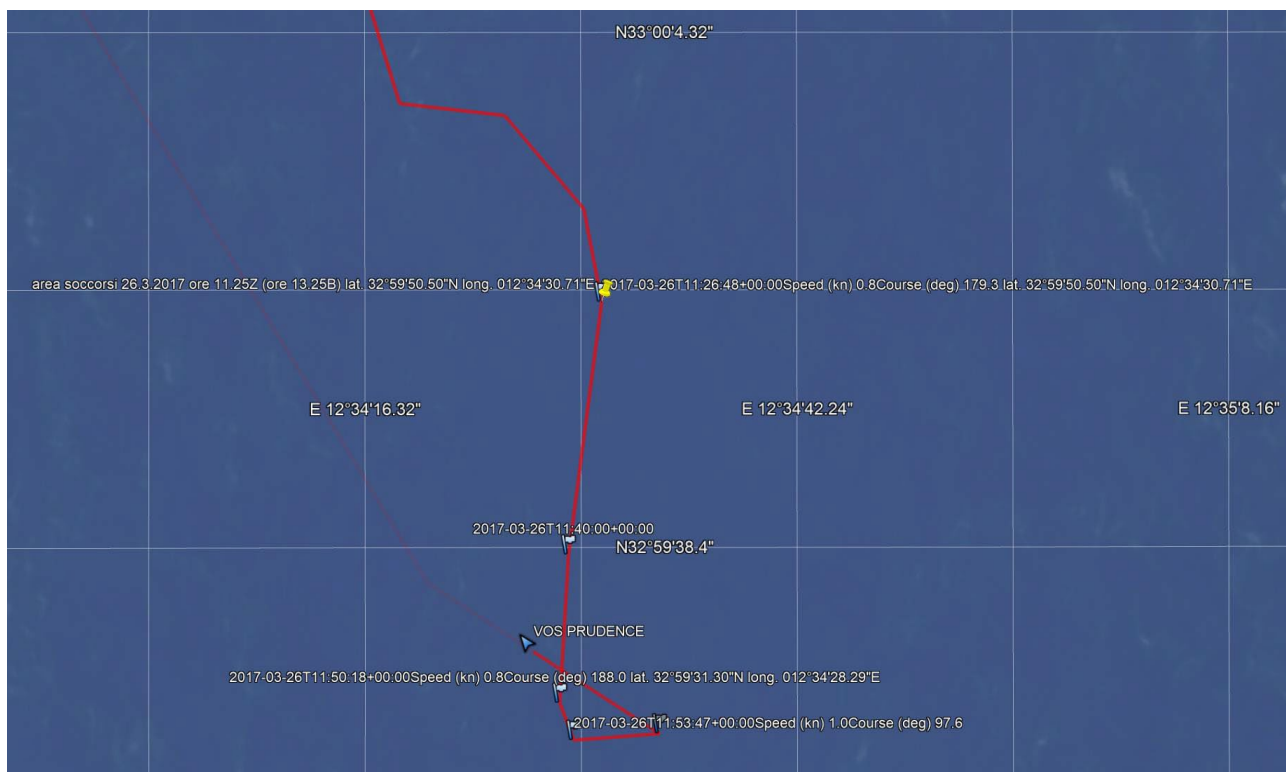
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:14:28 +0000	32°59.9904'N	12°34.4198'E	1.1	115.7
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:21:17 +0000	32°59.916'N	12°34.4949'E	0.9	152.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:26:48 +0000	32°59.8417'N	12°34.5119'E	0.8	179.3
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:40:00 +0000	32°59.64'N	12°34.48'E	-	-
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:50:18 +0000	32°59.5216'N	12°34.4715'E	0.8	188.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:53:47 +0000	32°59.4919'N	12°34.4847'E	1.0	97.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:57:20 +0000	32°59.497'N	12°34.5665'E	1.0	183.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:12:16 +0000	32°59.6172'N	12°34.3461'E	10.4	328.1



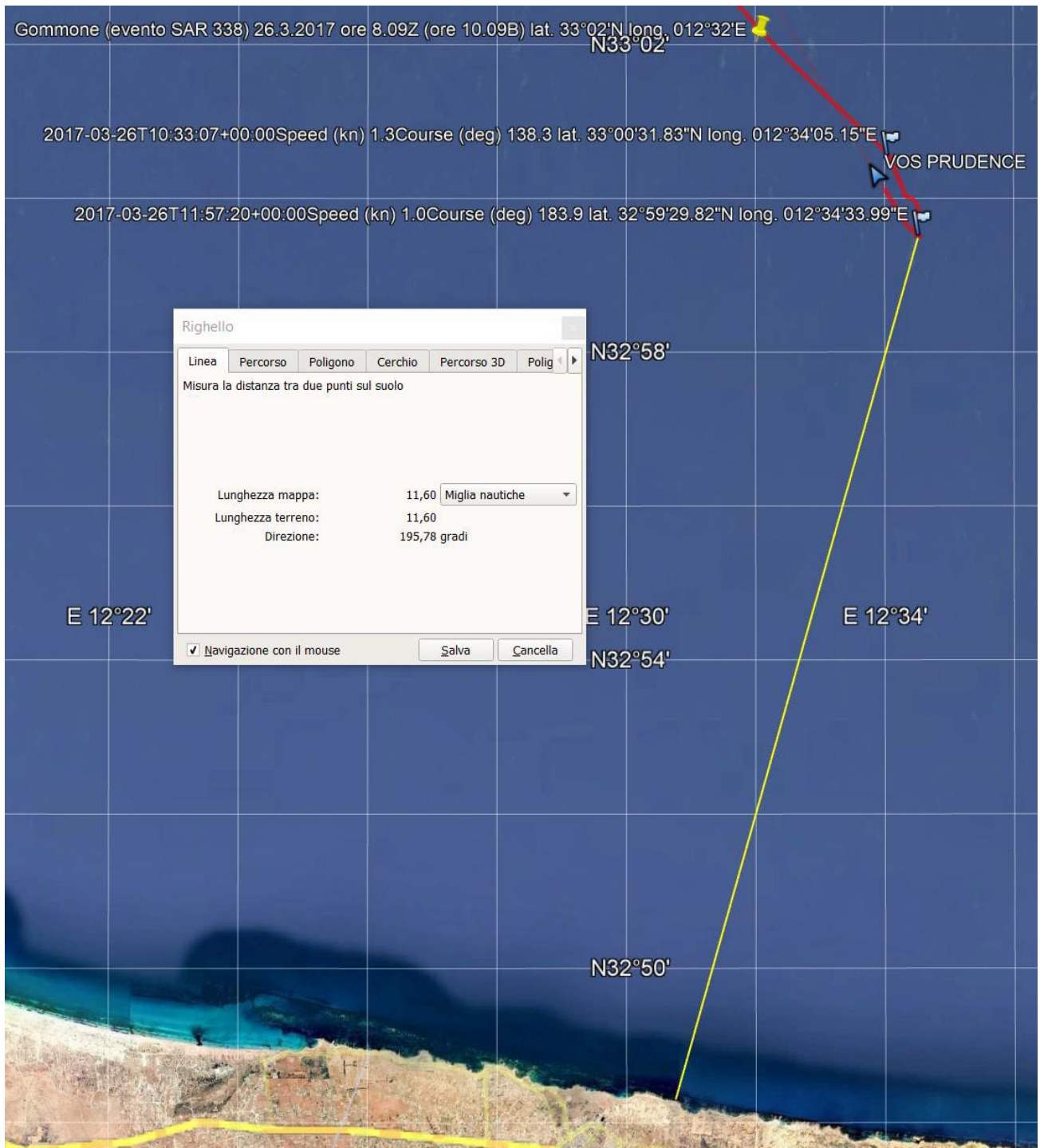
N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Il punto più vicino alla costa libica è stato raggiunto dalla nave VOS PRUDENCE il 26.3.2017 alle ore 11.57Z (ore 13.57B), in posizione lat. 32°59'29.82"N long. 012°34'33.99"E, allorché la nave si trovava a 11.60 miglia nautiche dalla costa libica, dopo la conclusione delle operazioni di trasferimento dei migranti a bordo della nave, con la precisazione che alle ore 12.00Z (ore 14.00B) il rhib è stato recuperato a bordo della nave VOS PRUDENCE e con l'ulteriore puntualizzazione che immediatamente dopo la nave VOS PRUDENCE è ripartita a velocità elevata.

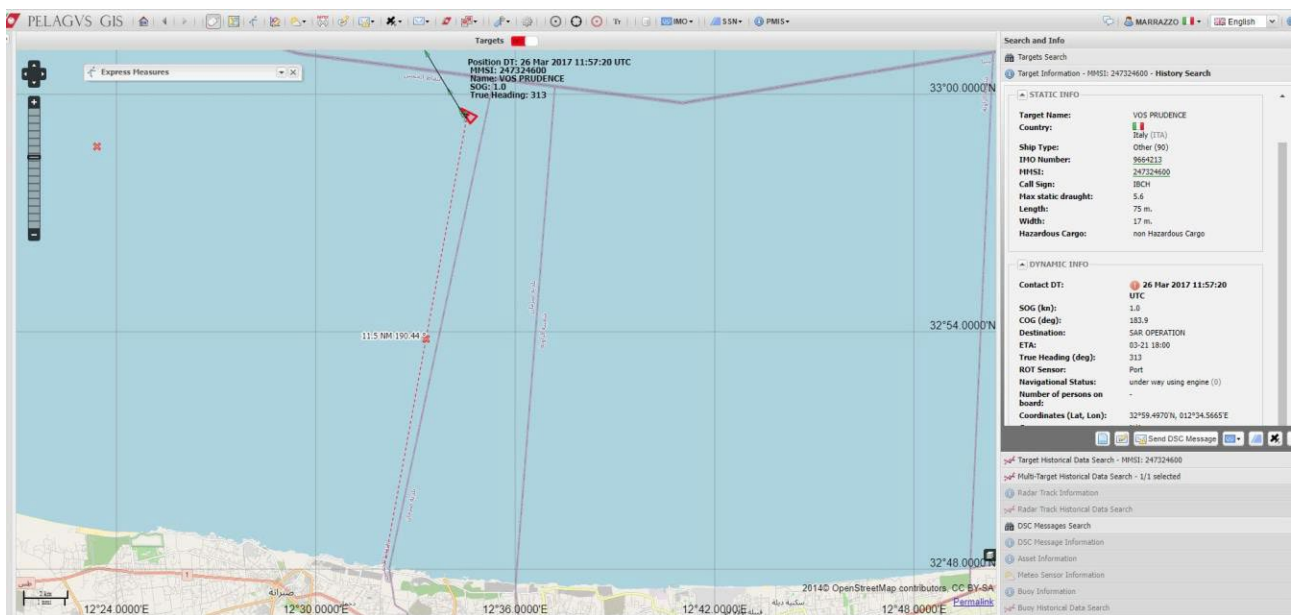
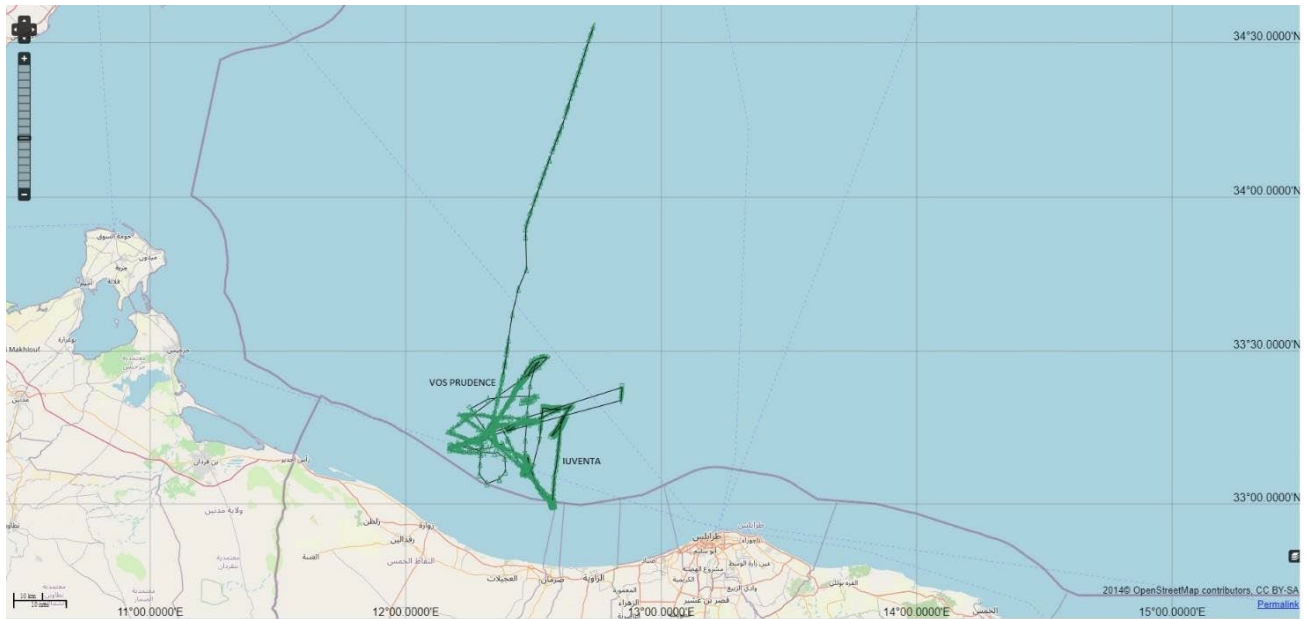
N. 4060/2016 R.G.N.R.
N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Lo sconfinamento in questione emerge anche dall'immagine cartografica trasmessa dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto in relazione ai dati del 26.3.2017 elaborati tramite il sistema Pelagus.

Deve sottolinearsi come dalle immagini in questione risulta che la nave VOS PRUDENCE abbia superato la linea di confine delle acque territoriali di 0.5 miglia nautiche.

N. 4060/2016 R.G.N.R.
 N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



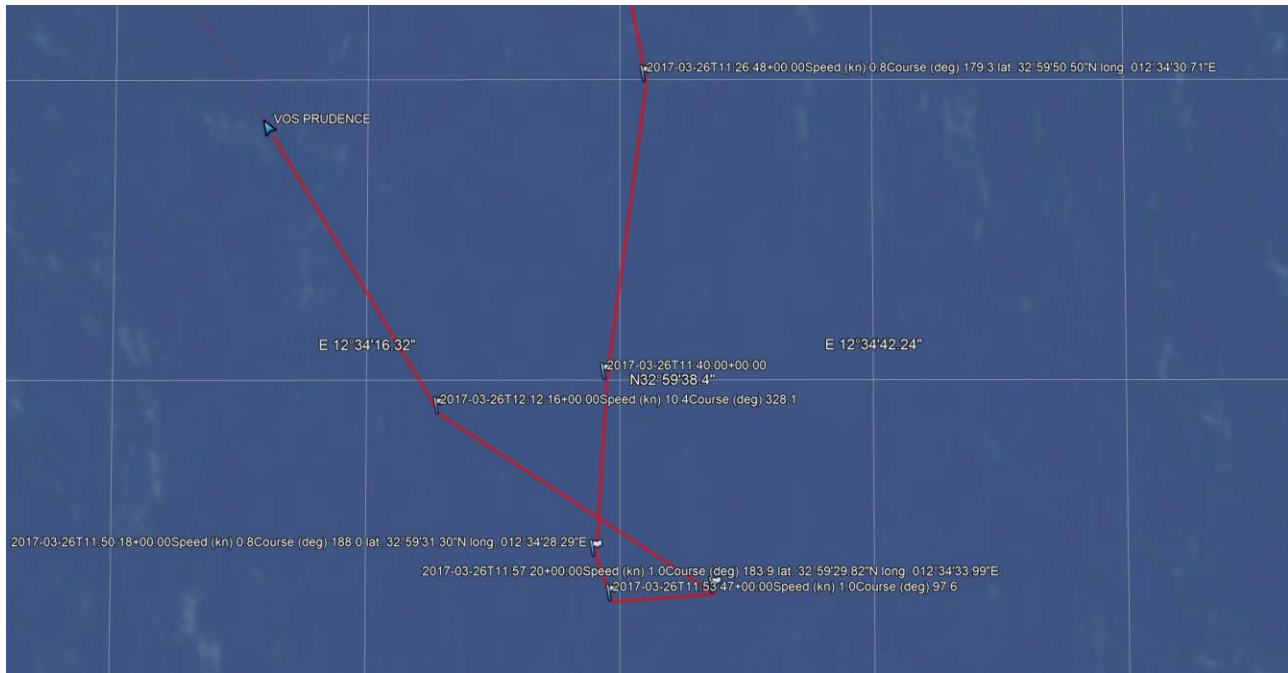
Va, ora, notato che la nave VOS PRUDENCE alle ore 11.50Z (ore 13.50B), al termine del trasferimento dei migranti a bordo della nave, a velocità ridotta (0.8 nodi) aveva una rotta orientata a Sud (188°); dopo tre minuti, alle ore 11.53Z (ore 13.53B), a velocità ridotta (1.0 nodo) ha avviato una virata verso Est (97.6°); poi, dopo quattro minuti, alle ore 11.57Z (ore 13.57B), a velocità ridotta (1.0 nodo) ha accostato tornando rapidamente con la prua a Sud (183.9°); infine, alle ore 12.12Z (ore 14.12B), era già in allontanamento dall'area dei soccorsi a velocità elevata (10,4 nodi) diretta verso NordOvest (328.1°).

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:40:00 +0000	32°59.64'N	12°34.48'E	-	-

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Name	Position Date	Latitude (DM)	Longitude (DM)	Speed (kn)	Course (deg)
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:50:18 +0000	32°59.5216'N	12°34.4715'E	0.8	188.0
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:53:47 +0000	32°59.4919'N	12°34.4847'E	1.0	97.6
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 11:57:20 +0000	32°59.497'N	12°34.5665'E	1.0	183.9
VOS PRUDENCE	Sun, 26 Mar 17 12:12:16 +0000	32°59.6172'N	12°34.3461'E	10.4	328.1



In tal modo emerge come nell'arco temporale intercorrente tra la conclusione delle operazioni di recupero dei migranti a bordo della nave VOS PRUDENCE e il successivo allontanamento dall'area dei soccorsi la nave VOS PRUDENCE ha eseguito una seconda manovra repentina - come emerge anche dalla conversazione ambientale n. 404 del 27.3.2017 delle ore 7.30Z (ore 9.30B)⁹³ - mentre si trovava di poco all'interno delle acque territoriali, nella fase di recupero del rhib a bordo della nave alle ore 12.00Z (ore 14.00B) e di successivo allontanamento a velocità elevata.

Le modalità di svolgimento delle operazioni di soccorso dei migranti dell'evento SAR 338 risultano dalla conversazione ambientale n. 403 del 27.3.2017 delle ore 6.57Z (ore 8.57B), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, nel corso della quale il comandante CATANIA

⁹³ Nella conversazione ambientale n. 404 del 27.3.2017 delle ore 7.30Z (ore 9.30B) il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO ha descritto la seconda manovra eseguita nella fase di allontanamento e ha indicato le ragioni di tale manovra: "io ero costretto a inseguire, questo, benedetto barcone, (inc.) arrivi, posteggi, quello si muove, c'è la corrente, c'è il vento, c'è il mare, quindi, ho dovuto fare questa manovra, questa benedetta manovra, quando io ho voluto fare la manovra diciamo di allontanamento, evasiva, andando dall'altra parte, quando ho avuto chiara la situazione, che dovevo fare? (inc.) sto motore, andiamoci con un motore solo, sotto, infatti non so se qualcuno di voi m'ha visto, la seconda manovra, poi abbiamo (inc.) poi mi sono trovato il Sea Eye (inc.) comandante non venire, non venire, non venire, io sono qua che manovro"... "ma vicinissimo eh, cioè io mi sono ritrovato a un punto di non poter manovrare più la barca così, il barcone qua sopra, il RHIB, di qua c'avevo la nave, di qua c'avevo l'altra nave".

PIETRO MAURIZIO (UOMO 4), alla presenza, tra gli altri, di KENNES MATTHIAS, ha commentato l'episodio del giorno precedente:

UOMO 4 – [...] Su BURBON AGROS, a me scusate, non me ne frega niente, se il comandante dell'Aquarius o Iuventa se ne va a 8 miglia dalla costa, sono cazzi suoi, si prende lui le responsabilità, io c'ho una mia responsabilità, sono le vostre libertà, sono le loro libertà, e la mia libertà, (inc.) giusto? quindi, cosa succede? (inc.) la piramide come funziona? Prima in assoluto, sicurezza, ieri è successa una cosa (inc.) quando ho ricevuto le coordinate del punto dove recarmi, io subito, a occhio ho capito che c'era qualcosa che secondo me (inc.) sta crollando no? Allora a sto punto ho verificato sulla carta, mettendo la posizione sulla carta io mi trovavo a 11 miglia dalla Libia, lo Iuventa, lo Sea Watch 2 lo Sea Eye e l'altro erano praticamente dentro le acque territoriali, il barcone RHIB erano a 11 miglia dalla costa, allora **io mi sono portato sul (inc.) a 12 miglia e cinque, però quando (inc.) abbiamo messo il RHIB in acqua, io da quel punto in poi, non posso fare niente con il motore**, specialmente quando c'ho i (inc.) a proposito di questo, questa nave è particolare, questa nave non c'ha il sistema (inc.) questa nave non c'ha il sistema dei motori (inc.) si ferma tutto, sistema di (inc.) a 360 gradi, quando la nave (inc.) però le eliche continuano a girare, per mantenere la posizione, (inc.) il RHIB, quando io faccio l'avvicinamento, che significa, che io devo valutare (inc.) da premettere, che a me mi è stato detto che, la nave, non doveva (inc.) i mezzi di, (inc.) questo è (inc.) comunque, io sono abituato a farle ste cose (inc.) questo per farvi capire la collaborazione che c'è tra di noi, e comunque noi siamo pronti ad ascoltare il suggerimento dell'altro, quando si valuta, il suggerimento è utile, costruttivo, no? Allora (inc.) mi ha detto Pietro: "Ti posso suggerire una cosa?" "Dimmi". "Perché non fermi il motore del RHIB (inc.) manovra solo con un motore, che non è una cosa semplice".

In relazione al passo della conversazione appena riportato deve sottolinearsi che - contrariamente all'interpretazione fornita dalla p.g. nell'informativa del 10.6.2020⁹⁴ - il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO non ha affatto affermato, né avrebbe potuto logicamente sostenerlo, di essersi accorto, al momento della ricezione delle coordinate del gommone, ossia tramite la comunicazione dell'I.M.R.C.C. alla nave VOS PRUDENCE del 26.3.2017 delle ore 8.40Z (ore 10.40B) allorché la nave VOS PRUDENCE si trovava a oltre 16 miglia nautiche dal gommone dei migranti, che la nave VOS PRUDENCE si trovasse in quel momento a 11 miglia nautiche dalle coste libiche, avendo, invece, sottolineato che dalla strumentazione di bordo emergeva che gli altri assetti navali si trovassero a 11 miglia nautiche dalla costa libica.

⁹⁴ In relazione alla conversazione ambientale n. 403 del 27.3.2017 delle ore 6.57Z (ore 8.57B) intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE dall'informativa della p.g. del 10.6.2020 risulta la seguente sintesi:

CATANIA, poi, fa espresso riferimento all'episodio avvenuto il giorno precedente durante i soccorsi; in particolare dice che quando egli ha ricevuto le coordinate del punto dove era presente un target con i migranti, ha subito compreso che c'era qualcosa che non andava ed infatti, quando fece mettere il punto sulla carta nautica, si accorse che la VOS PRUDENCE si trovava all'interno delle acque territoriali libiche, a 11 miglia dalla costa, così come erano in acque territoriali libiche IUVENTA, SEAWATCH-2 e SEAEYE, ed anche il barcone ed il RHIB

Va, poi, sottolineato che le difficoltà di manovra, per la presenza di altri assetti navali nelle immediate vicinanze della nave VOS PRUDENCE e per la corrente, emergono dalla conversazione ambientale n. 998 del 26.3.2017 delle ore 6.28Z (ore 8.28B), intercorsa, tra gli altri, tra CATANIA PIETRO MAURIZIO (1° UOMO) e il Primo ufficiale Mazzarello Lorenzo (7° UOMO):

1° UOMO: signor primo... **abbiamo dovuto staccare un motore, per andarli a prendere, perché altrimenti non ci riuscivamo...**

7° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: il motore di dritta l'ho dovuto fermare... ah?

7° UOMO: lo immaginavo.

1° UOMO: per forza.

7° UOMO: io vedevo quella scia, lo immaginavo...

1° UOMO: non c'è, non c'è modo...

[...]

1° UOMO: comunque io ho avuto paura che (inc.le)

7° UOMO: quando ci siamo avvicinati c'erano un paio di ragazzini messi (inc.le)

6° UOMO: hai visto quello come faceva?

7° UOMO: mi facevano proprio (inc.le) per lanciarsi sul Rib (inc.le) ero solo, ero... ma se tri saltano addosso due, (inc.le)

1° UOMO: questo è il punto che hanno messo (inc.le)

2° UOMO: (inc.le)

7° UOMO: hai visto (inc.le) anche ieri hanno... gli hanno spaccato persino (inc.le)

1° UOMO: (inc.le)

2° UOMO: (inc.le)

1° UOMO: hai visto Pè questo altro coglione qua? **a un certo punto (inc.le) io mi sono girato, ho girato gli occhi e mi sono visto... con la nave sopra...**

[...]

1° UOMO: appa a firmari un muturi, senunca na pigghiava chiù...

Ho dovuto fermare il motore, altrimenti qua non la riprendevo più ...

2° UOMO: a facci ru cazzu...

Alla faccia del cazzo...

9° UOMO: vero? comunque, c'era corrente...

1° UOMO: **u muturi i prua u staccai...**

Il motore di prua l'ho staccato...

9° UOMO: comandante, oltre al motore di (inc.le) **c'era una corrente...**

1° UOMO: ma chiddu dici chi stava (inc.le)

Ma quello dice che stava (inc.le)

9° UOMO: **si tirava tutti cosi...**

si tirava tutte cosi...

1° UOMO: **staccai u muturi di dritta e (inc.le) poi pa prima vota chi successi chi (inc.le)**

Ho staccato il motore di dritta e (inc.le) poi per la prima volta che è successo che (inc.le)

7° UOMO: **si è spezzata la cima.**

9° UOMO: **si spezzau a cima...** 500 su... fino a 460 ci rivaiu... 460 (inc.le) 450 che li ho contati e poi (inc.le)

si è spezzata la cima... 500 su... fino a 460 ci sono arrivato... 460 (inc.le) 450 che li ho contati e poi (inc.le)

[...]

1° UOMO: quando venite sul ponte dovete fare la cortesia, perché questa (inc.le) questo è inquinamento acustico, cioè io non riesco, qua **a un certo punto mi giraiu e visti i luci do Sea Eye sutta a prua...**

quando venite sul ponte dovete fare la cortesia, perché questa (inc.le) questo è inquinamento acustico, cioè io non riesco, qua a un certo punto mi sono girato e ho visto le luci del Sea Eye sotto la prua...

7° UOMO: come gridavi (inc.le)

1° UOMO: no, no, **erinu fermi di prua, iu vuleva girari a prua e nun putiva girari chiù**

No, no, erano fermi di prua, io volevo girare la prua e non potevo girare più

[...]

1° UOMO: purtroppo gli altri... gli (inc.le) su belli, ma per fare sta operazioni non è cosa, perché tu... macari ca tu fai (inc.le) gira, sento sempre, sempre... sempre a un certu puntu c'era Albertu ccà, dici: ma pirchè non... Tommà... (inc.le) completamente, **poi c'era correnti, a barca si allontanava, i navi c'avevo a menzu i cugghiuna...**

purtroppo gli altri... gli (inc.le) sono belli, ma per fare queste operazioni non è cosa, perché tu... anche che tu fai (inc.le) gira, sento sempre, sempre... sempre a un certo punto c'era Albertu qua, dici: ma perchè non... Tommà... (inc.le) completamente, poi c'era corrente, la barca si allontanava, le navi c'avevo in mezzo ai coglioni...

Inoltre, deve evidenziarsi che dalla conversazione ambientale n. 404 del 27.3.2017 delle ore 7.30z (ore 9.30B), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE alla presenza, tra gli altri, del comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO (UOMO 1), di KENNES MATTHIAS (UOMO 2), di FABBRI TOMMASO (UOMO 3) e del Secondo ufficiale CUZZOLINO LUIGI (UOMO 4), emergono le lamentele nei confronti degli altri assetti navali (AQUARIUS, SEA EYE, SEA WATCH 2 e IUVENTA) per non aver mantenuto il gommone dei migranti fuori dalle acque territoriali libiche prima dell'arrivo nell'area dei soccorsi della nave VOS PRUDENCE e le particolari difficoltà del comandante a manovrare la nave VOS PRUDENCE a causa della vicinanza degli altri assetti navali e della corrente, con la precisazione che, durante il recupero dei migranti, la nave VOS PRUDENCE, a seguito di una manovra repentina, si trovava sottovento rispetto al gommone dei migranti:

UOMO 1 – (inc.) nell'occasione di ieri,

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 1 – ok, ma solitamente ti danno un (inc.)

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 1 – no, sì, sì, volevo chiudere giusto per (inc.) il tuo discorso, allora, che succede? Che cosa ha provocato? Non è che (inc.) attenzione, noi siamo qua per (inc.) noi ci siamo avvicinati perché eravamo (inc.) quindi (inc.) ho avuto bisogno di tempo, stavamo andando quasi a 16 nodi, giusto? (inc.) cosa è successo? Io (inc.) che quando abbiamo visto il gommone (inc.) come? (inc.) come abbiamo fatto noi, passi due (inc.) te lo assicuri, anche se tu non lo porti sotto la nave, mantienilo fuori, perché la nave c'ha i mezzi per stabilire il lato di fuori, (inc.) tu dici ok, venite più su, navigate verso la nostra posizione, la nave (inc.) *venite verso di noi* e mantieni la, aspettiamo (inc.) in tutta sicurezza, non c'era niente di (inc.) innocuo, quando si avvicinava il nostro RHIB, già che lui era fissato, in sicurezza, passavamo le cime, e lo portavamo (inc.) cioè in tutta sicurezza e senza che nessuno si fa male (inc.) cioè diciamo che il tempo che noi, il tempo che la nave arriva si gira, (inc.) metti a mare il RHIB, loro erano quelle, perché **la corrente ieri lo portava sempre verso su, scendeva sempre più vicino alla** (inc.) nel frattempo passa,

UOMO 2 – **era forte la corrente,**

UOMO 1 – (inc.) **si avvicina alla Libia,**

UOMO 2 – ma chi è?

DONNA 1 - (inc.)

UOMO 1 – ti posso dire, proseguite al contrario, il comandante mi avrebbe detto, ok, sta arrivando il Sea Watch. Il Sea Eye, perfetto, quanto ci metti? Un'ora? (inc.) un'ora e siamo là, metti il RHIB a mare, passiamo la cima, pure che tieni la posizione (inc.) fuori dalle 12 miglia, così nessuno ci rompe i coglioni,

UOMO 2 – o ancora meglio, piano piano,

UOMO 1 – aspe (inc.) ci vieni in contro,

(dialoghi incomprensibili)

UOMO 3 – un gommone così, con 120 persone dentro, non lo lasci (inc.)

UOMO 1 – magari poi ce la fai,

UOMO 3 – (inc.)

UOMO 1 – poi per dire, (inc.) durante la (inc.) vi ricordate no? c'era (inc.) perché ci siamo avvicinati con la nave grossa e lì tutto (inc.) **mi sono ritrovato a un certo punto con la nave circondata** da (inc.) questo purtroppo, no purtroppo, **ci vuole tempo per fare le manovre**, (inc.) cioè non è una barca di 50 metri, capisci il motoscafo, questa è una nave che ha un volume, (inc.) no? quindi **io ero costretto a inseguire, questo, benedetto barcone**, (inc.) arrivi, posteggi, **quello si muove, c'è la corrente, c'è il vento, c'è il mare, quindi, ho dovuto fare questa manovra**, questa benedetta manovra, quando io ho voluto fare la manovra diciamo **di allontanamento, evasiva, andando dall'altra parte**, quando ho avuto chiara la situazione, che dovevo fare? (inc.) sto motore, **andiamoci con un motore solo, sotto**, infatti non so se qualcuno di voi m'ha visto, **la seconda manovra**, poi abbiamo (inc.) **poi mi sono trovato il Sea Eye** (inc.) comandante non venire, non venire, non venire, io sono qua che manovro,

UOMO 2 – (inc.)

UOMO 1 – (inc.) ma **vicinissimo** eh, cioè **io mi sono ritrovato a un punto di non poter manovrare più** la barca così, **il barcone qua sopra, il RHIB, di qua c’avevo la nave, di qua c’avevo l’altra nave**, l’unica che seguivo, veramente una cosa alla lettera, veramente grande, è stato il comandante della barca, (inc.) a distanza di sicurezza, e ci seguiva, e ci seguiva

UOMO 2 – Iuventa?

UOMO 1 – Iuventa anche era, era in sicurezza, era più vicina, però...

UOMO 3 – la manovra perfetta (inc.)

UOMO 1 – è stato proprio, come da regolamento preciso, si è messo (inc.)

UOMO 3 – (inc.) ha dato l’avvistamento

UOMO 1 – (inc.) che tutte le navi hanno collaborato in maniera (inc.) ognuna, hanno svolto il suo ruolo, come lo Iuventa quando c’ha passato il porto c’è, è stato sempre a disposizione (inc.) capito, noi con questo facciamo quello che dobbiamo, c’è se dobbiamo mantenere (inc.) troppe difficoltà, però quello ci ha assecondato, ci ha aiutato, c’è insomma, io questo lo devo dire, io non sto colpevolizzando nessuno è giusto? Però sono dei, piccole cose, piccoli suggerimenti, che magari ci porteranno (inc.) sicuramente con quello (inc.) da parte nostra e da parte vostra, la seconda missione andrà molto meglio anche della prima, (inc.) perché tu incominci ad essere (inc.) sebbene l’ultimo scenario (inc.) come comportarti come tale, no? abbiamo visto che possiamo, mettere (inc.) un barcone con 100 e oltre persone col RHIB, se ci sono (inc.) magari un pochino, no? dici, sai, avvicinate con la nave direttamente, è pericoloso, ok proviamo, poi qualsiasi mezzo (inc.) uno fa ritorno come abbiamo sempre fatto, **girando la nave come abbiamo fatto ora, scegliendo una posizione migliore possibile, per agevolare i soccorsi, no? in sicurezza**, noi siamo qua per questo, cioè ricevere, consigli e informazioni, dare alla nostra parte, i suggerimenti che ci segniamo, che poi possono essere anche discutibili, però, voglio dire, **l’obiettivo unico è nostro, vostro, è uno, non è diverso, è quello di portare in salvo più persone possibili, in sicurezza**, non è che dice l’MSF c’ha un altro obiettivo (inc.) no, perché (inc.) è MSF, quindi tutto ciò che ruota attorno, a questo scopo, il finale è questo, portarli in porto e trarre in salvo, quante più possibili, io da parte mia avrei finito, perché, comunque,

[...]

UOMO 3 – (inc.) noi con le altre organizzazioni, abbiamo una relazione del tutto professionale, che (inc.) i lavori, ma loro non riportano a noi, non hanno il perché portarsi a noi, c’è, c’è un lavoro di coordinazione che va fatto, dopodiché quando (inc.) abbiamo visto che non avevano, che aspettavano, che **avevano lasciato il gommone lì fermo, fuori un’ora**, (inc.) mi sono arrabbiato, ma noi abbiamo pochissima capacità di influenzare questa decisione, cioè noi parleremo con loro, a livello di Matthias, al nostro livello, gli diremo guardate ragazzi perché **è successo questa cosa qui, perché la prossima volta non succeda**, e che le informazioni fluiscono più velocemente, ma dobbiamo anche pensare che siamo arrivati a una situazione che non viene dipesa da noi.

UOMO 2 – no, però solamente da fargli capire che siamo tutti lì per un unico scopo no?

UOMO 3 – sì certo.

UOMO 2 – **lo scopo è portare più gente in salvo, fuori dalle acque territoriali**, perché una cosa è che son fuori e le prendo io, e le prende lo Iuventa e le prende, Sea, (inc.) lo scopo è (inc.)

[...]

UOMO 3 – le altre organizzazioni hanno un setup, un'immagine simile a noi, cioè c'è un'organizzazione all'interno di una nave in cui ci sono delle persone, degli specialisti, che manovrano la nave, allora c'è qualcuno che a priori, diciamo va più all'arrembaggio, diciamo così, cioè noi ci siamo sempre fatti un discorso, noi nella (inc.) non ci vogliamo entrare, non abbiamo mai spinto (inc.) **l'unica situazione in cui potremmo chiedere al capitano, è quando noi siamo al tredicesimo miglio e c'è una nave che affonda al dodicesimo o undicesimo, lì (inc.) vorremmo andare.**

UOMO 1 – **guarda che io li vado a prendere anche se sono a undici miglia, perché non le lascio le persone (inc.)**

[...]

UOMO 1 – c'è, no no, questo è chiaro, però voglio dire, nel caso in cui (inc.) se si può evitare, ma tu che pensi che so, ci sono persone con quattro, solo un gommone, (inc.) da 10 miglia a 9 miglia, ma tu pensi che io lo lascio lì? Io ci vado, poi succede quello che succede, ma **non le posso lasciare morire le persone**, se io in 10 minuti in 5 minuti sono lì, magari non le salvi tutte, però, poi, poi mi prendo le mie responsabilità, in quel caso dimmelo, le responsabilità sono solo mie, non è di nessuno, sono, sono esclusivamente mie, però se io sono disposto a prendermele me le prendo, **ma tu che pensi che io lascio 100 persone in acqua (inc.) perché sono a 9 miglia o a 8 miglia, non se ne parla proprio**, sequestrami la nave (inc.) però perché comunque dopo (inc.) cioè io a quel punto (inc.) io parlo a livello soggettivo, mio, no? a livello mio, emotivo (inc.)

[...]

UOMO 1 – (inc.) la situazione no? **ma è chiaro come hai detto poco fa, se c'è una situazione (inc.) a 11,10 miglia, non è che giri la prua e te ne vai (inc.)**

[...]

UOMO 1 – **la problematica è la corrente**, quindi la barca è sempre tutta (inc.) si è spostato (inc.) **abbiamo dovuto** cambiare posizione, **metterci sotto, in modo che (inc.) anziché allontanarlo, lo spingesse sotto**, questo è, ma queste sono cose, che si valutano quando si è lì.

Infine, deve evidenziarsi che nella conversazione ambientale n. 467 del 28.3.2017 delle ore 15.20Z (ore 17.20B), intercorsa all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO (UOMO 1) ha manifestato la propria contrarietà a sconfinare nelle acque territoriali libiche, salvo nel caso di situazioni di pericolo per i migranti:

UOMO 1 – **io non ci vado a 10 miglia dalla Libia**, è una cosa mia, perché tu c'hai un senso di responsabilità con l'equipaggio e le cose, c'è **chiaro che se io mi trovo a 12 miglia e a 2 miglia mi stanno morendo 100 persone in acqua**, io me ne frego del codice internazionale, **me li vado a prendere**, poi dopo (inc.) 16 miglia, perché io devo

convivere con la mia coscienza, queste sono cose che io, posso anche evitare, evitare, io userò tutti i miei mezzi per evitare, o no?

Orbene, dalla comunicazione del 26.3.2017 delle ore 10.46Z (ore 12.46B) della nave VOS PRUDENCE con l'I.M.R.C.C. emerge che è stato inizialmente lo stesso personale della nave VOS PRUDENCE a comunicare all'I.M.R.C.C. che il gommone dei migranti si trovava di poco all'interno delle acque territoriali libiche; successivamente il personale dell'I.M.R.C.C. ha sottolineato che il predetto gommone dei migranti prima si trovava in acque internazionali e poi era rientrato all'interno delle acque territoriali libiche a causa dell'azione del vento e del moto ondoso.

Al riguardo, tenuto conto anche dei successivi commenti del comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO, è ragionevole ritenere che il gommone dei migranti fosse rientrato all'interno delle acque territoriali libiche in quanto, una volta avvistati i soccorritori, in particolare la nave SEA WATCH 2 arrivata per prima nell'area dei soccorsi, i migranti avevano arrestato il motore del gommone, ma i predetti fattori naturali avevano determinato lo scarroccio del gommone, che era alla deriva, facendolo rientrare, anche se di poco, all'interno delle acque territoriali libiche, con la precisazione che il personale degli altri assetti navali presenti in zona prima dell'arrivo della nave VOS PRUDENCE non aveva adottato alcuna misura idonea a mantenere il gommone dei migranti nelle acque internazionali.

Per recuperare il gommone, che era di poco rientrato nelle acque territoriali libiche, è intervenuto il rhib della nave VOS PRUDENCE che, a sua volta, ha sconfinato, ancorché di poco, all'interno del mare territoriale libico.

Al contempo, durante le operazioni di soccorso anche la nave VOS PRUDENCE è entrata nelle acque territoriali libiche: per quanto lo sconfinamento rilevato dall'operatore dell'I.M.R.C.C. nel corso della comunicazione del 26.3.2017 delle ore 10.46Z (ore 12.46B) non trovi conferma nei dati di posizionamento e di tracciamento cartografico e nelle indicazioni risultanti dalla conversazione ambientale n. 368 del 26.3.2017 delle ore 10.34Z (ore 12.34B) intercettata all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, deve osservarsi che dall'inizio delle operazioni di trasferimento dei migranti (alle ore 11.25Z (ore 13.25B)) fino a poco dopo la conclusione (alle ore 11.50Z (ore 13.50B)) dell'imbarco dei migranti a bordo della nave VOS PRUDENCE risulta che la nave è entrata all'interno delle acque territoriali libiche, fino ad una distanza massima dalle acque internazionali di 0.5 miglia nautiche, dopo di che è stato recuperato il rhib e la nave si è poi allontanata a velocità elevata.

È assolutamente ragionevole ritenere che tale sconfinamento assai ridotto (0.5 miglia nautiche) della nave VOS PRUDENCE - come evidenziato dal personale dell'I.M.R.C.C. nella comunicazione del

26.3.2017 delle ore 10.46Z (ore 12.46B) - sia stato causato dallo scarroccio determinato dall'azione del vento da NordEst (10 nodi), dal moto ondoso (altezza dell'onda di circa 1 metro) e dalla corrente sulla nave VOS PRUDENCE nella fase in cui la nave era sostanzialmente priva di propulsione a motore per consentire ai migranti di salire a bordo dal gommone, come confermato dalla circostanza che in tale arco temporale dai dati di posizionamento della nave emerge una velocità del tutto trascurabile (compresa tra 0.8 e 1 nodi) riconducibile ai predetti fattori naturali.

I predetti fattori naturali hanno amplificato lo scarroccio anche in considerazione delle difficoltà di manovra della nave VOS PRUDENCE determinate dalla presenza a breve distanza degli altri assetti navali.

Tanto che la nave VOS PRUDENCE, una volta recuperati tutti i migranti a bordo della nave e ripristinata la manovrabilità, si è immediatamente e velocemente allontanata rientrando nelle acque internazionali.

Quindi, emerge che lo sconfinamento della nave VOS PRUDENCE è stato assai ridotto (0.5 miglia nautiche), ha avuto una durata di pochi minuti ed è stato determinato da cause accidentali.

Va, ora, sottolineato che nella comunicazione del 26.3.2017 delle ore 10.46Z (ore 12.46B) il personale della nave VOS PRUDENCE ha comunicato all'I.M.R.C.C. che il rhib della stessa nave sarebbe entrato nelle acque territoriali libiche al solo fine di recuperare il gommone dei migranti che, a causa dello scarroccio, era rientrato nel mare territoriale libico.

In relazione a tale comunicazione deve rimarcarsi che il personale dell'I.M.R.C.C. non ha opposto alcun diniego, né ha invitato il personale della nave VOS PRUDENCE a desistere dall'ingresso con il rhib nelle acque territoriali libiche per recuperare il gommone dei migranti.

Al contempo, l'operatore dell'I.M.R.C.C., nel momento in cui si è accorto dalla strumentazione che anche la nave VOS PRUDENCE era entrata - o quantomeno stava per entrare - nelle acque territoriali libiche (anche se tale sconfinamento non risulta in realtà avvenuto in quello specifico frangente), si è limitato ad esortare il personale della nave VOS PRUDENCE ad uscire dalle acque territoriali libiche (*"la nostra indicazione è quella di... di... chiaramente di evitare il più possibile ingressi in acque libiche e di seguire le indicazioni delle motovedette" ... "In realtà l'ingresso in acque libiche dovrebbe essere evitato... e... c'è poco da fare" ... "non abbiamo nessun coordinamento, non diamo nessuna disposizione ed anzi vi... vi esortiamo ad uscire dalle acque libiche. E... purtroppo... e... tut... non... non possiamo dirvi diversamente"*).

In tale scenario il personale della nave VOS PRUDENCE ha comunicato all'I.M.R.C.C. che la nave sarebbe rimasta fuori dalle acque territoriali libiche (*"Ci teniamo fuori comunque dalle a... dalle..."*

dalle acque libiche"), tanto che pochi minuti dopo lo sconfinamento del tutto accidentale la nave VOS PRUDENCE ha virato e ha preso velocità con direzione NordOvest.

In tal modo emerge come la nave VOS PRUDENCE abbia costantemente informato l'I.M.R.C.C. delle operazioni svolte per il soccorso dei migranti, sicché l'I.M.R.C.C., durante le operazioni di soccorso, ha avuto piena cognizione del momentaneo ingresso del rhib della nave VOS PRUDENCE nelle acque territoriali libiche per recuperare il gommone dei migranti.

Nel contesto complessivo delineato il personale dell'I.M.R.C.C. non si è affatto opposto al recupero del gommone dei migranti, di poco rientrato nelle acque territoriali libiche, da parte del rhib della nave VOS PRUDENCE e si è limitato ad una mera esortazione a condurre la nave VOS PRUDENCE fuori dalle acque territoriali libiche, senza impartire alcuna disposizione perentoria e tassativa, in considerazione delle specifiche ragioni per le quali i predetti sconfinamenti erano avvenuti: da parte del rhib della nave VOS PRUDENCE per recuperare il gommone dei migranti che, dopo essere uscito fuori dalle acque territoriali, una volta alla deriva in attesa dell'intervento dei soccorritori era di poco rientrato all'interno delle acque territoriali; da parte della nave VOS PRUDENCE, durante il trasferimento dei migranti a bordo della nave, per l'azione del vento, del moto ondoso, della corrente e delle difficoltà di manovra.

Del resto, l'I.M.R.C.C. non avrebbe potuto impartire, con modalità tassative, un ordine impositivo del divieto perentorio di entrare nelle acque territoriali libiche, in quanto sarebbe stato un ordine illegittimo, perché l'ordine avrebbe impedito il salvataggio dei migranti in evidente situazione di pericolo.

In tal modo deve ritenersi che le operazioni di soccorso dei migranti siano state effettuate dalla nave VOS PRUDENCE tenendo continuamente informato l'I.M.R.C.C. che ha costantemente coordinato e controllato l'evoluzione degli eventi e le modalità del salvataggio.

Le cause accidentali dello sconfinamento nelle acque territoriali libiche risultano ancora più evidenti alla luce del contesto convulso nel quale si sono svolte le operazioni di soccorso.

Infatti, come risulta dalla conversazione ambientale n. 368 del 26.3.2017 delle ore 10.34Z (ore 12.34B), il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO, preoccupato per le conseguenze che sarebbero potute derivare dall'eventuale intervento della Guardia Costiera libica nella situazione in cui il rhib della nave VOS PRUDENCE aveva sconfinato nelle acque territoriali libiche, ha espresso le proprie lamentele sia nei confronti della nave SEA WATCH 2 per non aver effettuato sin da subito il recupero dei migranti in attesa dell'arrivo di altri assetti navali, avendo in tal modo determinato il rientro del gommone dei migranti nelle acque territoriali libiche, sia nei confronti di FABBRI TOMMASO che, in

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

relazione alle precedenti esperienze sulla nave BOURBON ARGOS della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE, aveva spinto per procedere comunque al recupero dei migranti ancorché il gommone si trovasse nelle acque territoriali libiche.

Quindi, in considerazione delle preoccupazioni e delle lamentele del comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO e delle disposizioni impartite durante le convulse operazioni di soccorso, di procedere celermente e di desistere dalle operazioni di traino del gommone dei migranti in presenza di eventuali difficoltà, in modo da consentire in ogni caso l'immediato allontanamento del rhib della nave VOS PRUDENCE fuori dalle acque territoriali libiche, deve ritenersi che lo sconfinamento del rhib della nave VOS PRUDENCE nelle acque territoriali libiche sia stato orientato esclusivamente dall'impellente esigenza di prestare soccorso ai 129 migranti, che erano alla deriva a bordo di un gommone sovraccarico, senza alcuno specifico obiettivo illecito di favorire in tal modo l'ingresso illegale dei migranti in Italia.

Con riferimento alle condizioni del gommone e alla dinamica degli eventi l'imputato CATANIA PIETRO MAURIZIO all'udienza del 24.11.2023 ha riferito: *"lo scenario era il seguente, questo gommone con queste persone era alla deriva, motore in avaria, c'aveva un tubolare che già stava iniziando a perdere aria, e quindi, la galleggiabilità era precaria, si trovava proprio vicino alle 12 miglia, saranno state 11 e 8, 11 e 9"..."dentro le acque territoriali libiche e stava, stava scarrocciando verso sud perché c'era un po' di vento da nord e lo portava alla deriva verso, direzione sud"..."verso le coste libiche più all'interno"..."Ho deciso di portare, di mettermi sul borderline cioè, proprio sul filo delle 12 miglia con la nave e ho fatto ammainare i rib in acqua"..."ho ordinato di passare una barbetta, una cima e trainarlo fuori le acque"..."portarlo sottomura del Prudence e recuperarli a bordo".*

Quanto alle condizioni dei migranti soccorsi il 26.3.2017 nell'evento SAR 338 deve riportarsi la descrizione emergente dalla conversazione ambientale n. 385 del 26.3.2017 delle ore 21.33 all'interno della plancia della nave VOS PRUDENCE, dalla quale risulta che gli organizzatori del viaggio in Libia avevano sparato ad uno dei migranti al piede, in quanto si era rifiutato di salire sul gommone sovraccarico, che il gommone aveva imbarcato acqua ed era a rischio di affondamento, che i migranti alla vista dei soccorritori si erano accalcati per salire sulla nave, che una donna era caduta a mare e che tra i migranti c'erano anche neonati e bambini:

(Al min. 00.01 si ode squillare un telefono).

(Al min. 00.08 il soggetto UOMO 1 conversa al telefono).

UOMO 1 – Vos Prudence... no... *(inc.)* se... come non hai *(inc.)* tutto a posto? E tutto a posto, sono stanco morto... sono distrutto... mi fa male *(inc.)* sì... *(inc.)* non lo so se *(inc.)* no, sì, tutto

appo'... a menziornu mangiai... *(inc.)* prescia... u tempu chi mangiai e nisciu subito fora... *(inc.)* capito? *(inc.)* è avutu acidu... *(inc.)* ma no... *(inc.)* infatti di 'sti iorna *(inc.)* dei cannarozza, *(inc.)* tutti cosi *(inc.)* ah! Comunque... niautri arrivamu a Trapani ddocu, dumani all'ottu i matina... sì, partimmu... e partimmu chi eranu i sette i sira... sette meno un quarto, *(inc.)* n'avimu **541 a bordo**... comu? Sì, sì, no, va bonu... **mischinu, c'era unu sparatu d'un peri... se... ci sparano i Libici, pirchè iddu nun vuliva acchianari no' gummuni, pirchè eranu troppu assa'... e ci sparano... eh!** Infatti subito, *(inc.)* nenti, nenti... nun avianu propriu nenti... **addirittura u gummuni stava affondando...** *(inc.)* avianu tutta l'acqua... **quannu accuminicanu a acchianari, dissi: ma pirchè c'hannu tuti i pantaluna calati, tutti culanti... nun ci *(inc.)* ci 'ncunnammu subito i sicchia... e mi cuminciaru... iddi *(inc.)* l'acqua ri intra... mischini, mi ficinu troppu pena... stavanu affondannu, ddocu... c'era tutta l'acqua dda' intra... fina di ginocchi l'avianu l'acqua... e 'stu gummuni chi si ni calava sempri chiossai... pirchè poi nu gummuni nun è chi dici è bonu... nenti... a ettà... a mollammu accussì... u sai, a *(inc.)* co' spray... a *(inc.)* spray... ci misimu a *(inc.)* sar... e a millanna... caputu? Sì, amore, prima che *(inc.)* ciao, Angelo, buonanotte... *(inc.)* ora su' tutti curcati dda' sutta... su' tutti 'ntuppati cu' 'i cuperti... certo, fora fa friddu... niautri stamu caminannu... facemu... u *(inc.)* u ventu, cosi... *(inc.)* tutti intubati, però tutti tranquilli... calmi... iu scinniu *(inc.)* ci sunu... qualcunu ca si senti mali? No, dici... tranni chiddi chi hannu soffritu u mal di mare... *(inc.)* e tutto a posto... **mischina, 'na signura chi cariu a mare *(inc.)* e a pigghiammu... mischina, ca nun ci 'a ficiru a sistemarla però, era puru grossa... *(inc.)* si pinniu da' scala e cariu... *(inc.)* Comu? No... ora... *(inc.)* a menziornu... dopo menziornu pigghiamu l'autri... *(inc.)* e menza... u secunnu gruppu... quannu c'è 'a nave... no, quannu... sì, no... c'è a nave, cariu, mischina... *(inc.)* se... *(inc.)* da scala... sulu chi u problema, ca iddi si... s'hana regolari... che basta chi c'hanu 'na *(inc.)* problema nun ci n'è... invece iddi si cafuddinu... sì... sette... s'acchiananu 'ncoddu... capito? Perché è cchiù... perché po' scantu, po' panicu... eh! Cafunninu... ca restanu dda'... acchiananu... **s'acchianavanu una supra l'autru... 'sta signura cariu a mare... si ittà... so' maritu e so' figghiu ppi' pigghialla e 'a tinivanu... mentri u gummuni stringiva... a scacciavanu... nun ci 'a tirammu... a idda nun si 'a tira' *(inc.)* u gummuni, nostru... e... so' figghia nun vuliva acchianari... *(inc.)* niautri poi ci rissimu: "Acchiana, nun ti preoccupari". E so' cu... acchianammu... poi a idda 'a acchianammu ca' gru pirchè nun ci 'a faceva... era troppu... comu? Scinnemu u gummuni, e ci *(inc.)* vicinu... no... no... ci *(inc.)* no, vicino, vicino, se no si lancianu... ci parrammu co' me... *(inc.)* no, c'è chiddu chi parra inglesi... dda'... ci dice state calmi, ora *(inc.)* mangiari... immu in Italia... tipo, i tranquillizza... caputu? No, e subito... appena arrivanu ci duninu i crackers, i biscotti... succhi i frutta, al latte... e poi dopo c'hanu ratu u risu... 'sti cosi accussì... e c'hanu chiddu ddani... chi iddi ci mettunu l'acqua cavura, dintra... *(inc.)* sai... *(inc.)* pronto... uhm! Uhm! No, c'hannu i *(inc.)* va bene... *(inc.)* lascio la linea libera perché ni *(inc.)* Roma pure... sì, sì, dda' sutta... sei misi... ci n'è una di sei misi... e no, è 'nfficata no' container... *(inc.)* giustamente se ne *(inc.)* picciriddu... **u picciriddu... unu di sei misi... poi ci sunu ottu picciriddi *(inc.)* di dui anni, caputu? Va bene... cori ra vita mia... e iu pensu ca dumani matina passammu di Lampedusa... no, i' mi********

ni vogghiu iri a casa, amo'. Dopo 'a iurnata di oggi sugnu proprio stanco morto... nun ci 'a fazzu, mi sentu spossato... (inc.) a casa... passamu di Lampedusa dumani matina... avissi e setti e menza... accussì... e sette, sette e menza... sperammu... pirchè passamu a (inc.) diciamo... e no, ora (inc.) pirchè c'è... no... facemu Lampedusa, Linosa, e poi tiriamo per le Isole Egadi... ah! A (inc.) trasi di Palermo... di Palermo... se... uhm! Se, a certo... perché se no allungavamu troppu assai... va bene, core ra vita mia, ti amo assaissimo... se, ok... ciao, vita mia bedda, ciao vita mia speciale, ciao, a domani... salutami a tutti,. ciao vita mia, ciao, ciao, ciao, grazie... ciao... ciao...

Anche dal report della situazione sanitaria a bordo della nave VOS PRUDENCE risulta che vi erano 13 bambini, di cui un neonato di sette mesi, un uomo con una recente ferita da coltello al polso, un altro uomo con una ferita da arma da fuoco al tallone risalente al gennaio 2017 e per 35 migranti vi era il sospetto di scabbia.

Ciò posto, con riferimento all'**obbligo di soccorso** e allo sconfinamento nelle **acque territoriali** libiche devono riportarsi le dichiarazioni rese il 3.5.2017 dal Contrammiraglio NICOLA CARLONE (Capo del Reparto Piani e Operazioni del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) in occasione dell'audizione davanti al Comitato Parlamentare di controllo sull'attuazione dell'accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione nell'ambito dell'Indagine conoscitiva sulla gestione del fenomeno migratorio nell'area Schengen, con particolare riferimento alle politiche dei paesi aderenti relative al controllo delle frontiere esterne e dei confini interni: *"gli interventi nelle acque territoriali libiche vengono effettuati unicamente quando la situazione sia valutata di evidente "pericolo grave ed imminente" dal Comandante dell'unità che ha la materiale visione della situazione e comunque solo che, una volta aver informato le Autorità libiche (di norma: la Guardia costiera militare di base a Tripoli), queste non rispondano oppure comunichino di non essere in grado di intervenire e non si oppongano all'intervento. Ciò ancorché, come si è detto, lo svolgimento dell'attività di soccorso nelle acque territoriali di uno Stato costiero diverso da quello di bandiera sia considerato del tutto legittimo e doveroso dal diritto internazionale (art. 18 UNCLOS); ma, come appare evidente, la situazione in Libia è del tutto fluida ed al di fuori di qualsiasi schema normativo, per cui tutti cercano di evitare, per quanto possibile, interventi nelle acque territoriali libiche, sia per i rischi che potrebbero correre le stesse unità soccorritrici, sia per evitare di agevolare ulteriormente l'attività delle organizzazioni criminali che continuano ad operare pressoché indisturbate, almeno fino a quando non vi sarà una stabilizzazione della situazione politico-istituzionale del paese e le Autorità governative libiche in grado di voler operare un effettivo controllo del territorio e di contrasto delle organizzazioni dedite al traffico ed*

alla tratta dei migranti, che al momento rappresenta una rilevante fetta dell'economia sommersa del Paese".

Infatti, l'art. 98 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (c.d. UNCLOS), stipulata a Montego Bay il 10.12.1982, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 689/1994, nel prevedere uno specifico *"obbligo di prestare soccorso"*, stabilisce che lo Stato deve esigere che il comandante di una nave *"presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo"* e *"proceda quanto più velocemente possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto"*.

Peraltro, gli artt. 17 e 18 della stessa Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (c.d. UNCLOS) prevedono il diritto di passaggio inoffensivo attraverso il mare territoriale, con la precisazione che il passaggio deve essere continuo e rapido e che la fermata e l'ancoraggio sono consentiti se finalizzati a prestare soccorso a persone e navi in pericolo o in difficoltà.

Al riguardo, il Contrammiraglio NICOLA CARLONE in occasione dell'audizione parlamentare del 3.5.2017, con riferimento all'obbligo di soccorso previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (c.d. UNCLOS), ha asserito: *"La stessa convenzione prevede inoltre che tale obbligo possa e debba essere esercitato anche all'interno delle acque territoriali di uno Stato costiero diverso da quello di cui la nave soccorritrice batte la bandiera, prevedendo espressamente l'attività di ricerca e soccorso tra le fattispecie di esercizio del diritto del passaggio inoffensivo all'interno del mare territoriale"*.

Con riferimento all'obbligo di soccorso va ribadito che la regola 33 del Capitolo V della Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare (c.d. SOLAS), stipulata a Londra l'1.11.1974, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 313/1980, prevede che *"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, è tenuto 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. Tale obbligo di fornire assistenza si applica senza distinzione di nazionalità o condizioni di tali persone, o delle circostanze in cui essi vengono rinvenuti"*.

Al contempo, l'art. 10 par. 1 della Convenzione internazionale sul salvataggio (c.d. *Salvage*), stipulata a Londra il 28.4.1989, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 129/1995, nel prevedere uno specifico *"obbligo di prestare assistenza"*, stabilisce che *"ogni comandante è tenuto a prestare*

assistenza a qualsiasi persona che si trovi in pericolo di perdersi in mare, nella misura in cui ciò non arrechi gravi pregiudizi alla sua nave e alle persone a bordo".

Il paragrafo 2.1.10 della Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo (c.d. SAR), stipulata ad Amburgo il 27.4.1979, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 147/1989, obbliga gli Stati a "*garantire che sia prestata assistenza ad ogni persona in pericolo in mare*" "*senza distinzioni relative alla nazionalità o allo status di tale persona o alle circostanze nelle quali tale persona viene trovata*".

Al riguardo, poi, va sottolineato che le Linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare, adottate con la risoluzione dell'International Maritime Organization (IMO) MSC.167(78) del 20.5.2004, confermano i principi stabiliti dalla Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo (c.d. SAR) in ordine all'obbligatorietà del soccorso in mare a livello internazionale, assegnando ai comandanti delle navi la funzione obbligatoria di intervenire e la responsabilità di riferire ai servizi di ricerca e soccorso istituzionali che assumono e mantengono il coordinamento.

Inoltre, il paragrafo 1.3.4 del Capitolo 1 Volume II del Manuale Internazionale sulla ricerca e soccorso aeronautico e marittimo (IAMSAR), adottato e pubblicato dall'IMO (International Maritime Organization) e dall'ICAO (International Civil Aviation Organization), prevede: "*I comandanti delle navi hanno il dovere di assistere gli altri ogni volta che ciò può essere fatto senza mettere in pericolo la nave o l'equipaggio che presta assistenza*"..."*Le navi rappresentano una risorsa SAR fondamentale per gli RCC, ma le richieste di assistenza devono essere soppesate rispetto ai costi considerevoli che le compagnie di navigazione devono sostenere quando si dirottano per fornire assistenza. I sistemi di reporting delle navi consentono agli RCC di identificare rapidamente la nave capace che sarà meno danneggiata da una deviazione, consentendo alle altre navi nelle vicinanze di non essere influenzate*".

Va, poi, evidenziato che l'art. 9 Regolamento (UE) 656/2014 del Parlamento e del Consiglio del 15.5.2014 (recante norme per la sorveglianza delle frontiere marittime esterne nel contesto della cooperazione operativa coordinata dall'Agenzia europea per la gestione della cooperazione operativa alle frontiere esterne degli Stati membri dell'Unione Europea) prevede l'obbligo per lo Stato di prestare assistenza a qualunque natante o persona in pericolo in mare e individua i parametri per valutare se un **natante** si trovi in una fase di incertezza, allarme o **pericolo**: 1) l'esistenza di una richiesta di assistenza, anche se tale richiesta non è l'unico fattore per determinare l'esistenza di una situazione di pericolo; 2) la navigabilità del natante e la probabilità che questo non raggiunga la destinazione finale; 3) il numero di persone a bordo rispetto al tipo di natante e alle condizioni in cui

si trova; 4) la disponibilità di scorte necessarie per raggiungere la costa, quali carburante, acqua e cibo; 5) la presenza di un equipaggio qualificato e del comandante del natante; 6) l'esistenza e la funzionalità di dispositivi di sicurezza, apparecchiature di navigazione e comunicazione; 7) la presenza a bordo di persone che necessitano di assistenza medica urgente; 8) la presenza a bordo di persone decedute; 9) la presenza a bordo di donne in stato di gravidanza o di bambini; 10) le condizioni e previsioni meteorologiche e marine.

D'altronde, l'art. 489 Cod. Nav. prevede uno specifico "*obbligo di assistenza*" alla nave in mare in pericolo di perdersi quando a bordo della nave vi siano persone in pericolo, tanto che il comandante di una nave, in corso di viaggio, che abbia notizia del pericolo corso da un'altra nave, è tenuto ad accorrere per prestare assistenza, quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza è portata da altri in condizioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

Al contempo, l'art. 490 Cod. Nav. prevede per il comandante di una nave uno specifico "*obbligo di salvataggio*" di una nave in pericolo, in quanto incapace di manovrare, e, comunque, delle persone che si trovano a bordo, nonché delle persone in mare in pericolo di perdersi.

Peraltro, l'art. 1158 Cod. Nav. prevede come reato - omissione di assistenza a navi o persone in pericolo - la condotta del comandante di una nave che omette di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo in base alle norme del Codice della Navigazione.

A tal proposito l'Ammiraglio SERGIO LIARDO (comandante dell'I.M.R.C.C.) nelle s.i.t. del 6.3.2017 ha rappresentato che un'imbarcazione, ivi compresi i natanti che trasportano migranti, è considerata in pericolo di perdersi, con conseguente obbligo di soccorrerla, quando si tratti di un'unità sovraccarica, senza equipaggio, senza dotazioni di sicurezza, senza bandiera, con possibili criticità sanitarie a bordo.

Nel caso di specie va puntualizzato che la Guardia Costiera libica ha mostrato una scarsa collaborazione con l'I.M.R.C.C. e, al momento dello sconfinamento del rhib della nave VOS PRUDENCE all'interno delle acque territoriali, non erano presenti in zona navi o imbarcazioni della Guardia Costiera libica o altri assetti navali che potessero prestare assistenza al gommone dei migranti.

Del resto, le navi AQUARIUS, SEA EYE, SEA WATCH 2 e IUVENTA, pur presenti in zona, non avevano potuto prestare soccorso in via diretta al gommone in quanto impegnate in altri contestuali interventi, tanto che per iniziare le operazioni di soccorso dei migranti dell'evento SAR 338 era stato atteso

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

l'arrivo della nave VOS PRUDENCE, sebbene in tale arco temporale il gommone inizialmente giunto fino alle acque internazionali fosse rientrato nelle acque territoriali libiche.

Inoltre, il gommone dei migranti era sovraccarico, era alla deriva ed era incapace di manovrare e i migranti a bordo del gommone erano in pericolo di perdersi.

Proprio in presenza di tali condizioni il rhib della nave VOS PRUDENCE è entrato all'interno delle acque territoriali libiche per prestare assistenza e provvedere al salvataggio dei migranti a bordo del gommone.

Sotto tale profilo, allora, deve escludersi che lo sconfinamento nelle acque territoriali libiche da parte del rhib della nave VOS PRUDENCE per recuperare il gommone dei migranti, di poco rientrato all'interno del mare libico a causa dello scarroccio dopo essere giunto nelle acque internazionali, possa considerarsi illegittimo per l'ordinamento italiano e in base alle disposizioni internazionali.

Al contrario, lo sconfinamento nelle acque territoriali libiche da parte del rhib della nave VOS PRUDENCE deve considerarsi del tutto consentito e, anzi, doveroso, in quanto finalizzato a prestare soccorso ad un gommone con 129 migranti a bordo in situazione di pericolo.

Pertanto, eventuali profili di illegittimità dell'ingresso nelle acque territoriali libiche avrebbero potuto essere sollevati dalle autorità libiche ed esclusivamente in relazione alle norme vigenti in Libia.

Va, poi, osservato che lo sconfinamento della nave VOS PRUDENCE all'interno delle acque territoriali libiche, per 0.5 miglia nautiche, è avvenuto in modo del tutto accidentale, a causa di fattori naturali e delle difficoltà di manovra, e in modo inconsapevole e nella fase in cui i migranti stavano salendo a bordo della nave, con la conseguenza che l'ingresso nelle acque territoriali libiche esula del tutto dallo schema tipico della fattispecie contestata di favoreggiamento dell'immigrazione illegale, posto che il superamento del confine territoriale da parte della nave VOS PRUDENCE non presenta alcuna correlazione con un'eventuale azione diretta a procurare l'ingresso illegale dei migranti in Italia e la condotta non sarebbe in alcun modo funzionale al raggiungimento dell'eventuale risultato illecito.

Per completezza deve ora evidenziarsi che, poco dopo la comunicazione del 26.3.2017 delle ore 10.46Z (ore 12.46B) tra l'I.M.R.C.C. e la nave VOS PRUDENCE, l'I.M.R.C.C. ha contattato nuovamente la Guardia Costiera libica per assumere informazioni in ordine ad eventuali soccorsi effettuati dalla stessa Guardia Costiera libica, come emerge dalla comunicazione del 26.3.2017 delle ore 10.55Z (ore 12.55B) tra l'I.M.R.C.C. e la Guardia Costiera libica:

UOMO 3 - hello colonel

Pronto colonnello

UOMO 1 - yes, yes sir

Si, si signore

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 3 - sorry for our continuous request, but we need an update about your rescue operation. You have rescue, you have find the rubber boat near Sabrata?

Scusi per le nostre continue richieste, ma abbiamo bisogno di un aggiornamento riguardo le operazioni di salvataggio. Avete soccorso, avete trovato il gommone vicino Sabrata?

UOMO 1 - I (inc.) for the conformation (inc.) duty officer, but you can call now the number, I give you the number phone, please call him, he's going to give you update, zero-zero, two-one-eight

Io (inc.) per la conferma (inc.) ufficiale di servizio, ma può chiamare questo numero, le do il numero di telefono, lo chiami, vi darà gli aggiornamenti, zero-zero, due-uno-otto

UOMO 3 - zero-zero, nine-two-two

Zero-zero, nove-due-due

UOMO 1 - no, no, two-one-eight

No, no, due-uno-otto

UOMO 3 - no, no, zero-zero-two-one-eight-nine-two-two

No, no, zero-zero-due-uno-otto-no-nove-due-due

UOMO 1 - no, no, no, I give you the number: two-one-eight

No, no, no, le do io il numero: due-uno-otto

UOMO 3 - Two-one-eight

Due-uno-otto

UOMO 1 - Two-one again

Due-uno di nuovo

UOMO 3 - Two-one

Due-uno

UOMO 1 - Four-four-four

Quattro-quattro-quattro

UOMO 3 - Yeah

Si

UOMO 1 - Nine-four-eight-eight

Nove-quattro-otto-otto

UOMO 3 - Nine-four-eight-eight. What is this number?

Nove-quattro-otto-otto. Cos'è questo numero?

UOMO 1 - this is operations chamber room, you will find colonel Mohammad, colonel Mohammad

Questo è il numero della sala operazioni, troverà il colonnello Mohammad, il colonnello Mohammad

UOMO 3 - Colonel Modammad, ok. Are coordinating this SAR operation? Perfect

Colonnello Mohammad, ok. Stanno coordinando queste operazioni di ricerca e salvataggio? Perfetto

UOMO 1 - yes, you speak to him before, before (inc.) you spoke with him about that. (inc.) to give you all the information

Si, ha già parlato con lui prima, prima (inc.) ha già parlato con lui di questo. (inc.) di darvi tutte le informazioni

UOMO 3 - of all SAR operations of today morning, perfect, thank you very much colonel

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Di tutte le operazioni di ricerca e salvataggio di questa mattina. Perfetto, grazie mille colonnello

UOMO 1 - Yeah, yeah, ciao, ciao

La medesima finalità di acquisire informazioni in ordine ad eventuali soccorsi effettuati dalla Guardia Costiera libica emerge dalla successiva comunicazione del 26.3.2017 delle ore 10.58Z (ore 12.58B) tra l'I.M.R.C.C. e la Guardia Costiera libica:

UOMO 3 - Ehm, goodmorning colonel, Martin Tirom (nome?), duty officer..

Ehm, buongiorno colonnello, Martin Tirom (?), ufficiale di servizio...

UOMO 6 - Goodmorning.

Buongiorno

UOMO 3 - Goodmorning. We receive this number from colonel Masvud, for, to have update about SAR, SAR case of today morning

Buongiorno. Abbiamo ricevuto questo numero dal colonnello Masvud, per, per avere un aggiornamento riguardo i casi di ricerca e soccorso di questa mattina.

UOMO 6 - Yes

Si

UOMO 3 - You have find the little, the rubber boat near Sabrata?

Avete trovato il piccolo, il gommone vicino Sabrata?

UOMO 6 - Yeah. New information?

Si. Nuove informazioni?

UOMO 3 - Information. Martin Tirom, italian coastguard. We need to know, if is possible, how many migrant have you rescued this morning and how many rubber and wooden boat

Informazioni. Martin Tiron, guardia costiera italiana. Abbiamo bisogno di sapere. Se è possibile, quanti migranti avete soccorso questa mattina e quanti gommoni e barche di legno

UOMO 6 - how many today? One minute. You need rubber boat (inc.)?

Quanti oggi? Un minuto. Vi serve il (inc.) dei gommoni?

UOMO 3 - we know, in the last communication with the duty officer, that you are rescue one wooden boat with eight-zero people and one rubber boat, near border of Libyan seawater.

Sappiamo, dall'ultima comunicazione con l'ufficiale di servizio, che avete soccorso una barca di legno con otto-zero persone, e un gommone, vicino il confine delle acque libiche

UOMO 6 - one rubber boat...

Un gommone...

UOMO 3 - ...and one wooden boat

...e una barca di legno

UOMO 6 - eight-zero, eight-zero

Otto-zero, otto-zero

UOMO 3 - eight-zero, eight-zero people? On wooden boat

Otto-zero, otto-zero persone? Nella barca di legno

UOMO 6 – yes

si

UOMO 3 - confirm you have rescued this wooden boat?

Confermate di avere soccorso questa barca di legno?

UOMO 6 - ah? What?

Ah? Come?

UOMO 3 - you have rescued this wooden boat? Yes?

Avete soccorso questa barca di legno? Sì?

UOMO 6 - another (inc.), you need?

Un'altra (inc.), vi serve?

UOMO 3 - inside Libyan water, today morning, we have three migrant unit, two rubber and one wooden

All'interno delle acque libiche, stamattina, abbiamo tre unità migranti, due gommoni e una di legno

UOMO 6 - Mmm...

UOMO 3 - there are one rubber near Sabrata, one rubber near Sabrata with GSM mobile phone that we tell to colonel Masvud

C'è un gommone vicino Sabrata, un gommone vicino Sabrata con un cellulare GSM che abbiamo comunicato al colonnello Masud

UOMO 6 - yes, another rubber? Another boat?

Sì, un altro gommone? Un'altra barca?

UOMO 3 - one rubber with mobile phone, near Sabrata, and near border side of Libyan seawater are there two units, one rubber and one wooden. In total three

Un gommone con un cellulare, vicino Sabrata, e vicino il confine delle acque libiche ci sono due unità, un gommone e una di legno. In totale tre

UOMO 6 - three?

Tre?

UOMO 3 - how many migrants unit have you rescued today morning?

Quante unità migranti avete soccorso stamattina?

UOMO 6 - one rubber boat, eight-zero people. Another rubber boat... no information about people in the rubber boat, the another.

Un gommone, otto-zero persone. Un altro gommone... nessuna informazione riguardo le persone nel gommone, l'altro

UOMO 3 - ok, but you have rescued two rubber boat?

Ok, ma avete soccorso due gommoni?

UOMO 6 - yes, two. One rubber boat eight-zero people, another rubber boat there is no information about...

Sì, due, in un gommone otto-zero persone, l'altro gommone non ci sono informazioni riguardo...

UOMO 3 - Ok, but the position of rescued? No?

Ok, ma la posizione dei soccorsi? No?

UOMO 6 - Three-three-two-zero north

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Tre-tre-due-zero nord

UOMO 3 - yes?

Si?

UOMO 6 - Position, three-three-zero-two north

Posizione, tre-tre-zero-due nord

UOMO 3 - three-three-zero-two north. Longitude?

Tre-tre-zero-due nord. Longitudine?

UOMO 6 - Longitude one-two-three-two east

Longitudine uno-due-tre-due est

UOMO 3 - Ok. Here there are, there was two rubber?

Ok. Qui ci sono, c'erano due gommoni?

UOMO 6 - yes, two

Si, due

UOMO 3 - two rubber. You have also one wooden? Wooden boat?

Due gommoni. Avete anche una di legno? Una barca di legno?

UOMO 6 - eh?

UOMO 3 - you have rescued also one wooden boat?

Avete soccorso anche una barca di legno?

UOMO 6 - no, no

UOMO 3 - only two rubber

Solo due gommoni

UOMO 6 - only two rubber I know. In information only two rubber

So solo di due gommoni. Nelle informazioni solo due gommoni

UOMO 3 - only two rubber, no wooden boat

Solo due gommoni, nessuna barca di legno

UOMO 6 - no, no wooden boat

No, nessuna barca di legno

UOMO 3 - twice rubber, the two rubber in the position that you tell me, three-three-zero-two one-two-three-two?

Doppio gommone, i due gommoni nella posizione che mi hai ditto, tre-tre-zero-due uno-due-tre-due?

UOMO 6 - ...three-two

...tre-due

UOMO 3 - two rubber boat in this position

Due gommoni in questa posizione

UOMO 6 - yes

si

UOMO 3 - ok. Anything else? Because there was another one rubber boat near Sabrata

Ok. Nient'altro? Perché c'era un altro gommone vicino Sabrata

UOMO 6 - Another boat near Sabrata?

Un'altra barca vicino Sabrata?

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 3 - eh, with mobile phone, if you want I can tell you the mobile phone of this rubber boat.
Please write this mobile phone: zero-zero-two-one-eight-nine-two-two-one-four-two-nine-five-four

Eh, con il cellulare, se vuole le dico il numero di cellulare di questo barcone. Per favore scriva questo numero: zero-zero-due-uno-otto-nove-due-due-uno-quattro-due-nove-cinque-quattro

UOMO 6 - zero-zero-two-one-eight-nine-two-two-one-four-two-nine-five-four. Do you have this position, of the rubber boat?

zero-zero-due-uno-otto-nove-due-due-uno-quattro-due-nove-cinque-quattro. Avete questa posizione, del gommone?

UOMO 3 – we don't have the position but migrants reports us, tell us on phone, that they see Sabrata
Non abbiamo la posizione ma i migranti riportano, ci dicono al telefono, che vedono Sabrata

UOMO 6 – Yes so is near Sabrata

Si, quindi vicino Sabrata

UOMO 3 – So is very close to Sabrata, in front of sabrata

Quindi è molto vicino a Sabrata, di fronte Sabrata

UOMO 6 – Near Sabrata ok now

Vicino Sabrata, ok adesso

UOMO 3 – if you tell the migrants on mobile phone you can have other informations

Se lo dici ai migranti al telefono puoi avere altre informazioni

UOMO 6 – ok ok

UOMO 3 – you have patrol boat that can perform the rescue? Do you have patrol boat in the area?

Avete un pattugliatore che può effettuare i soccorsi? Avete un pattugliatore nell'area?

UOMO 6 – you have... hello?

Avete... pronto?

Deve, ora, evidenziarsi che le operazioni di soccorso dell'evento SAR 338 da parte della nave VOS PRUDENCE sono terminate intorno alle ore 12.00Z (ore 14.00B) come risulta dalla comunicazione del 26.3.2017 delle ore 12.02Z (ore 14.02B) da parte della nave VOS PRUDENCE all'I.M.R.C.C.:

UOMO 1 – Centrale Operativa Guardia Costiera! Pronto?

UOMO 2 – Sì, qui è la Vos Prudence!

UOMO 1 – Avanti!

UOMO 2 – Pronto? Mi sente?

UOMO 1 – Sì, avanti!

UOMO 2 – Vos Prudence, **abbiamo terminato la rescue adesso.**

UOMO 1 – Roger! Quattordici e zero zero?

UOMO 2 – Pronto?

UOMO 1 – Pronto? Il nume... il numero dei... dei migranti, per cortesia.

UOMO 2 – **Numero di migranti uno due nove.**

UOMO 1 – Uno due nove, copiato.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

UOMO 2 – Ok. **Ha bisogno di altre informazioni?**

UOMO 1 – No. Domando: **ci sono criticità a bordo?**

UOMO 2 – In questo momento abbiamo fatto tre rescue e ci sono... **per il momento le stiamo guardando, in caso ci fossero delle criticità la richiamo.**

UOMO 1 – Va bene.

UOMO 2 – Abbiamo terminato in questo momento.

UOMO 1 – Va bene, ricevuto.

UOMO 2 – Ci sono altre... ci sono altri... ci sono altri target, altre cose? Dobbiamo andare al nord?
Cosa dobbiamo fare?

UOMO 1 – Un attimo... un attimo solo.

(Dal min. 1.22 al min. 2.04 non si ode alcuna conversazione, rumori in sottofondo).

UOMO 1 – Pronto?

UOMO 2 – Sì!

UOMO 1 – Allora... **attualmente le disposizioni sono tenervi fuori dalle acque territoriali libiche** e ci aggiorniamo fra due ore, se dovesse esserci qualche altra necessità o comunque per ulteriori aggiornamenti.

UOMO 2 – Quindi noi... noi rito... noi ritorna... ritorniamo intorno alle... Sì, noi siamo al... **avete bisogno della descrizione dei rescue, di quella che abbiamo fatto?**

UOMO 1 – **Uhm, uhm! Sì, tenetevi...**

UOMO 2 – Trentatré zero zero quarantacinque, sei nord... Ha copiato?

UOMO 1 – Sì, copiato! Comunque, ripeto, **tenetevi fuori dalle acque territoriali libiche, a circa cinque miglia dal... dal limite, rimanete in area;** se ci sono ulteriori aggiornamenti vi ricontattiamo, altrimenti ci risentiamo fra circa due ore.

UOMO 2 – Va bene, la ringrazio.

UOMO 1 – Prego, a voi.

Una volta terminate le operazioni di soccorso dei migranti, la nave VOS PRUDENCE ha seguito le direttive impartite dall'I.M.R.C.C. per il trasporto dei migranti fino al porto di Trapani.

Ciò emerge, in particolare, dalla comunicazione del 26.3.2017 delle ore 14.42Z (ore 16.42B) da parte della nave VOS PRUDENCE all'I.M.R.C.C.:

1° UOMO: pronto?

Mattias: sì, pronto, buongiorno, questa... mi chiamo Mattias sono il responsabile... responsabile di Medici Senza Frontiere sulla Vos Prudence...

1° UOMO: sì!

Mattias: sì, buongiorno... euh... abbiamo avuto la richiesta per... per vedere se vogliamo restare qua o tornare in Italia con la gente che abbiamo già a bordo e... visto le condizioni del tempo e... la quantità di gente che abbiamo, noi abbiamo anche un corpo a bordo e... noi preferiamo tornare in Italia, oggi.

1° UOMO: ho capito.

Mattias: se va bene... (inc.le)

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

1° UOMO: no (inc.le) non è una (inc.le) cioè noi avevamo chiesto l'informazione per sapere quel era che era la vostra idea, cioè, volevamo sapere, appunto se... quali erano i vostri... euh... necessità, per la sicurezza di... di bordo e così via...

Mattias: sì... sì, sì... quindi noi vogliamo tornare e... e basta... e... adesso non so come... come si fa per conoscere il POE (fonetico) e... lo fate sapere e... quando?

1° UOMO: sì, noi faremo una richiesta...

Mattias: e quando (inc.le) sappiamo...

1° UOMO: faremo una richiesta e... voi mandateci una email dove appunto date che volete... quelle che sono le vostre indicazioni e... noi faremo una richiesta a posta...

Mattias: d'accordo, va bene.

1° UOMO: va bene?

Mattias: ok, grazie mille, facciamo così, ok...

1° UOMO: ok, mandateci una email, va bene, dove, appunto, registrate che volete tornare in Italia...

Mattias: (inc.le) non c'è problema...

1° UOMO: cioè che volete tornare in Italia, voi (inc.le) Pos... va bene?

Mattias: (inc.le) sì, sì, ok...

1° UOMO: ok, ciao, ciao...

Mattias: (inc.le) arrivederci...

Le continue interlocuzioni tra la nave VOS PRUDENCE e l'I.M.R.C.C. pure durante le fasi di trasporto dei migranti fino a Trapani emergono anche dalla comunicazione del 26.3.2017 delle ore 15.45Z (ore 17.45B) da parte della nave VOS PRUDENCE all'I.M.R.C.C.:

1° UOMO: (inc.le) pronto?

2° UOMO: sì pro... pronto, Vos Prudence, è caduta la linea, prima.

1° UOMO: sì!

2° UOMO: sì, allora volevate meta per Trapani...

1° UOMO: sì!

2° UOMO: noi dalla posizione attuale a Trapani sono 30 ore e mezzo.

1° UOMO: sì!

2° UOMO: a velocità di dieci nodi, quindi sarebbe il giorno 27 a mezzanotte, però la nostra intenzione è di arrivare il 28 in mattinata.

1° UOMO: ok, per che ora?

2° UOMO: in mattinata...

1° UOMO: per le sette, le otto va bene?

2° UOMO: sì, per le sette, le otto, sì.

1° UOMO: ok, va bene... va bene.

2° UOMO: perfetto.

1° UOMO: allora, adesso comunichiamo...

2° UOMO: va bene così?

1° UOMO: vediamo se combaciano queste cose, va bene?

2° UOMO: perfetto, ok.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

1° UOMO: ok, salve.

2° UOMO: grazie, a risentirci.

1° UOMO: a dopo, a dopo.

2° UOMO: salve, salve.

Orbene, alla stregua degli elementi evidenziati deve escludersi che il comandante e l'equipaggio della nave VOS PRUDENCE e il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO abbiano deliberatamente contravvenuto alle disposizioni dell'I.M.R.C.C. e abbiano illegittimamente violato le acque territoriali libiche.

Deve, pertanto, escludersi che lo sconfinamento del rhib della nave VOS PRUDENCE all'interno delle acque territoriali libiche sia idoneo ad integrare, sul piano della materialità del fatto, un atto diretto a procurare l'ingresso illegale di stranieri nel territorio italiano.

Al riguardo deve tenersi conto delle specifiche circostanze nelle quali il gommone dei migranti, dopo aver raggiunto le acque internazionali, allorché si trovava alla deriva è stato spinto indietro dal vento, dal moto ondoso e dalla corrente all'interno delle acque territoriali libiche, nell'ampio arco temporale intercorrente tra le ore 8.40Z (ore 10.40B), quando l'I.M.R.C.C. ha impartito alla nave VOS PRUDENCE la disposizione di intervenire nell'evento SAR 338, e il momento in cui alle ore 10.33Z (ore 12.33B) la nave VOS PRUDENCE ha raggiunto l'area dei soccorsi. In tale contesto, il rhib della nave VOS PRUDENCE è entrato all'interno delle acque territoriali per un tratto ridotto e per un breve periodo in modo da riportare indietro il gommone nelle acque internazionali, in modo da procedere alle operazioni di soccorso dei migranti disposte dall'I.M.R.C.C.

Allora, tenuto conto delle concrete modalità di svolgimento dei fatti, l'ingresso del rhib della nave VOS PRUDENCE all'interno delle acque territoriali libiche non può essere considerato come un comportamento oggettivamente teso a garantire l'ingresso illegale in Italia (sulla nave italiana VOS PRUDENCE) dei migranti dell'evento SAR 338.

Infatti, sul piano oggettivo e materiale la direzione della condotta non è affatto correlata all'ingresso illegale in Italia dei migranti, ma va inquadrata nello specifico contesto delle operazioni di soccorso nella fase in cui era indispensabile riportare nelle acque internazionali il gommone per salvare i migranti sulla base delle disposizioni originariamente impartite dall'I.M.R.C.C.

In tale contesto non sono individuabili azioni alternative lecite, idonee a soccorrere i 129 migranti, rispetto allo sconfinamento nelle acque territoriali libiche, senza contravvenire all'obbligo di soccorso del gommone che si trovava in evidente situazione di pericolo, tenuto conto, quantomeno, del

sovraccarico di persone a bordo e dell'assenza di propulsione autonoma, tanto da aver subito l'azione dei fattori naturali fino rientrare nelle acque territoriali libiche.

Quanto allo sconfinamento della nave VOS PRUDENCE all'interno delle acque territoriali libiche, per 0.5 miglia nautiche, va ribadito che il minimo superamento del confine è avvenuto in modo del tutto accidentale, a causa di fattori naturali e delle difficoltà di manovra, e in modo inconsapevole e nella fase in cui i migranti stavano salendo a bordo della nave, con la conseguenza che l'ingresso nelle acque territoriali libiche esula del tutto dallo schema tipico della fattispecie contestata di favoreggiamento dell'immigrazione illegale, posto che l'attraversamento del confine territoriale da parte della nave VOS PRUDENCE non presenta alcuna correlazione con un'eventuale azione diretta a procurare l'ingresso illegale dei migranti in Italia e la condotta non sarebbe in alcun modo funzionale al raggiungimento dell'eventuale obiettivo illecito.

D'altronde, non può trascurarsi che, qualora il soccorso fosse avvenuto in acque internazionali, prima del rientro del barcone nelle acque territoriali libiche, secondo la prospettiva accusatoria non ci sarebbe stata alcuna azione illecita diretta a consentire l'ingresso illegale dei migranti in Italia.

Pertanto, difetta il presupposto oggettivo della direzione della condotta a procurare l'ingresso illegale in Italia dei migranti dell'evento SAR 338.

Deve, allora, escludersi che nel contesto delineato l'ingresso nelle acque territoriali libiche del rhib della nave VOS PRUDENCE e della stessa nave sia idoneo, sul piano oggettivo, ad integrare una condotta diretta a procurare illegalmente l'ingresso dei migranti in Italia.

Al riguardo va sottolineato che non è individuabile alcuna violazione delle norme del D.L.vo 286/1998 o di altre norme nazionali o internazionali in relazione al recupero dei migranti nelle acque territoriali libiche, soprattutto in considerazione del fatto che il gommone dei migranti in precedenza era già arrivato in acque internazionali e, in seguito, a causa dello scarroccio determinato dal vento, dal moto ondoso e dalla corrente ed essendo alla deriva, era di poco rientrato nelle acque territoriali libiche.

Allo stesso modo non è individuabile alcuna violazione delle norme del D.L.vo 286/1998 in relazione al successivo trasporto dei migranti fino al porto di Trapani, che è avvenuto sempre in base alle disposizioni impartite dall'I.M.R.C.C.

Pertanto, la condotta contesta in relazione all'evento SAR 338 del 26.3.2017 non è idonea a rientrare nello schema tipico della fattispecie di cui all'art. 12 commi 1 e 3 D.L.vo 286/1998 e ad integrare gli elementi costitutivi dei reati di favoreggiamento dell'immigrazione illegale e di trasporto illegale di stranieri.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

In ogni caso, infine, non può sottacersi che, rispetto alla condotta contestata a ciascuno degli imputati, il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO ha manifestato chiaramente la propria contrarietà ad eseguire le operazioni di soccorso nelle acque territoriali libiche e si è adoperato affinché il rhib della nave VOS PRUDENCE uscisse dal mare territoriale nel più breve tempo possibile, anche a costo di non soccorrere i migranti; FABBRI TOMMASO si sarebbe limitato a esortare l'esecuzione delle operazioni di soccorso anche all'interno delle acque territoriali libiche, ma non risulta che abbia impartito specifiche disposizioni per realizzare i propri propositi, tanto più che è stato proprio FABBRI TOMMASO a sollecitare la comunicazione all'I.M.R.C.C. durante le operazioni di soccorso per informare che la nave VOS PRUDENCE si trovava al limite delle acque territoriali libiche; KENNES MATTHIAS e TRAINITI MICHELE non avrebbero fornito alcun contributo morale o materiale e non potrebbero rispondere di una specifica condotta esclusivamente in base ad una responsabilità da posizione in relazione al ruolo svolto nella struttura organizzativa della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO.

In definitiva, quindi, per le condotte contestate del 26.3.2017, nei confronti di CATANIA PIETRO MAURIZIO, KENNES MATTHIAS, FABBRI TOMMASO e TRAINITI MICHELE deve emettersi sentenza di non luogo a procedere in ordine all'imputazione di cui al capo 20) perché il fatto non sussiste.

* * * * *

9. CAPO 21)

In relazione alle condotte tenute tra il 20 e il 28.3.2017 al **capo 21)** è contestato il reato di falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in documenti informatici pubblici in concorso tra CATANIA PIETRO MAURIZIO (quale comandante della nave italiana VOS PRUDENCE di proprietà della VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.), KENNES MATTHIAS (quale team leader della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO), FABBRI TOMMASO (quale capo progetto della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO), e TRAINITI MICHELE (quale coordinatore operazioni SAR della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO).

In particolare, ai predetti imputati si contesta, innanzitutto, di aver attestato circostanze false in documenti informatici pubblici.

Inoltre, agli imputati si contesta di aver omesso di informare l'I.M.R.C.C. in documenti informatici pubblici del previsto arrivo, prima, il 22.3.2017 alle ore 5.00 e, poi, il 23.3.2017 alle ore 5.00 di gruppi di migranti nelle acque internazionali antistanti la Libia e precisamente in area SAR 1, dirigendosi di

propria iniziativa e in piena autodeterminazione in tale zona e rimanendo in tale area nonostante le avverse condizioni meteomarine in attesa di una prevista chiamata.

Al contempo, agli imputati si ascrive di aver omesso di riferire in plurime comunicazioni intrattenute mediante posta elettronica con l'I.M.R.C.C., tra la sera del 25.3.2017 e il 28.3.2017:

- di aver avuto notizia del previsto arrivo il 26.3.2017 alle ore 5.00 in zona SAR 1 di imbarcazioni con migranti che poi effettivamente giungevano in tale area;
- di aver individuato uno scafista sulle imbarcazioni soccorse il 26.3.2017 alle ore 10.30 e di aver recuperato i migranti in tale occasione all'interno delle acque territoriali libiche.

Quindi, dal tenore della contestazione emerge che le condotte di falso per omissione riguardano gli episodi di favoreggiamento dell'immigrazione illegale contestati, a loro volta, al capo 20), mentre in relazione alla contestata condotta commissiva non risultano specificate le circostanze falsamente attestate.

In prospettiva accusatoria nell'informativa della Squadra Mobile della Questura di Trapani, del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato di Roma e del Nucleo Speciale di Intervento del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di Roma del 10.6.2020 sono individuati gli elementi e le valutazioni di seguito riportati:

Ogni unità coinvolta o di propria iniziativa (nelle fasi iniziali e urgenti dei soccorsi) o su disposizione dell'autorità istituzionale coordinatrice (MRCC) nelle operazioni di ricerca e soccorso (*Search and Rescue – SAR*) in mare, è tenuta a redigere un documento, avente la funzione di resoconto e reportazione ufficiale, denominato "*Situation Report – SITREP*".

L'obbligo di invio del predetto documento discende da norma pattizia pienamente vigente, ed in particolare dal manuale IAMSAR (di cui alla IMO RESOLUTION A.894(21) e successivi emendamenti) richiamato in seno ai capitoli III (reg. 28) e V (in particolare, regg. 7, 21 e 29) della convenzione internazionale SOLAS 74 (come emendata), approvata in Italia con legge 23 maggio 1980, n. 313.

La funzione del SITREP è descritta nella "*section 3*", paragrafo "*communications*" del predetto manuale IAMSAR, che recita:

OSC COMMUNICATIONS WITH RCC

- The OSC uses SITREPs to keep the SMC informed of on – scene mission progress and conditions, and addresses SITREPs to the SMC unless otherwise directed. Search facilities use SITREPs to keep the OSC informed.
 - o The SMC uses SITREPs to keep superiors, other RCCs, and any other interested agencies informed;
 - o ... omissis...
 - o Provide earliest notice of an emergency (short form);
 - o Pass urgent essential details when requesting assistance (short form);
 - o Pass amplifying or updating information during SAR operations (full form);

- Initial SITREPs should be transmitted as soon as details of an incident become clear enough to indicate SAR involvement;
 - ...omissis...
 - Further SITREPs should be issued as soon as other relevant information is obtained;
 - ...omissis...

La cui libera traduzione, non ufficiale, è:

COMUNICAZIONI DEL COORDINATORE SUL POSTO (OSC) CON IL CENTRO DI COORDINAMENTO DEL SOCCORSO (RCC)

- Il coordinatore sul posto utilizza il rapporto sulla situazione (SITREP) per mantenere informato il coordinatore della missione di soccorso sull'evoluzione e circostanze della missione, e invia i SITREPs al MSC a meno che non sia diversamente disposto. Gli altri apprestamenti di ricerca utilizzano i SITREPs per mantenere informato il coordinatore sul posto (OSC).
 - Il SMC utilizza i SITREPs per mantenere informati i propri superiori, gli altri centri di coordinamento del soccorso, nonché ogni altro ente interessato;
 - ... omissis...
 - Fornisce tempestive informazioni di un'emergenza (modulo breve);
 - Inoltre gli urgenti ed indispensabili particolari, quando viene richiesta assistenza (modulo breve);
 - Inoltre estensioni o aggiornamenti di informazione durante le operazioni di ricerca e soccorso (modulo completo);
- I SITREPs iniziali devono essere inviati appena i particolari di un incidente siano sufficientemente chiari da indicare l'evoluzione in operazioni SAR;
 - ...omissis...
 - Ulteriori SITREPs devono essere inviati appena vengano acquisite altre informazioni rilevanti;
 - ...omissis...

Atteso che il SITREP assolve la predetta funzione di riferire informazioni e notizie sui soccorsi in atto alle autorità coordinatrici – che nel caso che ci occupa coincidono quantomeno con MRCC e Mininterno, (ma non si escludono altri destinatari istituzionali) – ne emerge chiaramente la funzione di atto pubblico, in quanto destinato a descrivere fatti di cui aspira ed è destinato a provare la verità.

L'atto predetto (SITREP) è formato dal Comandante della nave, essendone per legge (IAMSAR, in primis) autorizzato e rientrando nella propria sfera di competenza (in quanto Comandante egli, e solo lui, ne ha la piena potestà).

Tale atto costituisce quindi una funzione di garanzia nei confronti dello Stato (quella del comandante della nave appunto), l'esercizio della quale determina, in colui che ha formato l'atto (il SITREP), la qualità di pubblico ufficiale.

Di conseguenza, si ipotizza la violazione dell'articolo 483 c.p. laddove il comandante di una nave rediga un SITREP viziato da informazioni mendaci (anche laddove il mendacio sia costituito da omissioni sostanziali nel contenuto).

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Parimenti e di conseguenza, l'impiego consapevole di siffatto SITREP (viziato da mendacio come sopra descritto), costituisce in capo all'agente che non è incorso nel concorso (110 c.p.), la responsabilità di cui all'articolo 489 c.p.

Ulteriore conseguenza, laddove il SITREP recante al suo interno elementi di mendacio (anche laddove il mendacio sia costituito da omissioni sostanziali nel contenuto), venga inconsapevolmente inoltrato e impiegato (tal quale) ad altri enti istituzionali (nel caso di specie Enti militari, Guardia Costiera libica, etc.) da un soggetto anch'esso istituzionale (nel caso di specie MRCC), si ipotizza l'integrazione del reato di cui agli articoli 48 e 479 del c.p. (falso per induzione, con intervento di autore immediato).

In ultimo, va rilevato che laddove, traendo origine dai dati mendaci contenuti nel SITREP, un Ente istituzionale (nel caso di specie MRCC) redige di proprio pugno un atto viziato da informazioni mendaci (anche laddove il mendacio sia costituito da omissioni sostanziali nel contenuto), si ipotizza l'integrazione del reato di cui agli articoli 48 e 489 del c.p. (uso di atto falso per induzione, con intervento di autore immediato).

* * *

Ciò posto, deve, innanzitutto, osservarsi che in base al tenore del capo d'imputazione non emerge affatto che le falsità sarebbero state commesse dagli imputati mediante il SITREP.

Di converso, nel capo d'imputazione viene evocata, con esclusivo riferimento alle condotte del 25 e 26.3.2017, l'omissione di specifiche informazioni nelle plurime comunicazioni inoltrate all'I.M.R.C.C. mediante posta elettronica.

Viceversa, con riferimento alle condotte del 22 e del 23.3.2017 nel capo d'imputazione non risulta indicato alcun documento informatico pubblico nel quale le specifiche informazioni sarebbero state omesse.

Allo stesso modo nel capo d'imputazione non viene richiamato alcun documento informatico pubblico nel quale sarebbero state attestate le circostanze false genericamente indicate.

Tanto premesso, va ora osservato che il reato contestato di cui agli artt. 479 e 491 bis c.p. è un reato proprio del pubblico ufficiale.

Pertanto, deve, innanzitutto, verificarsi la qualifica da riconoscere al comandante di una nave civile, con la precisazione che i rappresentanti della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO, in quanto appartenenti ad una organizzazione avente natura privatistica, non possono essere in alcun modo qualificati quali pubblici ufficiali.

Il comandante di una nave civile ha una natura ibrida, rivestendo la qualifica di pubblico ufficiale o di incaricato di pubblico servizio o di privato in relazione alle specifiche funzioni svolte.

Il comandante della nave assume la qualità di **pubblico ufficiale** in relazione alle funzioni:

- di ufficiale dello stato civile (art. 296 Cod. Nav.);
- di notaio per la ricezione dei testamenti (art. 611 c.c.);
- di ufficiale di polizia giudiziaria (art. 1235 Cod. Nav.) per i reati commessi a bordo in corso di navigazione e per gli atti di polizia giudiziaria ordinati o delegati dall'Autorità Giudiziaria.

Va, poi, notato che le annotazioni sul giornale nautico hanno una duplice natura e una differente efficacia probatoria in relazione alle funzioni svolte dal comandante della nave nell'effettuare le annotazioni.

Infatti, le annotazioni sul giornale nautico hanno valore di atto pubblico, se compiute dal capitano nell'adempimento delle funzioni pubblicistiche di cui all'art. 296 Cod. Nav., e di scrittura privata, se riguardano la condotta della nave e gli eventi di viaggio, con la conseguenza che la particolare efficacia probatoria attribuita dall'art. 178 Cod. Nav. alle annotazioni sul giornale nautico rende inoperanti le limitazioni di cui all'art. 2710 c.c., ma non vincola il giudice nell'apprezzamento dei fatti con esse attestati, inerenti tanto all'esercizio nautico quanto alla navigazione (Cass. Civ., Sez. 3, n. 17015, 28/06/2018, C. (Cigolini Carlo) contro R. (Di Libero Mariafederica), Rv. 649511).

Deve, poi, evidenziarsi che il comandante della nave civile assume la qualifica di **incaricato di pubblico servizio** in relazione alle funzioni di polizia di sicurezza svolte con riferimento al soccorso in mare e ai poteri esercitati sui naufraghi.

Invero, il comandante della nave civile battente bandiera italiana per alcune funzioni di polizia di sicurezza, come quelle afferenti al salvataggio in mare e quando esercita controllo e autorità sui naufraghi, operando quale agente dello Stato italiano ed estendendone la giurisdizione anche in acque internazionali, riveste la qualità di incaricato di pubblico servizio; per altre funzioni, come quelle certificative di tipo notarile e quelle surrogatorie dell'ufficiale di stato civile a bordo o anche per quelle doganali, è da ritenersi pubblico ufficiale (Cass., Sez. 5, n. 4557, 12/10/2023, S., Rv. 285977).

In tal modo, la complessa figura del comandante della nave, delineata dal codice della navigazione e connotata da profili privatistici e da altri pubblicistici (quali adempiere a tutte le prescrizioni di polizia, relative alla partenza ed all'arrivo delle navi, alla regolare tenuta dei documenti di bordo, al relazionare quanto a eventi straordinari, verificatisi nel corso del viaggio, all'autorità giudiziaria competente), è titolare anche degli obblighi di prestare soccorso a navi o ad aeromobili in pericolo (artt. 489 e 490 Cod. Nav.) (Cass., Sez. 5, n. 4557, 12/10/2023, S.).

L'art. 489 Cod. Nav. prescrive l'obbligatoria assistenza a nave in mare o in acque interne, quando vi sia pericolo per quest'ultima di perdersi, oltre che nel caso previsto nell'art. 485 Cod. Nav. di pericolo conseguente a urto, quando a bordo della nave o dell'aeromobile siano in pericolo persone.

Inoltre, la norma impone al comandante di nave, in corso di viaggio o pronta a partire, che abbia notizia del pericolo corso da una nave o da un aeromobile, di accorrere per prestare assistenza, quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza è portata da altri in condizioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

L'art. 490 obbliga il comandante, quando la nave in pericolo sia del tutto incapace di manovrare, a tentarne il salvataggio, ovvero, se ciò non sia possibile, a tentare il salvataggio delle persone che si trovano a bordo. È del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare persone che siano in mare o in acque interne in pericolo di perdersi.

Di tali obblighi, come di tutti quelli imposti dalla legge al comandante della nave ex art. 274 comma 2 Cod. Nav., non risponde l'armatore, proprio per la natura pubblicistica della specifica funzione assegnata dall'ordinamento, che svincola il comandante dal rapporto privatistico con l'armatore.

Difatti, a tal proposito, è stato osservato come la legge ponga a carico del comandante un complesso di obblighi funzionali alla sicurezza della navigazione, delle persone e delle cose, nel peculiare ambiente nel quale la navigazione opera.

Peraltro, sul punto il diritto interno risulta conforme, oltre che alle consuetudini internazionali, anche all'art. 98 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (c.d. UNCLOS), stipulata a Montego Bay il 10.12.1982, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 689/1994, secondo cui: "*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*"; e all'art. 10 della Convenzione internazionale sul salvataggio (c.d. *Salvage*), stipulata a Londra il 28.4.1989, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 129/1995, in base al quale: "*Ogni comandante è tenuto a prestare assistenza a qualsiasi persona che si trovi in pericolo di perdersi in mare, nella misura in cui ciò non arrechi gravi pregiudizi alla sua nave e alle persone a bordo*".

Tale ricognizione della normativa interna e sovranazionale evidenzia come il comandante della nave sia un incaricato di un pubblico servizio ex art. 358 c.p., relativamente al salvataggio in mare di persone e cose, nelle stesse forme richieste per gli analoghi doveri di salvataggio per le navi militari o comunque statali e in assenza dei poteri tipici della funzione pubblica (Cass., Sez. 5, n. 4557, 12/10/2023, S.).

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Il dovuto intervento di salvataggio, al quale è tenuto il comandante della nave, deve essere adempiuto sulla scorta delle indicazioni dei Centri di Coordinamento competenti per la Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo (c.d. SAR), stipulata ad Amburgo il 27.4.1979, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 147/1989, e, una volta operato il salvataggio, il comandante deve procedere alla consegna in un porto sicuro, oltre a dover adempiere durante il viaggio a una serie di obblighi di custodia e cura quanto ai naufraghi a bordo, in relazione ai profili sanitari, di identificazione, di conoscenza della volontà degli stessi di voler chiedere la protezione internazionale, dovendo infine anche denunciare l'evento del salvataggio, quale evento straordinario, al primo porto ai sensi dell'art. 304 Cod. Nav.: l'insieme di tali compiti conseguenti al salvataggio connota, anche sotto questo profilo, l'attività del comandante della nave come di pubblico servizio (Cass., Sez. 5, n. 4557, 12/10/2023, S.).

D'altro canto, trova applicazione l'art. 358 c.p. al comandante della nave civile, tenuto alle condotte di salvataggio, in quanto allo stesso non è richiesta una attività di semplice mansione d'ordine o di prestazione materiale, che escluderebbe la menzionata qualità: difatti, oltre alle competenze tecniche complesse e agli obblighi conseguenti al salvataggio sopra indicati, è richiesta, sia dalle richiamate disposizioni del codice della navigazione che dalle norme sovranazionali, la valutazione tecnica della sussistenza del pericolo per il natante e per le persone da soccorrere, la verifica in ordine alla utilità dell'intervento di salvataggio medesimo, nonché in ordine ai rischi sostenibili per il proprio natante, e per l'equipaggio e i passeggeri relativi. In sostanza si tratta di una valutazione complessa che certamente non può ritenersi riconducibile a mansioni d'ordine o materiali (Cass., Sez. 5, n. 4557, 12/10/2023, S.).

Pertanto, il comandante della nave civile, battente bandiera italiana, riveste la qualità di incaricato di pubblico servizio ex art. 358 c.p. quanto al salvataggio in mare di persone, in ragione degli obblighi di prestare soccorso a navi in pericolo previsti dalla normativa nazionale (artt. 489 e 490 Cod. Nav.) e sovranazionale (art. 98 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, c.d. UNCLOS, stipulata a Montego Bay il 10.12.1982, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 689/1994; art. 10 della Convenzione internazionale sul salvataggio, c.d. *Salvage*, stipulata a Londra il 28.4.1989, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 129/1995): quindi, il comandante opera quale agente dello Stato in acque internazionali, allorché esercita controllo e autorità sui naufraghi (Cass., Sez. 5, n. 4557, 12/10/2023, S.).

Allora, nel caso di specie, deve escludersi che il comandante della nave VOS PRUDENCE rivestisse la qualifica di pubblico ufficiale in relazione alle contestate condotte di falsità ideologica per

omissione, concernenti le funzioni svolte con riferimento ai soccorsi in mare, posto che nell'esercizio di tali funzioni aveva la qualifica di incaricato di pubblico servizio.

Ne discende, quindi, che già sotto il profilo della qualifica soggettiva non è, neanche astrattamente, configurabile il contestato delitto di falsità ideologica in documenti informatici pubblici nei confronti del comandante della nave VOS PRUDENCE, che rivestiva la qualifica di incaricato di pubblico servizio, tenuto conto che il predetto delitto ha natura di reato proprio e l'art. 479 c.p. individua quale soggetto attivo esclusivamente il pubblico ufficiale.

A tal proposito giova precisare che al comandante della nave privata, quale incaricato di pubblico servizio, non può estendersi la previsione di cui all'art. 493 c.p., in base alla quale le disposizioni sulle falsità commesse dai pubblici ufficiali si applicano anche agli incaricati di pubblico servizio esclusivamente nel caso in cui siano impiegati dello Stato o di altro ente pubblico.

Infatti, il delitto di falso in atto pubblico è configurabile nei confronti dell'incaricato di pubblico servizio, in virtù della estensione prevista dall'art. 493 c.p., solo se tale soggetto sia legato da un rapporto di pubblico impiego con lo Stato o con altro ente pubblico (in applicazione del principio, la Suprema Corte ha riqualificato il reato contestato al dipendente di una società di diritto privato, concessionaria di Poste Italiane s.p.a., a norma dell'art. 485 c.p. con conseguente annullamento senza rinvio della sentenza impugnata perché il fatto non è previsto dalla legge come reato) (Cass., Sez. 5, n. 12739, 20/02/2020, Tuttolomondo Pietro, Rv. 279157).

* * *

Va, poi, osservato che, in mancanza di specifiche indicazioni, contenute nel capo d'imputazione, in ordine alla tipologia di funzioni svolte e alle circostanze in ipotesi falsamente attestate, non è neanche possibile valutare in quale qualità - di pubblico ufficiale o di incaricato di pubblico servizio - il comandante avrebbe commesso la contestata condotta attiva di falsità ideologica in documenti informatici pubblici, con la conseguenza che, in considerazione della genericità dell'imputazione, deve escludersi la riconducibilità della condotta genericamente contestata nella fattispecie tipica di cui agli artt. 479 e 491 bis c.p. o in qualsiasi altra fattispecie di falsità ideologica, ivi compreso il reato di cui all'art. 1127 Cod. Nav.

* * *

Ciò posto in ordine alla qualifica soggettiva, devono, comunque, prendersi in esame le contestate condotte di falsità ideologica per omissione, posto che il reato ascritto agli imputati non è neanche in concreto configurabile, non solo per la mancanza di un atto pubblico o per il difetto della natura

pubblicistica del messaggio di posta elettronica, ma anche perché i fatti contestati (preventiva conoscenza dell'arrivo di imbarcazioni con migranti e individuazione di possibili scafisti) non risultano dimostrati e alcune informazioni (ingresso all'interno delle acque territoriali libiche) prima dell'inoltro della mail erano state già comunicate telefonicamente dalla nave VOS PRUDENCE ed erano in ogni caso a conoscenza dell'I.M.R.C.C.

Innanzitutto, deve sottolinearsi che, con riferimento alle informazioni del 22 e 23.3.2017, in ordine al previsto arrivo di gruppi di migranti in acque internazionali ricadenti in area SAR 1, manca qualsiasi atto o documento informatico pubblico - non indicato neanche genericamente nel capo d'imputazione - nel quale le predette informazioni avrebbero dovuto essere trasfuse.

Invero, il necessario presupposto per la configurabilità del reato di falso ideologico per omissione in atto pubblico è costituito dall'esistenza di un atto pubblico nel quale le attestazioni sono parziali o incomplete.

Il reato di falso ideologico per omissione non può riguardare l'atto nella sua interezza, assumendo rilevanza l'omissione che riguardi un singolo enunciato significativo di un atto che, tuttavia, nel suo complesso, deve essere formato (Cass., Sez. 5, n. 9192, 23/09/1996, Benussi S., Rv. 205942).

Pertanto, al di là delle valutazioni già espresse con riferimento alla corrispondente condotta contestata al capo 20), in ordine ai meri sospetti sul previsto arrivo di gruppi di migranti in acque internazionali ricadenti in area SAR 1 il 22 e il 23.3.2017 e all'insussistenza dell'obbligo giuridico di comunicare tali informazioni all'I.M.R.C.C. prima della valutazione in concreto dell'effettiva esistenza dei presupposti di un evento SAR⁹⁵, in mancanza di un documento informatico pubblico deve escludersi la riconducibilità della condotta contestata nella fattispecie di cui agli artt. 479 e 491 bis c.p. o in qualsiasi altra fattispecie di falsità ideologica, ivi compreso il reato di cui all'art. 1127 Cod. Nav.

* * *

Con riferimento, poi, alle informazioni relative agli eventi del 26.3.2017 va, innanzitutto, notato che le comunicazioni inviate tramite **posta elettronica ordinaria** non integrano documenti informatici pubblici aventi efficacia probatoria, rilevanti ai sensi dell'art. 491 bis c.p.

⁹⁵ L'art. 9 Regolamento (UE) 656/2014 del Parlamento e del Consiglio del 15.5.2014 (recante norme per la sorveglianza delle frontiere marittime esterne nel contesto della cooperazione operativa coordinata dall'Agenzia europea per la gestione della cooperazione operativa alle frontiere esterne degli Stati membri dell'Unione Europea) prevede che le valutazioni in ordine alla sussistenza per un'imbarcazione di una fase di incertezza, allarme o pericolo vanno effettuate nel corso di un'operazione marittima, precisando che la richiesta di assistenza da parte di un'imbarcazione non costituisce l'unico fattore per determinare l'esistenza di una situazione di pericolo.

Ai sensi dell'art. 1 comma 1 lett. p) D.L.vo 82/2005 il documento informatico è "*il documento elettronico che contiene la rappresentazione informatica di atti, fatti o dati giuridicamente rilevanti*".

Inoltre, l'art. 20 comma 1 bis D.L.vo 82/2005, concernente la validità e l'efficacia probatoria dei documenti informatici, stabilisce che "*il documento informatico soddisfa il requisito della forma scritta e ha l'efficacia prevista dall'articolo 2702 del Codice civile quando vi è apposta una firma digitale, altro tipo di firma elettronica qualificata o una firma elettronica avanzata o, comunque, è formato, previa identificazione informatica del suo autore, attraverso un processo avente i requisiti fissati dall'AgID ai sensi dell'articolo 71 con modalità tali da garantire la sicurezza, integrità e immutabilità del documento e, in maniera manifesta e inequivoca, la sua riconducibilità all'autore. In tutti gli altri casi, l'idoneità del documento informatico a soddisfare il requisito della forma scritta e il suo valore probatorio sono liberamente valutabili in giudizio, in relazione alle caratteristiche di sicurezza, integrità e immutabilità. La data e l'ora di formazione del documento informatico sono opponibili ai terzi se apposte in conformità alle Linee guida*".

Pertanto, la mail ordinaria è priva di efficacia probatoria; solo la posta elettronica certificata - definita dall'art. 1 comma 1 lett. v-bis) D.L.vo 82/2005 come sistema di comunicazione in grado di attestare l'invio e l'avvenuta consegna di un messaggio di posta elettronica e di fornire ricevute opponibili ai terzi - o i documenti muniti di firma digitale sono documenti informatici dotati di efficacia probatoria.

Nel caso di specie, in particolare, le mail inoltrate dal comandante della nave VOS PRUDENCE, CATANIA PIETRO MAURIZIO, il 26.3.2017 alle ore 8.06 e alle ore 17.56, all'I.M.R.C.C. sono prive di qualsiasi formalità e hanno natura meramente ricognitiva delle informazioni già fornite all'I.M.R.C.C.

Capoturno TLC

Da: VOS Prudence <bridge@vosprudence.fleetvroom.com>
Inviato: domenica 26 marzo 2017 08:05
A: operations@it.vroomoffshore.com; Broker MSF, CASSIANO Mario; COSTA Marcello; msfocb-boat-ic@brussels.msf.org; Michele Trainiti; Pete Brindie; msfocb-rome-dephom@brussels.msf.org; msfocb-rome-hom@brussels.msf.org
Cc: SMTA DEPT; SCAIOLA Guido; QHSE Dep; itmrc
Oggetto: Vos Prudence SAR Operation 26/03/2017

Good morning to all,
 follow state of facts

at 02:15 received a call from MRCC Roma about a wooden boat in position (33° 09'7 N - 012° 28'9 E)
 at 02:20 vessel underway to SAR location COG 185° speed 11 KTS
 at 04:40 vessel in SAR position (33° 07'60 N 012° 28'17 E)
 at 04:50 vessel approaching wooden boat
 at 04:55 Vos Prudence crew start preparing FRC port side
 at 05:00 FRC ready for lowering
 at 05:03 start lowering FRC port side
 at 05:05 FRC cast off and proceed to assist wooden boat
 at 05:07 FRC close to the refugees boat.
 at 05:10 throw 1st line from Vos Prudence to the wooden boat
 at 05:30 wooden boat alongside stbd side to the Vos Prudence (Pos. 33° 07'09 N 012° 28'09 E)
 at 05:35 start to transfer of people from wooden boat to Vos Prudence
 at 06:05 end transfer of people from wooden boat to our main deck
 at 06:20 wooden boat marked by MSF staff (SAR 26.03.17) cast-off from Vos Prudence
 at 06:25 MRCC Roma informed of the rescue, vessel in si-by waiting instruction from MRCC Roma
 at 06:35 Vos Prudence's Rib on board
 at 07:10 completed transferring the life-jacket from our main deck to the vessel Sea Eye by them Rib
 at 08:00 MSF main coordinator field inform us that we have on board more or less 412 persons

CATANIA Pietro Maurizio
 Vos Prudence Master

9004
 26 MAR. 2017 08:05
 : Unione delle istituzioni del Marittimo
 MARICCOGICAP
 Comando Operativo

Comanda Generale	
Controllo Operativo	
Comando	
SPOC	
SBAS	
CAPD TURNO TLC	
SALA SISTEMI	

ala Ufficio di servizio n° 1

Capoturno TLC

Da: VOS Prudence <bridge@vosprudence.fleetvroom.com>
Inviato: domenica 26 marzo 2017 17:56
A: itmrc
Cc: msfocb-boat-ic@brussels.msf.org; Michele Trainiti; Pete Brindie; CASSIANO Mario; CAVO Andrea; QHSE Dep; SCAIOLA Guido
Oggetto: Vos Prudence SAR Operation 26.03.2017

Buon pomeriggio,
 Con la presente Vi informiamo che abbiamo a bordo 540 persone delle seguenti nazionalità:

- Costa D'avorio
- Sierra Leone
- Nigeria
- Libia
- Algeria
- Marocco
- Eritrea
- Nepal
- Etiopia
- Bangladesh
- Pakistan

Nota: inoltre a bordo abbiamo un corpo che ci e' stato trasferito il giorno 24.03.2017 dalla nave Iaventa.

Come da conversazione telefonica Vi informo del nostro ETA a Trapani:

Giorno 28 Marzo in Mattinata (07:00)

Restiamo a Disposizione

Saluti

CATANIA Pietro Maurizio
 Vos Prudence Master

26 MAR. 2017
 18:04

ESTESCO

Unione delle istituzioni del Marittimo
 MARICCOGICAP
 Comando Operativo

Comanda Generale	
Controllo Operativo	
Comando	353-336
SPOC	
SBAS	
CAPD TURNO TLC	
SALA SISTEMI	

ala Ufficio di servizio n° 1

Quindi, tenuto conto del carattere informale delle mail in questione, deve escludersi che le comunicazioni inoltrate dal comandante della nave VOS PRUDENCE all'I.M.R.C.C. tramite posta elettronica ordinaria fossero idonee ad integrare dei documenti informatici pubblici.

Inoltre, in considerazione del tenore ricognitivo delle predette mail, va escluso che tali comunicazioni avessero efficacia probatoria.

In ogni caso le mail in questione non possono assumere la valenza di atto pubblico, quali atti interni rilevanti nella sequenza procedimentale complessa di formazione dei documenti ufficiali degli eventi SAR inoltrati dall'I.M.R.C.C. alle varie Autorità, posto che non costituiscono il necessario presupposto dei successivi passaggi procedurali.

Tanto più che le predette mail non sono affatto assimilabili, sia sul piano formale sia su quello sostanziale, al SITREP o al MISREP che racchiudono informazioni ben delineate negli schemi di documenti standard annessi al Piano SAR Marittimo Nazionale e derivanti dal Manuale IAMSAR.

SAR SITREP (in forma ridotta)

O (indicare se Distress o Urgency)
 FM (data e orario - la data va indicata sempre in UTC)
 TO (Autorità Coordinatrice)
 INFO I.M.R.C.C. (Destinatari ritenuti opportuni)
 BT (Destinatari ritenuti opportuni)
 UNCLASS
 SIC ICK
 SUBJ/SVH/SAR SITREP N° (Nome, nominativo internazionale, bandiera, sigla di iscrizione dell'unità
 A/IDENTIFICATIVO MEZZO SINISTRATO// oggetto del soccorso)
 B/POSIZIONE// (Latitudine e longitudine, o rilevamento e distanza, dell'unità o persona
 oggetto del soccorso)
 C/SITUAZIONE// (tipo di messaggio distress/urgency; data e ora; natura del sinistro: es,
 incendio, collisione, richiesta di assistenza medica, ecc.).
 D/NUMERO DI PERSONE A RISCHIO//
 E/ASSISTENZA RICHIESTA//
 F/AUTORITÀ COORDINATRICE//

SAR SITREP (in forma estesa)

G/DESCRIZIONE DEL SINISTRO // (Descrizione fisica dell'unità: es., I.f.t., T.S.L., colore scafo, ecc.;
 proprietario/armatore; carico trasportato; porto di partenza; porto di
 destinazione; mezzi di salvataggio collettivi ed individuali presenti a bordo,
 ecc. - allegare fotografie se disponibili)
 H/CONDIMETEO IN ZONA// (vento, stato del mare, temperatura dell'aria e del mare, visibilità,
 nuvolosità, pressione)
 J/AZIONI INIZIALI INTRAPRESE// (dal mezzo sinistrato e dall'Autorità Coordinatrice)
 K/AREA DI RICERCA// (come pianificata dall'Autorità Coordinatrice o dall'O.S.C.)
 L/ISTRUZIONI DI COORDINAMENTO// (O.S.C. designato, unità aeronavali partecipanti, comunicazioni, dati AIS
 e/o LRIT disponibili su navi in prossimità ecc.)
 M/PIANIFICAZIONE FUTURA// (Se del caso, immagini, mappe o collegamenti a siti web in cui sono
 N/INFORMAZIONI AGGIUNTIVE// disponibili ulteriori informazioni, Includere l'ora della conclusione
 dell'operazione S.A.R.)

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

MISREP

O Z (data e orario – la data va indicata sempre in UTC)
FM..... (mezzo impiegato)
TO..... (Autorità Coordinatrice)
INFO..... (Destinatari ritenuti opportuni)
BT
SIC ICJ
.....
SUBJ/SVHMISREP/N* //
A/DATE//
B/SCOPO MISSIONE//
C/ORARIO ALLERTAMENTO/(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)
D/ORARIO PARTENZA/(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)
E/ORARIO RIENTRO/(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)
F/ORE DI MOTO-VOLO//
G/UNITÀ IMPIEGATA//
H/GENERALITÀ PERSONE SOCCORSE//
I/CONDIZIONI SANITARIE// (Descrizione delle condizioni sanitarie, inclusi parametri vitali, diagnosi e trattamenti praticati, ecc. direttamente sulla scena ed all'arrivo/al rilascio ad altre autorità sanitarie. Allegare report sanitari se disponibili. NOTA: la distribuzione di report sanitari e di qualsiasi altra informazione personale dovrebbe tenere in considerazione la normativa sulla protezione dei dati personali)
J/AREA DI RICERCA//
K/AVVISTAMENTI//
RMKS-//
BT

A proposito del contenuto del SITREP o del MISREP va rimarcato che le informazioni da indicare, dopo la verifica di un evento SAR, attengono alla descrizione degli elementi essenziali delle operazioni di soccorso, con la conseguenza che esulano da tali schemi eventuali notizie - oggetto di contestazione - attinenti ad aspetti relativi alle ipotizzate condotte di favoreggiamento dell'immigrazione illegale.

Per completezza va, poi, osservato che, in tema di falso documentale, il falso ideologico per omissione è integrato allorché l'attestazione incompleta - perché priva dell'informazione su un determinato fatto - attribuisca all'atto il significato di un'attestazione non conforme ai fatti; tuttavia, la condotta illecita è configurabile soltanto se sussiste un relativo obbligo giuridico di rappresentazione (Cass., Sez. 5, n. 22200, 19/01/2017, P.M. in proc. Galeisoltani e altro, Rv. 270215).

Integra il reato di falso ideologico in atto pubblico la condotta del pubblico ufficiale che, formando un'attestazione, tace dati la cui omissione, non ultronea nell'economia dell'atto, produca il risultato di una documentazione incompleta e, comunque, contraria, anche se parzialmente, al vero (Cass., Sez. 6, n. 21969, 14/12/2012, Bardi e altri, Rv. 256544).

In tema di falso documentale, la falsità in atto pubblico può integrare il falso per omissione allorché l'attestazione incompleta - perché priva dell'informazione su un determinato fatto - attribuisca al tenore dell'atto un senso diverso, così che l'enunciato descrittivo venga ad assumere nel suo complesso un significato contrario al vero (Cass., Sez. 5, n. 5635, 10/12/2014, P.C. in proc. Iamele, Rv. 262668).

Al riguardo va rimarcato che dal confronto tra il contenuto delle mail - inoltrate dopo la conclusione degli eventi SAR - e gli schemi del SITREP o del MISREP non emerge alcun obbligo per il comandante della nave, nella descrizione degli elementi essenziali delle operazioni di soccorso, di indicare le informazioni oggetto di contestazione, ossia la precedente notizia del previsto arrivo di migranti, l'individuazione di possibili scafisti e il recupero di migranti all'interno delle acque

territoriali libiche che, a ben vedere, in base all'ipotesi accusatoria, sarebbero sintomatiche dell'ipotizzato favoreggiamento dell'immigrazione illegale.

A proposito dell'obbligo di comunicare all'I.M.R.C.C., in base agli schemi del SITREP o del MISREP, l'area di ricerca e le coordinate del punto del soccorso deve osservarsi che, nel caso di specie, il personale della nave VOS PRUDENCE aveva comunicato all'I.M.R.C.C. le coordinate dell'area di soccorso dell'evento SAR 338, tanto che nella scheda SAR dell'I.M.R.C.C. sono riportate le coordinate lat. 32°59'N long. 012°34'E che, a ben vedere, in mancanza di specificazione dei secondi e dei decimali, consentono di individuare un'area in parte ricadente all'interno delle acque territoriali libiche; peraltro, la circostanza che il rhib della nave VOS PRUDENCE fosse entrato, ancorchè di poco, all'interno delle acque territoriali libiche era stata comunicata telefonicamente dal personale della nave VOS PRUDENCE all'I.M.R.C.C. il 26.3.2017 alle ore 10.46Z (ore 12.46B) e nel corso della telefonata l'operatore dell'I.M.R.C.C. aveva avuto cognizione tramite la strumentazione della Centrale Operativa che la nave VOS PRUDENCE avesse sconfinato all'interno delle acque territoriali libiche, anche se tale sconfinamento non risulta in realtà avvenuto in quello specifico frangente.

Pertanto, deve escludersi che vi fosse uno specifico obbligo di comunicare con le predette mail ricognitive - in ogni caso non assimilabili agli schemi del SITREP o del MISREP - l'informazione che il recupero dei migranti fosse avvenuto all'interno delle acque territoriali libiche.

Inoltre, con specifico riferimento alle mail sopra riportate va sottolineato che, anche a voler ritenere le mail come incomplete per la mancata indicazione delle informazioni oggetto di contestazione, tale omissione non ha determinato alcuna sostanziale modificazione del significato del documento tale da renderlo contrario al vero.

Tanto più che le informazioni comunicate con la predetta mail del 26.3.2017 delle ore 8.06 sono corrispondenti agli accadimenti effettivamente verificatisi nell'evento SAR 333, come risulta dalle comunicazioni telefoniche intercorse tra la nave VOS PRUDENCE e l'I.M.R.C.C., con la conseguenza che non avrebbe assunto alcuna significativa rilevanza, rispetto alla corrispondenza del contenuto della mail allo svolgimento effettivo delle operazioni di soccorso dell'evento SAR 333, l'omessa informazione in ordine all'ipotizzata preventiva conoscenza della notizia del previsto arrivo di migranti in un'area e ad un orario predeterminati.

Ne discende che le contestate omissioni non sarebbero comunque idonee a determinare la lesione dell'eventuale funzione probatoria delle mail in relazione allo specifico contenuto per le quali sono state formate.

Sotto tali profili, quindi, difettano gli elementi costitutivi del contestato reato di falsità ideologica in documenti informatici pubblici.

* * *

In ogni caso, va sottolineato che, alla stregua degli elementi sopra riportati con riferimento alle condotte contestate al capo 20), deve ragionevolmente escludersi che il personale presente a bordo della nave VOS PRUDENCE fosse preventivamente e realmente a conoscenza della specifica circostanza che il 26.3.2017 alle ore 5.00 circa nell'area SAR 1 sarebbero giunte imbarcazioni con migranti, con la conseguenza che difetterebbe, comunque, qualsiasi informazione da comunicare all'I.M.R.C.C., sia in via preventiva, sia dopo le operazioni di soccorso dei migranti dell'evento SAR 333.

Quanto, poi, alla contestata omessa comunicazione dell'individuazione di uno scafista, deve evidenziarsi che dal tenore delle conversazioni ambientali n. 998 del 26.3.2017 delle ore 6.28Z (ore 8.28B) e n. 354 del 26.3.2017 delle ore 6.45Z (ore 8.45B)⁹⁶, tra CATANIA PIETRO MAURIZIO (1° UOMO) e il Primo ufficiale MAZZARELLO LORENZO (7° UOMO), emerge una mera deduzione di

⁹⁶ Conversazione ambientale n. 998 del 26.3.2017 delle ore 6.28Z (ore 8.28B), intercorsa, tra gli altri, tra CATANIA PIETRO MAURIZIO (1° UOMO) e il Primo ufficiale Mazzarello Lorenzo (7° UOMO):

7° UOMO: **tra di loro c'è lo scafista...** (inc.le)

6° UOMO: **no, no...**

1° UOMO: **perché che ha detto cose?**

4° UOMO: (ride)

6° UOMO: **no, no, no, no...**

7° UOMO: **quello con la camicia, quello con la camicia a quadri... lo vedi quello con la camicia a quadri che sta parlando (inc.le) quello là...**

1° UOMO: eh, eh!...

7° UOMO: **eh! uno di quello, quello lì, perché parla benissimo l'inglese e quando noi gli dicevamo state calmi, lui piglia e diceva...** (inc.le)

1° UOMO: (inc.le)

7° UOMO: poi non capisce (inc.le)

6° UOMO: quello là con la (inc.le)

7° UOMO: io avevo (inc.le) con quello lungo che c'è (inc.le)

1° UOMO: (inc.le)

4° UOMO: ma chi è (inc.le) qua?

6° UOMO: ah?

2° UOMO: (inc.le) di Michele quello con i capelli lunghi... (inc.le)

Il medesimo dialogo è oggetto della conversazione n. 354 del 26.3.2017 delle ore 6.45Z (ore 8.45B), riportata esclusivamente nell'informativa della Squadra Mobile della Questura di Trapani, del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato di Roma e del Nucleo Speciale di Intervento del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di Roma del 31.10.2017.

Dall'informativa di p.g. del 31.10.2017 risulta che nel corso della conversazione n. 354 del 26.3.2017 delle ore 6.45Z (ore 8.45B) il Primo ufficiale MAZZARELLO LORENZO, indicando un gruppo di persone, ha asserito: *"Fra di loro c'è lo scafista. Quello con la camicia (inc.). Lo vedi quello con la camicia a quadri che sta parlando con quello capellone? Uno di quelli.. quello lì. Perché parla benissimo l'inglese, e quando noi dicevamo: "state calmi" lui diceva: "parlo io, parlo io". Ora è andato su per la (inc.)"*. Nel contempo, un uomo ha affermato: *"si vedeva a bordo che era lui che gestiva"*. Quindi, MAZZARELLO LORENZO ha aggiunto: *"io avevo un dubbio anche con quello... l'ultimo che è sceso con la giacca di pelle"*.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

MAZZARELLO LORENZO in ordine all'individuazione di uno scafista, derivante dalla circostanza che il soggetto con la camicia a quadri parlasse in inglese e si fosse fatto avanti per interloquire con i soccorritori.

Una mera deduzione emerge anche dalle asserzioni dell'interlocutore non identificato - risultanti esclusivamente dalla trascrizione della p.g. della conversazione n. 354 del 26.3.2017 delle ore 6.45Z (ore 8.45B) - che ha sostenuto esclusivamente che il predetto soggetto "*gestiva*" la situazione a bordo, senza specificare con quali modalità si era manifestato il comportamento di "gestione" della situazione a bordo.

Orbene, va sottolineato che dalle predette deduzioni non emerge affatto che il soggetto indicato come scafista fosse stato alla guida del barcone dei migranti o avesse dato disposizioni per la guida del barcone e per l'organizzazione del viaggio, né emergono riferimenti da parte degli altri migranti alla funzione svolta dal predetto soggetto nell'organizzazione del viaggio o nel barcone durante la traversata o all'eventuale riscossione da parte dello stesso soggetto di somme di denaro pagate dai migranti per il viaggio.

Inoltre, deve rimarcarsi che dal dialogo in questione risultano due interventi di un interlocutore non identificato (6° UOMO) volti a smentire le affermazioni di MAZZARELLO LORENZO.

Emergono, pertanto, dei meri sospetti - fondati su elementi privi di significativa valenza dimostrativa - in ordine alla presenza a bordo della nave VOS PRUDENCE di uno scafista.

In tale quadro è ragionevole ritenere che il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO non abbia attribuito alcuna specifica rilevanza alle affermazioni di MAZZARELLO LORENZO ai fini dell'individuazione di un possibile scafista, tanto più che CATANIA PIETRO MAURIZIO durante le operazioni di soccorso e nel corso della stessa conversazione ambientale n. 998 del 26.3.2017 delle ore 6.28Z (ore 8.28B) era alle prese con molteplici incombenze per ripristinare l'assetto della nave VOS PRUDENCE dopo le operazioni di soccorso.

Sotto tale profilo, peraltro, va sottolineato che l'irrilevanza attribuita da CATANIA PIETRO MAURIZIO alle affermazioni di MAZZARELLO LORENZO deve essere posta in correlazione con l'affermazione emergente dalla successiva conversazione ambientale n. 459 del 28.3.2017 delle ore 13.50Z (ore 15.50B)⁹⁷, dalla quale risulta che CATANIA PIETRO MAURIZIO alle domande della p.g.

⁹⁷ Conversazione ambientale n. 459 del 28.3.2017 delle 13.50Z (ore 15.50B), intercorsa, tra gli altri, tra CATANIA PIETRO MAURIZIO (UOMO 1) e CUZZOLINO LUIGI (UOMO 2), poco dopo l'escussione a s.i.t. di CATANIA PIETRO MAURIZIO il 28.3.2017 alle ore 9.30 davanti al personale della Questura di Trapani:
UOMO 2 – si si (inc.) ciao, perciò, che vi hanno detto?

aveva risposto che in occasione delle operazioni di soccorso era impegnato in altre incombenze e non aveva posto attenzione all'individuazione di un possibile scafista (*"lui mi ha domandato, ma lei se n'è reso conto, ha capito se c'era qualcuno di loro che pilotava, gli ho detto no guardi io non, ero impegnato in altre cose, ma a me che cazzo me ne frega"*).

Pertanto, le conversazioni ambientali n. 998 del 26.3.2017 delle ore 6.28Z (ore 8.28B) e n. 354 del 26.3.2017 delle ore 6.45Z (ore 8.45B) non sono idonee a dimostrare la piena conoscenza da parte del comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO della presenza tra i migranti soccorsi di almeno un soggetto da identificare con certezza come scafista.

Al contempo, tenuto conto del tenore della frase pronunciata da CATANIA PIETRO MAURIZIO nella conversazione ambientale n. 459 del 28.3.2017 delle 13.50Z (ore 15.50B) (*"ero impegnato in altre cose, ma a me che cazzo me ne frega"*), non può ritenersi univocamente accertato che il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO, al momento dell'inoltro delle predette mail, avesse cognizione della presenza a bordo della nave VOS PRUDENCE di almeno un soggetto al quale riconoscere con certezza il ruolo di scafista.

D'altronde, non vi sono elementi per ritenere che KENNES MATTHIAS, FABBRI TOMMASO e TRAINITI MICHELE avessero consapevolezza della presenza a bordo della nave VOS PRUDENCE di possibili scafisti.

Ne discende, quindi, che non risulta dimostrata la sussistenza dell'informazione - oggetto della contestata omessa comunicazione all'I.M.R.C.C. - in ordine all'individuazione di almeno uno scafista.

Infine, con riferimento alla contestata omessa informazione del recupero dei migranti all'interno delle acque territoriali libiche, va ribadito che, in considerazione della comunicazione telefonica intercorsa tra la nave VOS PRUDENCE e l'I.M.R.C.C. il 26.3.2017 alle ore 10.46Z (ore 12.46B)⁹⁸ (*"il*

UOMO 1 – no, quello, il commissario appena, comandante io vorrei sapere una sua impressione no? gli ho detto guardi io è la prima missione che faccio, io finora sono stato impiegato in tratte commerciali, gli ho detto, io le posso parlare del mio lato marittimo, di uomo di mare, c'è per me quando salvo 540 persone, io mi sento appagato no? e orgoglioso, poi quello che c'è dietro, alle cose io non lo so, non so niente, mi è sconosciuto, poi loro sono convinti che dietro c'è un'organizzazione, loro fanno parte di un'organizzazione, di un'organizzazione criminale (inc.) non me l'ha detto apertamente, ma è ovvio che c'è un'indagine, c'è un'indagine aperta di tutti le procure, questi sanno le cose, questi sono d'accordo con gli scafisti, con i trafficanti, e loro prendono i sussidi,

UOMO 2 – stamattina Maurizio, (inc.) **lo scafista è quello col cappello e con lo zaino blu, perché lui è quello che guidava,**

UOMO 1 – **lui mi ha domandato, ma lei se n'è reso conto, ha capito se c'era qualcuno di loro che pilotava, gli ho detto no guardi io non, ero impegnato in altre cose, ma a me che cazzo me ne frega.**

⁹⁸ Comunicazione telefonica intercorsa tra la nave VOS PRUDENCE e l'I.M.R.C.C. il 26.3.2017 alle ore 10.46Z (ore 12.46B) dalla quale emerge la posizione della nave VOS PRUDENCE (lat. 33°00'3"N long. 012°34'1"E) e l'ingresso all'interno delle acque territoriali libiche:

UOMO 1 – Sì, Vos Prudence, avanti!

UOMO 2 – Sì, buongiorno! Buongiorno!

UOMO 1 – Buongiorno!

UOMO 2 – Allora, io vi volevo avvisare...

UOMO 1 – Sì, sì, sì, mi dica, mi dica.

UOMO 2 – Allora, **siamo arrivati dodici e trenta in posizione trentatré zero zero punto tre nord con longitudine dodici trentaquattro punto uno est e... in soccorso di un'imbarcazione, di un gommone...**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 2 - ...**con circa cento migranti a bordo.**

UOMO 1 – Sì.

UOMO 2 - E... solo che stiamo fermi qui in stand-by in questa posizione perché **siamo giusto sul bordo delle acque territoriali libiche, siamo giusto sulle dodici miglia.**

UOMO 1 – Sì. Eh, ma il gommone è fuori comunque, siete fuori, no?

UOMO 2 – Il... il gommone... **il gommone è poco dentro le dodici miglia**, infatti magari adesso mandiamo il... il nostro... la no... il nostro rescue boat per... per recupe...

UOMO 1 – Eh, ma **si è spostato, perché erano fuori prima!** Erano...

UOMO 2 – E... sono poco poco più...

UOMO 1 – Eh!

UOMO 2 – Sì, **sono poco poco più dentro le dodici miglia.**

UOMO 1 – Ma **le condizioni del mare come sono?**

UOMO 2 – E ora si sta...

UOMO 1 – Porta verso... **porta verso... verso sud?**

UOMO 2 – Condizioni del mare... **sì, sì.**

UOMO 1 – Ah, ecco perché.

UOMO 2 – **Abbiamo un po' di vento da nord, sì, e quindi scarrozza verso sud.**

UOMO 1 – Eh!

UOMO 2 – **Ora con il... con il nostro rescue boat cerchiamo di tirarceli sottobordo, in modo da tirarli fuori dal... dalle acque territoriali libiche.**

UOMO 1 – Ma **di quanto sono dentro?**

UOMO 2 - Di... **di poco, di poco**, non...

UOMO 1 – Perché **voi già siete dentro adesso!**

UOMO 2 – **Di poco dentro.**

UOMO 1 – Eh! **Voi adesso già mi risulta che siete dentro!**

UOMO 2 – Sì, noi siamo... **noi siamo sul bordo.** Eh, siamo sul... sì, **sul bordo e loro sono poco poco più dentro.**

UOMO 1 – Eh! **Vedo anche tutti gli al... tutti gli altri...** gli altri che ora stanno puntando verso sud, non vorrei che adesso si... ci sia un... un ingresso in massa nelle acque libiche. Eh!

UOMO 2 - E... no, no, no, no, no. Quelli... le altre navi sono in stand-by per ora e... siamo noi sul bordo e ci sono... **c'è il nostro pass rescue kart che sta andando a recuperare il... il gommone con i migranti per tirarlo sottobordo, per tirarlo fuori dalle acque libiche.**

UOMO 1 – Ho capito. Noi non riusciamo ad avere aggiornamenti dai libici per adesso? Volevo capire anche gli altri due.

UOMO 2 – Ah, ah!

UOMO 1 – Al radar, scusate, che cosa beccate? Che cosa prendete?

UOMO 2 - E... al radar... allora, ci sono qui il Sea Watch, il Sea Eye e lo Iuventa. Sì, e... sì, e...

UOMO 1 - Ma... no, ma dico verso l'interno delle acque libiche vedete... beccate qualcosa al radar?

UOMO 2 – No, no, per ora nulla, per ora nulla. Verso... verso le acque libiche, in acque territoriali libiche nulla per ora.

UOMO 1 – Uhm! Ho capito. Va bene, e...

UOMO 2 – Infatti abbiamo il radar settato sulle... sulle dodici miglia, in modo da vedere se magari dovesse avvicinarsi qualcuno.

UOMO 1 – Ho capito. **Mi date anche le condizioni del tempo e del mare**, per favore? Esatte, più o meno, quelle che rilevate.

UOMO 2 – Sì. **Abbiamo vento da nord su dieci nodi e... mare... e... altezza massima dell'onda un metro.**

UOMO 1 – Ok. Va bene, ho ricevuto tutto e... mi ra... **la nostra indicazione è quella di... di... chiaramente di evitare il più possibile ingressi in acque libiche e di seguire le indicazioni delle motovedette...**

UOMO 2 – Certo!

UOMO 1 - ...**se sono lì di passaggio.**

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

gommone è poco dentro le dodici miglia"), emerge come il personale a bordo della nave VOS PRUDENCE avesse comunicato, in tempo reale durante le operazioni di soccorso, l'ingresso, ancorché di poco, all'interno delle acque territoriali libiche del rhib della nave VOS PRUDENCE per riportare il gommone dei migranti nelle acque internazionali dopo che, a causa dello scarroccio in direzione Sud, era rientrato nel mare territoriale.

Inoltre, dalla comunicazione telefonica intercorsa tra la nave VOS PRUDENCE e l'I.M.R.C.C. il 26.3.2017 alle 10.46Z (ore 12.46B) ("*Voi adesso già mi risulta che siete dentro*"), emerge che nel corso della telefonata l'operatore dell'I.M.R.C.C. avesse piena contezza, tramite la strumentazione della Centrale Operativa, dell'ingresso della nave VOS PRUDENCE all'interno delle acque territoriali libiche, a causa dello scarroccio e delle difficoltà di manovra, anche se tale sconfinamento non risulta in realtà avvenuto in quello specifico frangente, ma, poco dopo, durante le operazioni di trasferimento dei migranti a bordo della nave dal gommone.

In tale quadro emerge, peraltro, che nella scheda dell'evento SAR 338 e nelle comunicazioni del 26.3.2017 dell'I.M.R.C.C. alla Guardia Costiera libica e a varie Autorità italiane sono riportate le coordinate dei soccorsi in posizione lat. 32°59'N long. 012°34'E, che, a ben vedere, in mancanza di specificazione dei secondi e dei decimali, consentono di individuare un'area in parte ricadente all'interno delle acque territoriali libiche.

UOMO 2 – Sì!

UOMO 1 - E... laddove, chiaramente...

UOMO 2 – Certo!

UOMO 1 - In realtà **l'ingresso in acque libiche dovrebbe essere evitato...** e... c'è poco da fare.

UOMO 2 – Certo, certo!

UOMO 1 - E...

UOMO 2 – Sì, sì, sì!

UOMO 1 – Noi non... assolutamente, non... non dia... non abbiamo nessun coordinamento, non diamo nessuna disposizione ed anzi vi... **vi esortiamo ad uscire dalle acque libiche. E... purtroppo... e... tut... non... non possiamo dirvi diversamente.**

UOMO 2 – Ricevuto, va bene.

UOMO 1 – Va bene?

UOMO 2 – Ci teniamo fuori comunque dalle a... dalle... dalle acque libiche. La ringrazio.

UOMO 1 – Salve, grazie.

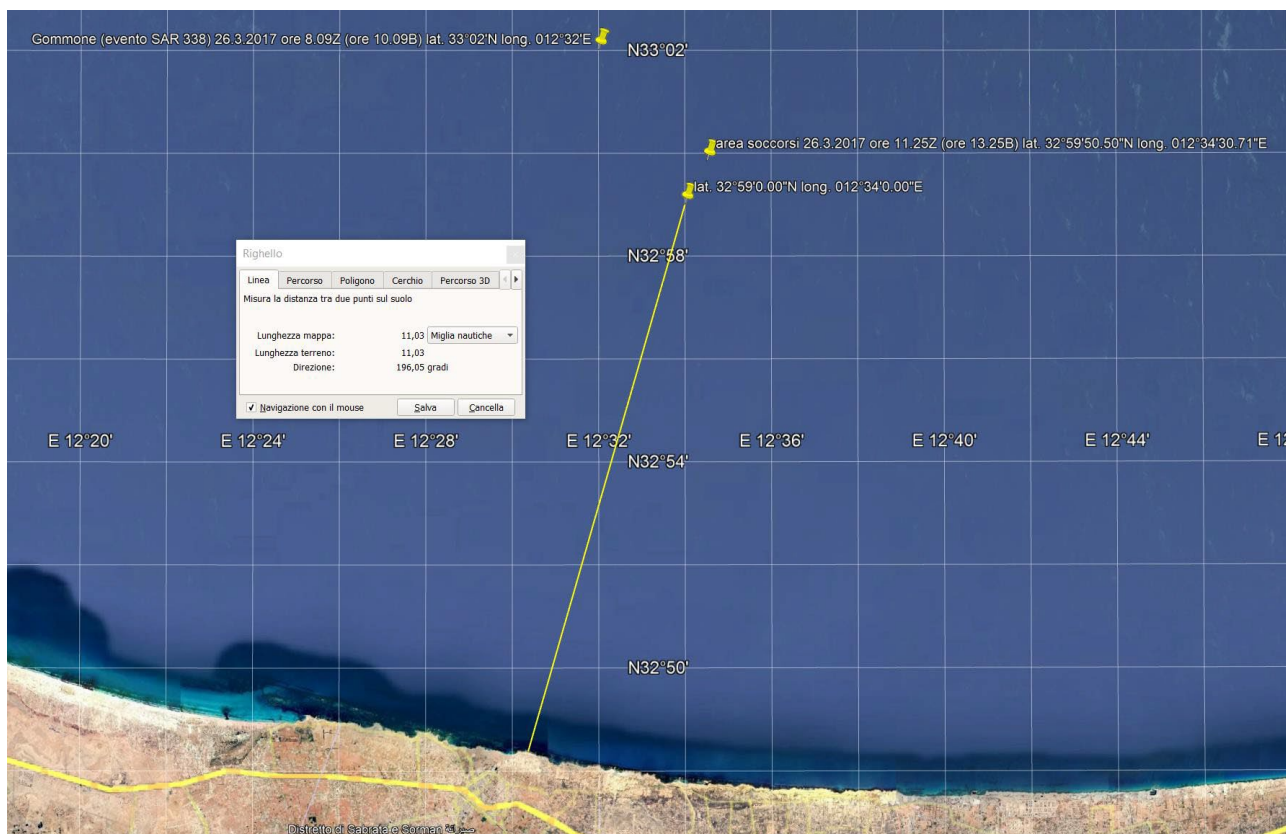
UOMO 2 - Ci... ci aggiorniamo.

UOMO 1 – Salve.

UOMO 2 – Arrivederci, arrivederci.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.



Per completezza, infine, va evidenziato che il comandante CATANIA PIETRO MAURIZIO il 28.3.2017, all'esito della sua escussione a s.i.t., ha consegnato alla p.g. l'estratto del Giornale nautico della nave VOS PRUDENCE relativo alle giornate del 24 e 26.3.2017.


ESTRATTO GIORNALE NAUTICO - LIBRO SECONDO DEL PSV VOS PRUDENCE

GIORNALE GENERALE DI CONTABILITA'
Della P.S.V. Express VIII B.V. sede operativa, LAGE MONSTEN 17
4822 NJ - BREDA - NETHERLANDS (Paesi Bassi)
Iscritta al Compartimento marittimo di Ancona al nr. 12 del R.L.
Stazza lorda 2937 T / Stazza netta 924 T / Numero IMO 9664213
Comandata dal Capt. Pietro Maurizio CATANIA Matr.19031/P / CT

A pagine 113-114 del suddetto giornale Leggesi:

VENERDI' 24 MARZO 2017 OFFSHORE LIBIA attivita' SAR, in q 33 20.40 N - A 012 29.50 E, alle ore 10:55 vengo informato dal coordinator di Medici senza frontiere presente a bordo, Sig. Matthias Kennes, che bisogna ricevere a bordo nel locale adibito ad obitorio, il corpo di una persona, precedentemente recuperato dalla nave denominata Juventa di nazionalita' olandese PK2609 - MMSI 244870962 impegnata in operazioni SAR in posizione q 33 11.4 N A 012 12.7. Nave ferma, alle 14:00 si procede all'ammalino del FRC di dritta, imbarcato a bordo, il 2° Ufficiale di cop. Sig. Cuzzolino Luigi, Cowain Sig. George K. Bonney e quattro component staff medici di msf. FRC procede verso Juventa. Ore 11:25 FRC recupera il corpo. FRC ritorna, alle ore 11:27 FRC, sotto bordo di dritta, si procede al trasferimento del corpo (chiuso in apposite sacco "dead bag" con suo di barilla e gru di bordo. Ore 11:29, il corpo viene sistemato in obitorio di bordo dal personale di msf. Ore 11:34. Recuperata FRC a bordo. Informo MRCC (Roma) e CSO Sig. Scialoja diudo. Alle ore 11:35 MRCC (Roma) istruisce di effettuare attivita' SAR in area: 133 10.0 N - 012 17.50 E; 2) 33 10.0 N - 012 23.40 E; 3) 33 04.90 N - 012 23.40 E; 4) 33 04.90 N - 012 17.50 E. Alle ore 14:00, nave in posizione area di ricerca inizia attivita' SAR. OMISSIS


IL COMANDANTE
Pietro Maurizio CATANIA


ESTRATTO GIORNALE NAUTICO - LIBRO SECONDO DEL PSV VOS PRUDENCE

GIORNALE GENERALE DI CONTABILITA'
Della P.S.V. Express VIII B.V. sede operativa, LAGE MONSTEN 17
4822 NJ - BREDA - NETHERLANDS (Paesi Bassi)
Iscritta al Compartimento marittimo di Ancona al nr. 12 del R.L.
Stazza lorda 2937 T / Stazza netta 924 T / Numero IMO 9664213
Comandata dal Capt. Pietro Maurizio CATANIA Matr.19031/P / CT

A pagine 114/115 del suddetto giornale Leggesi:

DOMENICA 26 MARZO 2017 OFFSHORE LIBIA - Area SAR - q 33 26.80 N - A 012 29.90 E. Guardia regolare, Security Iv.1. Alle ore 02.15 h. Riceviamo chiamata telefonica da IMRCC ROMA, la quale ci chiede di dirigere in q 33 09.07 N - A 012 28.06 E, per operazioni SAR, essendo segnalata la presenza di un natante di legno con persone a bordo. Alle ore 02.20, informo il coordinatore di MSF presente a bordo, Sig. MATTHIAS KENNES mettendolo al corrente delle istruzioni ricevute da IMRCC. Nave in navigazione verso punto SAR - con RV 181 - Vn 12 Kts. Alle ore 04.40 lo avvicinamento, in area presenti unita' di SAR, SEA HOPE, ACQUARIUS-JUVENTA. Alle ore 04.50, inizio avvicinamento a barcone pieno di persone. Ore 04.55 si prepara FRC all'ammalino, alle ore 05.03, ammalino FRC, 05.05, FRC in acqua, libero, in allontanamento dalla murata procede verso barcone di legno per assistenza. Alle ore 05.30, barcone sottobordo nostro lato Dr in q 33 07.09 N A 012 28.09 E. Alle ore 05.35, bisceglina pronta, inizio trasferimento persone a bordo. Alle ore 06.06, trasferimento completato, alle ore 06.20, barcone segnato da parte del personale MSF, si liberano le barrette e come da istruzioni si lascia alla deriva. Alle ore 06.25 si informa IMRCC dell'avvenuto recupero circa 460 persone, al momento non ho dati precisi riguardo al numero esatto e alle Nazionalita' di provenienza, verranno registrati sul presente giornale appena saranno accertati. Alle ore 06.35 si recupera FRC a bordo, contemporaneamente si trasferiscono Giubbotti di salvataggio usati dai migranti sull'unita' di appartenenza (SEA HEY 8) a mezzo del loro FRC. Alle ore 07.16, come da istruzioni ricevute da IMRCC, si dirige verso area SAR 1 in q 33 20.4 N A 012 29.5 E, RV 300, Vn 5.5 Kts. OMISSIS. Alle ore 16.55, ricevo istruzioni da MRCC ROMA, di dirigere verso porto di TRAPANI, si elabora navigazione con da M18-FLT-OPS-F-501. DTG 335 NM. Si informa MRCC su nostro ETA a TRAPANI, previsto per il giorno 28 di Marzo 2017 alle ore 07.00 LT. Alle ore 18.00, in q 33 20.00 N A 012 21.00 E si assume RV 013-Vn 10 Kts. inizio navigazione per TRAPANI. Totale persone a bordo: 17 equipaggio, 17 MSF staff, Migranti Recuperati sono 541 di Nazionalita': COSTA D'AVORIO, SIERRA LEONE- NIGERIA- LIBYA- ALGERIA- MAROCCO- ERITREA- NEPAL- ETIOPIA- BANGLADESH- PAKISTAN. OMISSIS.


IL COMANDANTE
Pietro Maurizio CATANIA


ESTRATTO GIORNALE NAUTICO - LIBRO SECONDO DEL PSV VOS PRUDENCE

GIORNALE GENERALE DI CONTABILITA'
Della P.S.V. Express VIII B.V. sede operativa, LAGE MONSTEN 17
4822 NJ - BREDA - NETHERLANDS (Paesi Bassi)
Iscritta al Compartimento marittimo di Ancona al nr. 12 del R.L.
Stazza lorda 2937 T / Stazza netta 924 T / Numero IMO 9664213
Comandata dal Capt. Pietro Maurizio CATANIA Matr.19031/P / CT

A pagine 115 del suddetto giornale Leggesi:

LUNEDI' 27 MARZO 2017 In data odierna si riporta che Domenica 26 Marzo 2017 alle ore 10:50 Riceviamo una chiamata dalla nave della guardia costiera CP940 di dirigersi in posizione q33 00.46 N A 012 34.88 E per assistenza ad un gommonone con circa 100 persone, alle ore 12:35 in area SAR FRC sinistra pronto per essere ammalinato, alle ore 12:40 viene approntato il FRC di sinistra alle ore 12:45 FRC in acqua procede per assistere il gommonone alle ore 12:50 viene informata MRCC (Roma) sulla situazione. Alle ore 12:52 vengo informato dal FRC che il gommonone e' stato raggiunto e si inizia a rimorchiare con lo stesso verso la nostra nave, alle ore 13:25 gommonone ormeggiato sul nostro lato dritto, iniziano operazioni di trasferimento delle persone. Alle ore 13:50 fine imbarco persone, il gommonone viene marcato da msf e si lascia lo stesso alla deriva. Alle ore 14:00 il FRC viene recuperato a bordo sul lato sinistro ed assicurato, viene informata MRCC (Roma) del completamento delle operazioni si rimane in attesa di istruzioni da parte di MRCC (Roma). OMISSIS.


IL COMANDANTE
Pietro Maurizio CATANIA

In definitiva, alla stregua degli elementi esaminati e delle argomentazioni svolte le condotte ascritte agli imputati non sono riconducibili nello schema tipico della fattispecie di falso ideologico in documento informatico pubblico, di cui agli artt. 479 e 491 bis c.p., e, comunque, i fatti contestati (preventiva conoscenza dell'arrivo di imbarcazioni con migranti e individuazione di possibili scafisti) non risultano dimostrati e alcune informazioni (ingresso all'interno delle acque territoriali libiche) prima dell'inoltro della mail erano state già comunicate telefonicamente dalla nave VOS PRUDENCE ed erano in ogni caso a conoscenza dell'I.M.R.C.C., con la conseguenza che non è configurabile neanche qualsiasi altra fattispecie di falsità ideologica, ivi compreso il reato di cui all'art. 1127 Cod. Nav..

Pertanto, nei confronti di CATANIA PIETRO MAURIZIO, KENNES MATTHIAS, FABBRI TOMMASO e TRAINITI MICHELE deve emettersi sentenza di non luogo a procedere in ordine all'imputazione di cui al capo 21) perché il fatto non sussiste.

10. CAPO 27)

Al capo 27) a CATANIA PIETRO MAURIZIO (unitamente ad ARENA IGNAZINO, per il quale si procede separatamente), in concorso con CAVO ANDREA (amministratore delegato della VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.), GIANARDI MARCO (persona designata a terra - D.P.A. Designated Person Ashore - della VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.), VATTUONE CRISTIANO (gestore della flotta - Fleet

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

manager - della VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.) SCAIOLA GUIDO (responsabile della qualità e sicurezza - Quality Health Safety Environment manager e C.S.O. Company Security Officer - della VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.), TORRE GIULIO (responsabile degli equipaggi - Crew Officer - della VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.), separatamente giudicati, si contestano le contravvenzioni di cui agli artt. 1216 e 1231 Cod. Nav.

Nello specifico, a CATANIA PIETRO MAURIZIO, quale comandante della nave VOS PRUDENCE, si contesta di aver impiegato - tra il 20.3.2017 ed il 5.5.2017 e tra il 15.7.2017 ed il 31.8.2017 - la nave VOS PRUDENCE, noleggiata dalla VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L. alla O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO, con modalità ed in circostanze per le quali le **abilitazioni alla navigazione** (in particolare i **certificati statuari di sicurezza**, citati, tra l'altro, nell'art. 2 comma 1 lett. i) D.L.vo 104/2011), nonché i documenti comprovanti l'esistenza dei **requisiti di navigabilità** (in particolare il **certificato di classe**), risultavano assenti perché mai conseguiti o insufficienti all'impiego effettivo e perdurante dell'unità.

In particolare, si presuppone che la nave VOS PRUDENCE fosse dotata di un sistema di gestione della sicurezza derivante dal Codice Internazionale di gestione della sicurezza (International Safety Management - ISM) della Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), stipulata a Londra l'1.11.1974, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 313/1980, nonché della certificazione "statutaria" inerente alla sicurezza della navigazione (di cui all'art. 2 comma 1 lett. i) D.L.vo 104/2011) relativa alle sole tipologie di nave rispettivamente indicate nei relativi certificati pertinenti per ogni espressa finalità, quali "**Other cargo ship - nave da carico di altro tipo**", "**special purpose ship - nave per servizi speciali**", "**offshore supply vessel - nave di appoggio per piattaforme off-shore**", e non fosse invece dotata di alcun certificato di sicurezza per **nave passeggeri**.

In tale quadro a CATANIA PIETRO MAURIZIO si addebita di aver pianificato, progettato e impiegato la nave VOS PRUDENCE per il fine esclusivo di ricerca e soccorso in mare ("**Search And Rescue - SAR**"), attività non prevista dall'ordinamento giuridico italiano per le navi private e non contemplata nelle certificazioni statutarie.

In tal modo a CATANIA PIETRO MAURIZIO si ascrive di aver orientato numerosi viaggi e di aver eseguito attività proprie di una tipologia di nave diversa con imbarco di un numero di persone, oltre all'equipaggio, sempre superiore a 12, situazione inquadrabile nell'esclusivo novero della "nave passeggeri" per le cui finalità la nave VOS PRUDENCE non era certificata.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Con tali condotte a CATANIA PIETRO MAURIZIO si contesta di aver aderito ad un contratto di noleggio che prevedeva prestazioni (di *search and rescue*, interventi di emergenza e recupero di persone in pericolo) non consentite dalla legge.

Al contempo, a CATANIA PIETRO MAURIZIO si addebita di non aver in tal modo osservato numerose disposizioni di legge e di regolamento in materia di sicurezza della navigazione tra cui: art. 1 comma 1 lett. e) e ss. D.L.vo n. 45/2000; Capitoli I (regola 12), II-1, II-2, III, V, IX (regola 3.1) e altri della Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (c.d. SOLAS), stipulata a Londra l'1.11.1974, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 313/1980; codice ISM di cui alla regola 1.1 del Capitolo IX della Convenzione SOLAS; art. 5 e ss. Regolamento CE n. 336/2006; annessi IV e V della Convenzione internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento causato da Navi (c.d. MARPOL 73/78), adottata a Londra il 2.11.1973, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 662/1980 e con L. 438/1982; codice IMO di sicurezza per le navi adibite a servizi speciali (RES. MSC.266-84 del 13.5.2008); L. 1045/1939; art. V e titolo 5 della Convenzione internazionale sul lavoro marittimo (Maritime Labour Convention), adottata a Ginevra il 23.2.2006, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 113/2013; D.L.vo 271/1999 e D.L.vo 108/2005; Convenzioni internazionali sull'alloggio dell'equipaggio a bordo di nave ILO 92 e 133, adottate a Ginevra il 18.6.1949 e il 30.10.1970, ratificate e rese esecutive in Italia con L. 158/1981; art.1 comma 1 punto 50, nonché artt. 13, 177 e 178 D.P.R. 435/1991; art. 3 lett. e) L. 616/1962; D.L.vo 104/2011; Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo (c.d. SAR), stipulata ad Amburgo il 27.4.1979, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 147/1989; D.P.R. 662/1994; principi fondamentali della Convenzione SOLAS e risoluzioni e documenti IMO (International Maritime Organization) in materia di Automatic Identification System (AIS); Manuale Internazionale sulla ricerca e soccorso aeronautico e marittimo (IAMSAR); principi fondamentali della Convenzione MARPOL 73/78; principi fondamentali del codice della navigazione italiano (R.D. 327/1942), con particolare riferimento alla materia del soccorso in mare e dei doveri del comandante e dell'armatore.

Tanto premesso, deve osservarsi che l'art. 2 comma 1 lett. i) D.L.vo 104/2011 definisce il **certificato statutario** come il certificato rilasciato dallo Stato o, per suo conto, da un organismo riconosciuto conformemente alle convenzioni internazionali.

L'art. 2 comma 1 lett. m) D.L.vo 104/2011 definisce il **certificato di classe** come il documento rilasciato da un organismo riconosciuto che certifica l'idoneità delle navi a determinati impieghi o servizi secondo le norme e procedure fissate e rese pubbliche dall'organismo stesso.

A tal proposito va evidenziato che la p.g. - nell'informativa della Squadra Mobile della Questura di Trapani, del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato di Roma e del Nucleo Speciale di Intervento del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di Roma del 10.6.2020 - ha delineato nei seguenti termini la distinzione tra certificato statutario e certificato di classe:

il **certificato di classe** viene utilizzato comunemente nello *shipping* per attestare in sede contrattuale (noleggio, assicurazione, etc.) la idoneità strutturale e meccanica, nonché la conformità costruttiva e manutentiva dell'unità rispetto alle regole di classificazione.

La **certificazione statutaria**, finalizzata alla sicurezza della navigazione, alla salvaguardia della vita umana in mare ed alla tutela dell'ambiente marino, ad assicurare la conformità delle condizioni di vita e lavoro a bordo, per contro, è necessariamente rilasciata a pena del divieto di circolare per i mari, secondo dei *format* tipizzati, nonché seguendo modelli gestionali e rigidissime procedure prestabilite (rilascio, rinnovo, visite occasionali, addizionali, etc.).

Concludendo, seppure una nave fosse dotata di un **certificato di classe** che la definisce idonea tecnicamente allo svolgimento di un determinato servizio, questo non è assolutamente sufficiente affinché quello stesso servizio possa essere svolto. Ai fini dell'abilitazione allo svolgimento di una determinata tipologia di attività e navigazione, infatti, è necessario che la stessa nave soddisfi tutti i requisiti previsti dalle applicabili e vigenti convenzioni internazionali (così come dalle altre norme nazionali vigenti ed applicabili) e che tale rispondenza si desuma dai rispettivi certificati in corso di validità. In altre parole, la restrizione maggiore dei **certificati statutari** diviene vincolante e preclusiva all'esercizio stesso: vale a dire che se i certificati statutari circoscrivono l'operatività della stessa nave ad un determinato ambito – per tipologia di nave, tipologia gestionale della *company* e della nave stessa da quest'ultima gestita nell'ambito ISM, consistenza delle dotazioni di sicurezza, consistenza delle dotazioni pertinenti in materia di antinquinamento o di condizioni di vita e lavoro a bordo, etc. – l'eventuale idoneità tecnica più estensivamente sancita dal certificato di classe non è assolutamente sufficiente – da sola – ad ampliare l'ambito operativo dell'unità.

In tale quadro dalla predetta informativa di p.g. del 10.6.2020 emerge l'ulteriore distinzione tra l'attività di "*rescue*", ossia di soccorso, e quella di "*salvage*", ossia di salvataggio.

Al riguardo la p.g. ha precisato che le navi private non possono svolgere usualmente il servizio di ricerca e soccorso in mare (*Search and Rescue Service*), posto che la Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo (c.d. SAR), stipulata ad Amburgo il 27.4.1979, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 147/1989, ha riservato tale servizio alle navi istituzionali, essendo prerogativa dei governi e rimanendo salva per le navi private la sola possibilità di svolgere il soccorso obbligatorio occasionale.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Il coordinamento del soccorso in mare è prerogativa del MRCC (*Maritime Rescue Coordination Center* - Centrale Operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera di Roma) che può avvalersi di altre unità private per il soccorso obbligatorio.

Tanto premesso, nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 si osserva che le Regole di classificazione del RINa prevedono la **notazione di classe "Rescue Ship"**, per navi destinate al servizio speciale di salvataggio o soccorso, per il quale esse sono dotate di specifici dispositivi e/o dotazioni.

Secondo la prospettazione della p.g. la portata delle Regole di classificazione del RINa è limitata alla conformità e robustezza costruttiva, strutturale e manutentiva delle navi, mentre non "abilita" di per sé la nave ai fini della sicurezza della navigazione.

Tanto più che l'art. 13 comma 1 lett. c) D.P.R. 435/1991 tra i servizi speciali di abilitazione di una nave prevede esclusivamente il salvataggio (*Salvage*), mentre non contempla il soccorso (*Rescue*) che, a sua volta, è disciplinato dal D.P.R. 662/1994.

La definizione di **salvataggio** deriva dalla Convenzione internazionale sul salvataggio (c.d. *Salvage*), stipulata a Londra il 28.4.1989, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 129/1995, che classifica come operazione di salvataggio ogni atto o attività intrapresa per assistere una nave o ogni altro bene in pericolo in acque navigabili o in qualsiasi altro corso d'acqua.

La definizione di **soccorso** deriva dalla Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo (c.d. SAR), stipulata ad Amburgo il 27.4.1979, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 147/1989, che classifica come soccorso un'operazione finalizzata a recuperare persone in pericolo, fornendo loro le prime cure mediche o necessità e consegnandole in un luogo sicuro.

Al contempo, il "*servizio di ricerca e soccorso*" è definito dalla Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo (c.d. SAR) come lo svolgimento del monitoraggio di situazioni di pericolo, delle comunicazioni, del coordinamento e delle funzioni di ricerca e soccorso inclusa la fornitura di consigli medici, assistenza medica primaria, evacuazione medica, attraverso l'uso di risorse pubbliche e private, inclusi gli aeromobili in cooperazione, le navi e altri mezzi e installazioni.

Secondo l'interpretazione accolta nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 il salvataggio attiene ai beni, mentre il soccorso attiene alla salvezza delle persone e alla salvaguardia della vita umana in mare.

A ciò, però, deve aggiungersi che l'art. 1 comma 1 lett. a) D.P.R. 662/1994 definisce "**soccorso marittimo**" come "*tutte le attività finalizzate alla ricerca e al salvataggio della vita umana in mare*".

Nel quadro delineato, nella predetta informativa di p.g. del 10.6.2020 è riportato il **Certificato di Classe** della nave VOS PRUDENCE del 23.8.2016 nel quale figura la notazione di classe "*rescue*", con

N. 4060/2016 R.G.N.R.
 N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

la previsione del particolare equipaggiamento della nave per il recupero e l'alloggio di 120 naufraghi in navigazione illimitata (150 naufraghi in navigazione entro 150 miglia e 10-12 ore di navigazione dalla costa):

SHORT TERM
CERTIFICATO DI CLASSE
CERTIFICATE OF CLASS
 N. 91088-R023-001


 RINA No. 91088

Numero IMO 9664213
 IMO number

Nome della nave VOS PRUDENCE
 Name of ship

Armatore PSV EXPRESS VIII B.V.
 Owner

Nominativo internazionale IBCH Bandiera Italia
 Distinctive number or letters Flag Italy

Cantiere e luogo di costruzione FUJIAN SOUTHEAST SHIPYARD - FUJIAN
 Shipyard - place of built

Data di costruzione 04 May 2013 Data di entrata in esercizio May 2013
 Date of built Date of commissioning

Lunghezza fuori tutto Overall Length	75.00 m	Stazza lorda Gross Tonnage	2937 GT	Stazza netta Net Tonnage	924 NT
Lunghezza fra le perpendicolari Length between Perpendiculars	67.85 m	Larghezza di costruzione Moulded Breadth	17.25 m	Altezza di costruzione Depth	8.00 m

Numero motori principali 2 Potenza totale 4412 kW
 Number of main engines Total power

SI CERTIFICA che la nave suddetta è stata sottoposta agli accertamenti prescritti dai vigenti Regolamenti per la Classificazione e, sulla base di quanto accertato, è stata classificata con le seguenti caratteristiche di classe (*)
 THIS IS TO CERTIFY that the above ship has been surveyed in accordance with the Classification Rules and, on the basis of the survey report submitted, has been assigned the class (*)

C > supply vessel - rescue ; all recovery ship - flash point > 60° C ; fire-fighting ship - 1 ; unrestricted navigation

vincolate al bordo libero di cui al relativo certificato
 based on the freeboard indicated in the Load Line Certificate

con notazioni aggiuntive di Classe: AUT-JMS; > DYNAPOS AM - R; LSF 0.1%; SPS
 with additional Class notations:

Il presente certificato è valido fino al: 22 January 2017
 This certificate is valid until:

La validità può essere estesa a giudizio di RINA SERVICES S.p.A. quando previsto dai Regolamenti.
 The validity may be extended at RINA SERVICES S.p.A.'s decision where allowed by the Rules.

Questo certificato sarà considerato nullo qualora non siano osservate le prescrizioni dei vigenti Regolamenti.
 This certificate will be invalidated whenever the requirements of the Rules are not complied with.

Rilasciato a: ANCONA
 Issued at:

il: 23 August 2016
 on:


 ANTONIO MARITO
 RINA SERVICES S.p.A.

**Il servizio e la navigazione sono descritti a pagina 2
 Service and navigation are described at page 2

Form CLAC_IT - 11/2009 - L5

Questo certificato è composto di 4 pagine
 This certificate consists of 4 pages

Servizio / Service

supply vessel - rescue ; all recovery ship - flash point > 60° C ; fire-fighting ship - 1

Nave adibita al trasporto ed allo stoccaggio di materiali e dotazioni particolari e/o utilizzata per fornire attrezzature ed assistenza per l'esecuzione di determinate attività;

particolarmente equipaggiata per recupero ed alloggio di naufraghi come segue:

Condizione operativa A: N.120 naufraghi in navigazione illimitata;
 Condizione operativa B: N.150 naufraghi limitata alla navigazione in cui la nave non si allontani più di 150 Miglia e non più di 10-12 ore di navigazione dalla costa;

equipaggiata con sistemazioni fisse e/o dotazioni mobili per la rimozione di prodotti oleosi, eventuale punto di infiammabilità superiore a 60° C, dalla superficie del mare, la loro ritenzione a bordo, il loro trasporto e la successiva scarica; abilitata specificamente ed equipaggiata per combattere gli incendi.

Ship intended for the carriage and/or storage of special material and equipment and/or which is used to provide facilities and assistance for the performance of specified activities;

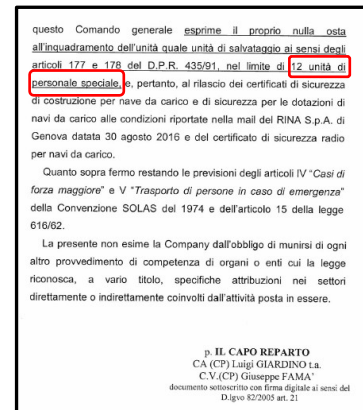
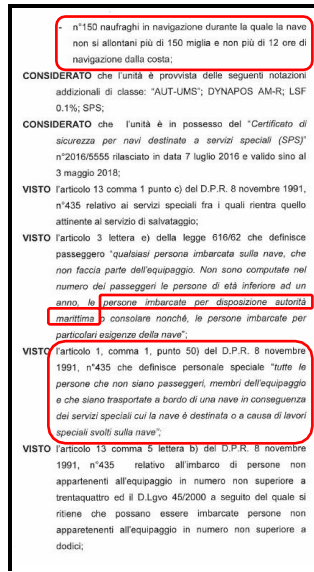
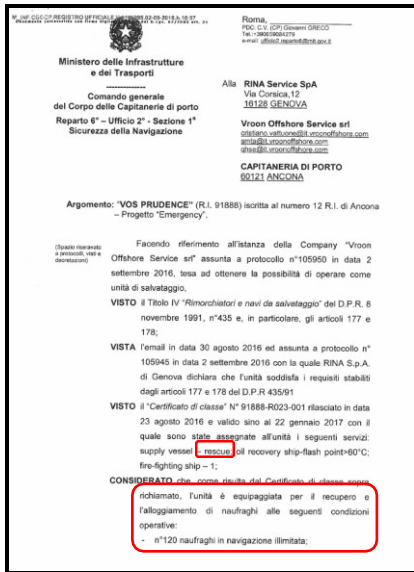
specifically equipped for rescue of shipwrecked persons and for their accommodation as follows:

Operational condition A: N.120 shipwrecked persons in unrestricted navigation;
 Operational condition B: N.150 shipwrecked persons limited to 150 miles and not more than 10-12 hours of navigation from the coast;

equipped with fixed installations and/or mobile equipment for the removal of oil, having a flash point exceeding 60° C, from the sea surface and its retention on board, carriage and subsequent unloading;

specifically intended and equipped for fighting fire.

In base alla prospettazione della p.g. la nave VOS PRUDENCE, alla stregua della nota del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (Sezione Sicurezza della Navigazione) del 2.9.2016, poteva imbarcare non più di 12 unità di personale speciale.



In tale quadro, secondo la ricostruzione della p.g., la nave VOS PRUDENCE era "abilitata" esclusivamente a svolgere attività di salvataggio (*salvage*), con esclusione di attività di soccorso (*rescue*), e il certificato di classe non consentiva un numero di passeggeri superiore a 12.

A tal proposito va, però, precisato che dalla stessa nota del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (Sezione Sicurezza della Navigazione) del 2.9.2016 emerge che, ai sensi dell'art. 1 comma 1 punto 50) D.P.R. 435/1991, il personale speciale è costituito da tutte le persone che non siano passeggeri e membri dell'equipaggio e che siano trasportati in conseguenza dei servizi speciali cui la nave è destinata e che, ai sensi dell'art. 3 lett. e) L. 616/1962, non sono computate nel numero dei passeggeri le persone di età inferiore ad un anno, le persone imbarcate per disposizione dell'autorità marittima, tanto che, in base al certificato di classe del 23.8.2016, la nave VOS PRUDENCE era equipaggiata per il recupero e l'alloggiamento di 120 naufraghi in navigazione illimitata (150 naufraghi entro 150 miglia e 12 ore di navigazione dalla costa).

Al fine di considerare come coerenti le predette previsioni, può ritenersi che, nel caso di specie, il personale speciale fosse il personale della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO, in relazione al servizio speciale "*rescue*" svolto, e che i migranti, in quanto naufraghi, fossero persone imbarcate per disposizione dell'autorità marittima e niente affatto passeggeri.

Deve, altresì, rilevarsi che, ai sensi dell'art. 2 comma 4 Regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio 336/2006, si definisce "nave da passeggeri" una nave che trasporta più di 12 passeggeri.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

Va, inoltre, evidenziato che il **Certificato di Sicurezza** dotazioni per navi da carico (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*) rilasciato alla nave VOS PRUDENCE - riportato senza data nell'informativa di p.g. del 10.6.2020 - reca l'indicazione del tipo di nave "*other cargo ship*" (nave da carico di altro tipo) e indica un numero massimo di persone trasportabili di 60, compreso l'equipaggio.

CERTIFICATO DI SICUREZZA DOTAZIONI PER NAVE DA CARICO

A questo certificato deve essere allegato l'elenco delle dotazioni (Modello E)

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form E)

Rilasciato ai sensi delle disposizioni della Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, come modificata dal relativo Protocollo 1988, in nome del Governo della Repubblica Italiana.

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, under the authority of the Government of Republic of Italy.

Dettagli della nave:

Particulars of Ship

Nome della nave: Name of ship		VOS PRUDENCE	
Nominativo internazionale: Distinctive number or letters	IBCH	Numero IMO: ² IMO Number	9664213
Porto di immatricolazione: Port of registry	Ancona	T. Stazza lorda: Gross tonnage	2937.00
Portata lorda (tonnellate metriche) ¹ Deadweight of ship (metric tons)	0.0	Lunghezza (regola III/3.12) Length of ship (regulation III/3.12)	75.0
Tipo di nave: ² Type of ship	nave da carico di altro tipo other cargo ship		

1 DETTAGLI DELLA NAVE PARTICULARS OF SHIP	
Nome della nave Name of ship	
VOS PRUDENCE	
Nominativo internazionale: Distinctive number or letters	
IBCH	
2 DETTAGLIO DEI MEZZI DI SALVATAGGIO DETAILS OF LIFE SAVING APPLIANCES	
1	Numero totale di persone per le quali sono presenti i mezzi di salvataggio Total number of persons for which life-saving appliances are provided
	60

Inoltre, il Certificato di Sicurezza per navi destinate a servizi speciali (*Special Purpose Ship Safety Certificate*) rilasciato alla nave VOS PRUDENCE reca l'indicazione del tipo di nave "*Special Purpose ship Offshore Supply Vessel*" (nave adibita a servizi speciali - nave da appoggio per piattaforme offshore) e indica un numero massimo di persone trasportabili di 60.

Allo stesso modo il Certificato statutario "*Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da liquami*" (*International Sewage Pollution Prevention Certificate*) rilasciato alla nave VOS PRUDENCE reca l'indicazione del tipo di nave "Nave diversa da nave passeggeri" e indica un numero massimo di persone trasportabili di 49.

In definitiva, in base alla prospettazione della p.g. il certificato di classe non abilita la nave ai fini della sicurezza della navigazione, mentre il tipo di nave e il numero massimo di persone trasportabili ai fini della sicurezza della navigazione sono stabiliti dai certificati statutari di sicurezza.

Inoltre, secondo la ricostruzione della p.g. la nave VOS PRUDENCE ha regolarmente effettuato il trasporto di migranti in numero superiore a 12, svolgendo in tal modo un servizio di trasporto

passaggeri, pur non avendo la relativa abilitazione consistente nel possesso di idonea certificazione statutaria.

Sotto tale profilo, allora, secondo la prospettazione accusatoria, sarebbero integrate le contravvenzioni di cui agli artt. 1216 e 1231 Cod. Nav.

* * *

Ciò posto, deve ora darsi conto della documentazione prodotta all'udienza del 22.2.2024 nell'interesse dell'imputato CATANIA PIETRO MAURIZIO.

In particolare, va evidenziato che rispetto al periodo temporale oggetto di contestazione - tra il 20.3.2017 ed il 5.5.2017 e tra il 15.7.2017 ed il 31.8.2017 - la nave VOS PRUDENCE aveva ottenuto un nuovo Certificato di Classe rispetto a quello del 23.8.2016 riportato dalla p.g. nella predetta informativa del 10.6.2020.

Al riguardo va rimarcato che nel **Certificato di Classe** della nave VOS PRUDENCE del **17.3.2017** figura la classificazione in relazione alla sussistenza delle caratteristiche di classe "rescue" e risulta il particolare equipaggiamento della nave per il recupero e l'alloggio di **500 naufraghi** in navigazione nel Mar Mediterraneo entro 150 miglia dalla costa:

CERTIFICATO DI CLASSE
CERTIFICATE OF CLASS
N. 91888-R026-029

Numero IMO: 9664213
Nome della nave: VOS PRUDENCE
Immagine della nave: PSV EXPRESS VIII B.V.
Immatricolazione internazionale: IBCH
Zanfiere e luogo di costruzione: FUJIAN SOUTHEAST SHIPYARD - FUJIAN
Data di costruzione: 04 May 2013
Lunghezza fuori tutto: 75.00 m
Lunghezza fra le perpendicolari: 67.85 m
Numero motori principali: 2

Bandiera: Italia
Stazza lorda: 2937 GT
Stazza netta: 924 NT
Data di entrata in esercizio: 16 May 2013
Larghezza di costruzione: 17.25 m
Altezza di costruzione: 8.00 m
Potenza totale: 4412 kW

C - supply vessel - rescue (X, Y); oil recovery ship - flash point > 60° C; fire-fighting ship - 1; unrestricted navigation

Il presente certificato è valido fino al: 16 August 2017

Rilasciato a: Valletta
Il 17 March 2017

D'Antonio Marco
RINA SERVICES S.p.A.

INA No. 91888 Nome della nave VOS PRUDENCE
Certificato No. 91888-R026-029 Pagina 2 / 4

servizio / Service:
supply vessel - rescue (X, Y); oil recovery ship - flash point > 60° C; fire-fighting ship - 1
aveva adibita al trasporto ero allo stoccaggio di materiali e dotazioni particolari ero utilizzata per fornire attrezzature ed assistenza per l'esecuzione di determinate attività;
articolatamente equipaggiata per recupero ed alloggio di naufraghi (X = 500) in determinate aree geografiche (Y = Mar Mediterraneo, entro 150 miglia dalla costa);
equipaggiata con installazioni fisse ed installazioni mobili per la rimozione di prodotti oleosi, avari punti di infiammabilità superiori a 60° C, dalla superficie del mare, la loro ritenzione a bordo, il loro trasporto e la successiva discarica;
idonea specificamente ed equipaggiata per combattere gli incendi.

Navigazione / Navigation:
unrestricted navigation
Navigazione illimitata
Unrestricted navigation

Notazioni Addizionali di Classe / Class Additional Notations:
AUT-UMS: Locali macchine non presidiate; impianti automatizzati che consentono alla nave di avere i locali macchine periodicamente non presidiati in tutte le condizioni di navigazione compresa la manovra.
DynaPOS AM - R: Impianto di posizionamento dinamico (modalità automatica), provvisto di mezzi di ridondanza.
LSF0.1%: Nave per la quale è stata data evidenza che possono essere impiegati combustibili a basso contenuto di zolfo (LSF) dagli utilizzatori ammessi nello Ship's Survey Status.

Va, poi, evidenziato che dal **Certificato di Sicurezza** della nave VOS PRUDENCE del 16.3.2017 emerge che i mezzi di salvataggio e le dotazioni delle imbarcazioni di salvataggio, delle zattere di salvataggio e dei battelli d'emergenza erano conformi alle prescrizioni della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (c.d. SOLAS), stipulata a Londra l'1.11.1974, ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 313/1980, con la precisazione che la nave era dotata di mezzi di salvataggio per 60 persone, che vi erano 25 zattere di salvataggio per **815 persone** e 673 cinture di salvataggio.

16/2017


REPUBBLICA ITALIANA
 REPUBLIC OF ITALY

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
 Ministry of Infrastructures and Transport

Autorità Marittima - Ambasciata d'Italia a Malta
 Local Maritime Authority ITALIAN EMBASSY in Malta

CERTIFICATO DI SICUREZZA DOTAZIONI PER NAVE DA CARICO
 A questo certificato deve essere allegato l'elenco delle dotazioni (Modello B)
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE
 This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form B)

Rilasciato ai sensi delle disposizioni della Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, come modificata dal relativo Protocollo 1988, in nome del Governo della Repubblica Italiana.
 Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, under the authority of the Government of Republic of Italy.

Dettagli della nave
 Particulars of ship

VOS PRUDENCE			
Nome della nave Name of ship	VOS PRUDENCE		
Identificativa Internazionale Distinctive number or letters	IBGH	Numero IMO IMO number	9664213
Porto d'immatricolazione Port of registry	ANCONA	T. Stazza lorda Gross tonnage	2937
Partata lorda (tonnellate metriche) ¹ Displacement of ship (metric tons)	0.0	Lunghezza (regola II/3,16) ² Length of ship (regulation II/3,16)	75.00
Tipo di nave ³ : Petroliniuse-Petroliere—Chimiciere—Gasiere—Nave da carico diversa da quelle prima citate			
Type of ship: <i>Bulk-carrier—Oil tanker—Chemical-tanker—Gas-carrier—Cargo Ship other than any of the above</i>			
Imposizione chilgila ⁴ 13-08-2012 Date on which <i>Reel</i> was issued			

SI CERTIFICA:
 THIS IS TO CERTIFY:

- 1 Che la nave è stata visitata in conformità con le prescrizioni della Regola 1/8 della Convenzione.
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/8 of the Convention.
- 2 Che, a seguito di questa visita, è stato constatato che:
That the survey showed that:

¹ Solo per le petroliere, le chimiciere o le navi cisterna.
² For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.
³ Cancellare come appropriato.
 Delete as appropriate.
⁴ Data della visita la cui data è stata imposta: indicare data in cui la costruzione della nave si trovava in una fase equivalente oppure, se nel caso, data in cui sono iniziati i lavori di trasformazione o di modifica di notevole rilevanza.
 Date on which *Reel* was issued or date on which work of substantial nature was commenced, date on which work for conversion or modification of a major character was commenced.

- 2.1 la nave è conforme alle prescrizioni della Convenzione per quanto concerne i sistemi ed i dispositivi di protezione antincendio ed i piani per la difesa contro gli incendi;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire protection plans.
- 2.2 i mezzi di salvataggio e le dotazioni delle imbarcazioni di salvataggio, delle zattere di salvataggio e dei battelli d'emergenza sono conformi alle prescrizioni della Convenzione;
the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, life rafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.3 la nave è munita di un apparecchio lanterna alogene e di impianti radioelettrici per i mezzi di salvataggio in conformità con le prescrizioni della Convenzione;
the ship was provided with a the-blowing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.4 la nave è conforme alle prescrizioni della Convenzione per quanto concerne gli apparati di navigazione, i mezzi di imbarco dei piloti e le pubblicazioni nautiche;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
- 2.5 la nave è munita di fari, di mezzi di segnalazione diurna, di mezzi di segnalazione acustica e di segnali di pericolo, in conformità con le prescrizioni della Convenzione e del Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare in vigore;
the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.6 la nave è conforme sotto tutti gli altri aspetti alle prescrizioni pertinenti della Convenzione;
in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;
- 2.7 la nave non è stata soggetta a progettazioni e sistemazioni alternative in accordo alla regola II-2/17 (1/33)⁵ della Convenzione;
The ship was *never* not subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation II-2/17 (1/33)⁵ of the Convention;
- 2.8 un documento di approvazione della progettazione e delle sistemazioni alternative per la protezione antincendio i mezzi e sistemazioni di salvataggio, la nave è allegato a questo Certificato;
a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances and arrangements is attached to this Certificate.

3 Che un certificato di esenzione è stato rilasciato;
That an Exemption Certificate has been issued

Il presente certificato è valido fino al 16/03/2019⁶ e condizione che siano effettuati le visite annuali e periodiche di cui alla Regola 1/8 della Convenzione.
 This certificate is valid until 16/03/2019 subject to the annual and periodical surveys in accordance with regulation 1/8 of the Convention.

Data di completamento della visita sulla quale si basa il presente certificato 16/03/2017
 Completion date of the survey on which this certificate is based

Rilasciato ad La Valletta
 Issued at La Valletta


Il 16/03/2017
 Date of issue

AMBASCIATA D'ITALIA
 LA VALLETTA
 Navi, registro
 MOTONAVE VOS PRUDENCE
 Art. T.C. 55
 Bilion: 25,000
 Valute: 25,000
 Aereo: 1

L'Ufficiale autorizzato al rilascio del certificato
 Authorized official issuing the certificate

Il Primo Segretario
 Andrea Morico

⁵ Cancellare come appropriato.
⁶ Delete as appropriate.
 Indicare la data di scadenza fissata dall'Amministrazione in conformità con la Regola 1/14(a) della Convenzione, il giorno ed il mese corrispondente alla data emessa, senza defalca dalla Regola 1/14(a) della Convenzione, salvo che quest'ultima data sia indicata in un'appendice alla Regola 1/14(a).
 Indicate the date of expiry as appointed by the Administration in accordance with regulation 1/14(a) of the Convention. The day and the month of the date indicated in the appendix shall be defined in regulation 1/14(a) of the Convention, unless amended in accordance with regulation 1/14(a).


REPUBBLICA ITALIANA
 ITALY
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
 Ministry of Infrastructures and Transport
Autorità Marittima - Ambasciata d'Italia-MALTA
 Local Maritime Authority ITALIAN EMBASSY-MALTA

ELENCO DOTAZIONI PER IL CERTIFICATO SICUREZZA DOTAZIONI NAVE DA CARICO (MOD. E)
 Il presente elenco deve essere allegato permanentemente al Certificato di Sicurezza dotazioni nave da carico
RECORD OF EQUIPMENT FOR THE CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE (FORM E)
 This Report shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Equipment Certificate

ELENCO DELLE DOTAZIONI IN APLICAZIONE DELLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE, COME MODIFICATA DAL RELATIVO PROTOCOLLO 1988
RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATIVE THERETO

1 DETTAGLI DELLA NAVE
 PARTICULARS OF SHIP

Nome della nave Name of ship	VOS PRUDENCE
Nominativo internazionale Diplomatic number or letters	IBCH

2 DETTAGLIO DEI MEZZI DI SALVATAGGIO
 DETAILS OF LIFE SAVING APPLIANCES

1 Numero totale di persone per le quali sono presenti i mezzi di salvataggio Total number of persons for which life-saving appliances are provided	50	
2 Numero totale di imbarcazioni di salvataggio Total number of lifeboats		
2.1 Numero totale delle persone che esse possono accogliere Total number of persons accommodated by them		
2.2 Numero di imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse (Regola III/21 e LSA Code sezione 4.6) Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code section 4.6)		
2.3 Numero di imbarcazioni di salvataggio munite di un sistema autonomo di alimentazione d'aria (Regola III/21 e LSA Code sezione 4.8) Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/21 and LSA Code section 4.8)		
2.4 Numero di imbarcazioni di salvataggio munite di un dispositivo di protezione contro l'incendio (Regola III/21 e LSA Code sezione 4.8) Number of fire-protected lifeboats (regulation III/21 and LSA Code section 4.8)		
2.5 Altre imbarcazioni di salvataggio Other lifeboats		
2.5.1 Numero Alternative		
2.5.2 Tipo Type		
2.6 Numero di imbarcazioni a caduta libera		

2.5.1 Completamente chiusa (Regola III/21 e LSA Code sezione 4.7) Totally enclosed (regulation III/21 and LSA Code section 4.7)	
2.5.2 Con alimentazione aria autonoma (Regola III/21 e LSA Code sezione 4.8) Self-contained (regulation III/21 and LSA Code section 4.8)	
2.6 Munite di dispositivo di protezione antincendio (Reg. III/21 e LSA Code sezione 4.8) Fire-protected (regulation III/21 and LSA Code section 4.8)	
3 Numero di imbarcazioni di salvataggio a motore (comprese nel numero totale di imbarcazioni di salvataggio di cui sopra) Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)	
4 Numero di battelli d'emergenza Number of rescue boats	7
4.1 Numero di battelli compresi nel numero totale di imbarcazioni di salvataggio indicate sopra Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	
5 Zattere di salvataggio Life rafts	
5.1 Zattere di salvataggio per le quali sono prescritti dispositivi approvati per la messa in mare: Those for which approved launching appliances are required:	
5.1.1 Numero di zattere di salvataggio Number of rafts	
5.1.2 Numero di persone che possono accogliere Number of persons accommodated by them	
5.2 Zattere di salvataggio per le quali non sono prescritti dispositivi approvati per la messa in mare: Those for which approved launching appliances are not required:	
5.2.1 Numero di zattere di salvataggio Number of rafts	25
5.2.2 Numero di persone che possono accogliere Number of persons accommodated by them	816
5.3 Numero di zattere richieste dalla regola III/21.4 Number of rafts required by regulation III/21.4	
6 Numero dei salvataggi annullati Number of lifeboats	8
7 Numero di zattere di salvataggio Number of lifeboats	33 + 108 (CNR) + 10 (HNAV)
8 Zattere in uso Life rafts in use	
8.1 Numero totale Total number	67
8.2 Numero di zattere rispondenti alle prescrizioni applicabili alle zattere di salvataggio Number of rafts complying with the requirements for life rafts	
9 Installazioni radioelettriche impiegate a bordo dei mezzi di salvataggio Radio installations used on life-saving appliances	
9.1 Numero dei dispositivi di localizzazione per ricerca e soccorso Number of search and rescue locating devices	2
9.1.1 Risponditori radar per ricerca e soccorso (SART) Radar search and rescue transponder (SART)	2
9.1.2 Trasmettitori AIS per ricerca e soccorso (AIS-SART) AIS search and rescue transmitters (AIS-SART)	
9.2 Numero di apparecchi riceventi VHF Number of receive VHF radioelectric apparatus	3

Deve, altresì, evidenziarsi che la VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L. l'8.8.2016 aveva comunicato ai vertici del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e a RINa s.p.a. le modifiche strutturali in corso di esecuzione per destinare l'analoga nave VOS HESTIA - noleggiata dalla O.N.G. SAVE THE CHILDREN INTERNATIONAL - a svolgere attività di Search and Rescue.

Cesare Fumagalli

Da: Cristiano Vattuone <Cristiano.Vattuone@it.vroonoffshore.com>
Inviato: lunedì, 8 agosto 2016 14:57
A: Vittorio Pagotto <v.pagotto@mit.gov.it>; nicola.carlone@mit.gov.it;
 Carlotta Bellini <savetchildren.org>
Cc: 'sifio.fae@mit.gov.it'; marco.mincio@mit.gov.it; 'alberto.battaglini@mit.gov.it';
 'segreteria.reparto3@mit.gov.it'; 'fabio.gervasio@mit.gov.it';
 'sandro.gallinelli@mit.gov.it'; 'sergio.fardo@mit.gov.it';
 'Simona.Mortolini@savetchildren.org'; LOMBARDO Emanuele (C.F.)
 (emanuele.lombardi@guardiacostiera.gov.it); ZIZZI Domenico (C' 1^ CL)
 (domenico.zizzi@mit.gov.it); Francesco Sciacca (francesco.sciacca@rina.org);
 franca.parisi@rina.org; Marco D'Antonio (Marco.DAntonio@rina.org); Claudio Spinetti;
 Lino Ballarin (Lino.Ballarini@rina.org); Office ANCONA (ancona.marine@rina.org);
 Andrea Cavo; Vroon Offshore Services Chartering (IT)
Oggetto: VOS HESTIA Search and Rescue - Save the Children - options
Allegati: HESTIA main deck arrangement ERRV_STC REV 4.pdf

Buongiorno Comandante Pagotto e Comandante Carlone

In qualità di armatori dell'unità in oggetto, desideravo farvi un breve recap in merito a quanto finora presentato/discusso, colgo l'occasione per mettere in copia anche l'ente di classifica (con cui stiamo già discutendo) e la Spett. Capitaneria di porto di Ancona (porto di iscrizione dell'unità) al fine di poter procedere con le attività che saranno sotto indicate visto anche il poco periodo a nostra disposizione per la realizzazione del progetto.

a seguito delle analisi e ricerche svolte, per poter soddisfare i requisiti tecnici e di sicurezza richiesti dai regolamenti di Classe, riteniamo opportuna una specifica considerazione dell'attività in questione da parte Vs. per poter permettere l'operatività della nave in questo genere di emergenza.

L'oggetto dell'attività da svolgersi e la configurazione della nave per predisporla a tale attività è stata già discussa direttamente con Voi dal nostro Cliente, ed è stata condivisa una soluzione per meglio operare in questo genere di interventi.

La configurazione discussa della nave e la potenziale messa in opera prevedono i seguenti interventi:

- Installazione sul forecastle deck di n°2 fast rescue boat;
- Designazione sul ponte di coperta di aree rescue, destra e sinistra nave, ove tramite le aperture a fasciame, recuperare dal mare i naufraghi. La nave sarà provvista in corrispondenza delle aperture a fasciame, di reti da calare in mare per facilitare il recupero dell'uomo a mare.
- Definizione di un'area di circa 170 mq sul ponte coperta, interamente protetta da tenda para sole e delimitata da recinzione.
- Installazione sul ponte coperta di un modulo containerizzato ad uso Reception. Il modulo sarà attrezzato di armadi e scrivanie uso ufficio.
- Installazione sul ponte coperta di un modulo containerizzato refrigerato ad uso obitorio. La nave sarà provvista di adeguate sacche per le salme.
- Installazione sul ponte coperta di un modulo containerizzato ad uso Reception. Il modulo sarà attrezzato di armadi e scrivanie uso ufficio.

- Installazione sul ponte coperta di un modulo containerizzato refrigerato ad uso deposito provviste. Il modulo sarà attrezzato di scaffalature per il magazzino di acqua potabile (bottiglie) e generi alimentari di primo soccorso.
- Installazione sul ponte coperta di un modulo containerizzato ad uso deposito. Il modulo sarà destinato al magazzino di coperte e dotazioni di salvataggio.
- Installazione sul ponte coperta di n°6 toilet chimici. La nave provvederà l'acqua per risciacquo.
- Installazione sul ponte coperta di n°2 vasche con 4 rubinetti per vasca ad uso lavandino. La nave provvederà alla fornitura di acqua dolce.
- Illuminazione adeguata dell'area di recupero e del ponte di coperta.
- Verifiche di Stabilità al fine di poter verificare i requisiti richiesti
- Aggiornamento del Garbage management plan
- Revisione del piano di Security, revisione del SSP dopo elaborazione di un nuovo SSA

Per quanto riguarda il concetto di sicurezza, specificatamente alla salvaguardia della vita umana, riteniamo che i requisiti possano essere soddisfatti. In quanto la nave possiede caratteristiche idonee ad operare in condizioni di navigazione sicura, secondo i concetti principali di stabilità. Appropriate dotazioni di sicurezza possono inoltre essere approntate a bordo per mantenere il più alto grado di sicurezza per naufraghi ed equipaggio. (salvagente, coperte, e altri generi di primo soccorso)

Valutazioni più approfondite vanno invece sviluppate sugli aspetti più tecnici dei requisiti previsti dalle norme. Le richieste di Classe oltre a requisiti specifici di primo soccorso, impongono infatti dei parametri per il calcolo degli alloggiamenti a bordo e per il comfort delle persone recuperate. Tutto ciò, nel nostro caso, risulta di difficile applicazione visto il grande numero di vite umane da recuperare in mare.

Al fine di ottenere le certificazioni più consoni, siamo pertanto a chiedere delucidazioni su come poter applicare gli attuali criteri normativi al nostro caso di ovvia emergenza.

In attesa di un vostro cenno di riscontro

Best Regards, Met vriendelijke groet. Cordiali Saluti



CRISTIANO VATTUONE
 Manager Ship Management
 Vroon Offshore Services srl (as agents to owners)

T: +39 010 8997528
 M: +39 389 4605139
 F: +39 010 8997540
 E: cristiano.vattuone@it.vroonoffshore.com
 Mail Dept: info@it.vroonoffshore.com
 Mail Dept: ghae@it.vroonoffshore.com
 Web: www.vroonoffshore.com

Alla stregua della documentazione prodotta nell'interesse dell'imputato CATANIA PIETRO MAURIZIO emerge che la nave VOS PRUDENCE nel periodo oggetto di contestazione era dotata del certificato di classe e del certificato di sicurezza idonei allo svolgimento di attività di *Search and Rescue*.

Tale attività di *Search and Rescue*, come emerge dall'ulteriore documentazione prodotta all'udienza del 22.2.2024, era svolta dalla nave VOS PRUDENCE in modo stabile con la piena approvazione del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Per completezza va osservato che il Piano SAR Marittimo Nazionale prevede espressamente che i mezzi aeronavali idonei ad effettuare operazioni di ricerca e soccorso, utilizzabili dall'I.M.R.C.C., sono, oltre a quelli della Guardia Costiera, anche le navi in navigazione ed in grado di intervenire utilmente per portare soccorso ad una unità sinistrata e le navi mercantili, ivi comprese quelle da diporto e da pesca e le navi certificate per il salvataggio in mare.

Deve, pertanto, escludersi, sotto il profilo oggettivo, la sussistenza delle contestate violazioni degli artt. 1216 e 1231 Cod. Nav.

In ogni caso va esclusa la sussistenza di profili di dolo o di colpa in relazione alle contravvenzioni contestate, posto che da tutte le interlocuzioni con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie

di Porto emerge che la nave VOS PRUDENCE svolgeva in modo stabile attività di *Search and Rescue*, con la conseguenza che l'imputato CATANIA PIETRO MAURIZIO ben poteva fare affidamento sul pieno assenso manifestato, implicitamente ed esplicitamente, da parte del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto in ordine alla sussistenza di tutti i requisiti per la destinazione della nave VOS PRUDENCE allo svolgimento di attività di *Search and Rescue*.

In definitiva, allora, in relazione alle contravvenzioni contestate al capo 27) deve emettersi nei confronti di CATANIA PIETRO MAURIZIO sentenza di non luogo a procedere perché il fatto non sussiste, ancorché - tenuto conto della contestazione delle condotte tra il 20.3.2017 ed il 5.5.2017 e tra il 15.7.2017 ed il 31.8.2017 - sia maturato il termine di prescrizione di cinque anni al più tardi il 31.8.2022.

* * * * *

11. CAPI 28) E 29): L'ILLECITO AMMINISTRATIVO DIPENDENTE DAL REATO CONTESTATO AL CAPO 21)

Dall'insussistenza del fatto di cui al capo 21) discende che deve emettersi sentenza di non luogo a procedere anche nei confronti della VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L. e della O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE BELGIO per gli illeciti amministrativi, ascritti rispettivamente ai capi 28) e 29), dipendente dal reato presupposto di falso ideologico in documento informatico pubblico, perché l'illecito amministrativo non sussiste.

* * * * *

12. CAPI 28) E 29): INCOMPETENZA PER TERRITORIO PER L'ILLECITO AMMINISTRATIVO DIPENDENTE DAL REATO CONTESTATO AL CAPO 23)

A seguito di rinvio pregiudiziale ai sensi dell'art. 24 bis c.p.p., disposto dal G.U.P. del Tribunale di Trapani con ordinanza del 15.3.2023, la **Prima Sezione della Corte di Cassazione** (n. 12744/2023 Reg.Gen.) con **sentenza n. 2565 del 6.7.2023** - integrata dall'ordinanza di correzione dell'errore materiale (n. 30358/2023 Reg.Gen.) emessa dalla Prima Sezione della Corte di Cassazione il 29.9.2023 (depositata il 30.10.2023) a seguito dell'ordinanza del G.U.P. del Tribunale di Trapani del 14.7.2023 - ha adottato le seguenti statuizioni in ordine alla competenza per territorio:

- ha dichiarato la competenza del Tribunale di Trapani per i reati di cui ai capi 1), 2), 20), 21), nonché per gli illeciti amministrativi di cui ai capi 28) e 29), limitatamente all'illecito dipendente dal reato di cui al capo 21), per il reato di cui al capo 27 limitatamente alla posizione

di CATANIA PIETRO MAURIZIO, disponendo la trasmissione degli atti al Giudice dell'Udienza Preliminare del Tribunale di Trapani per l'ulteriore corso;

- ha dichiarato la competenza del Tribunale di Vibo Valentia per i reati di cui ai capi 3), 4), nonché per il reato di cui al capo 17) limitatamente alla posizione di RUSSO GIUSEPPE, nonché per gli illeciti amministrativi contestati ai capi 18) e 19) dipendenti dal reato di cui al capo 4), disponendo la trasmissione degli atti al Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Vibo Valentia;
- ha dichiarato la competenza del Tribunale di Castrovillari per i reati di cui ai capi 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11), 12), 13) e 14), nonché per il reato di cui al capo 17) limitatamente alla posizione di AMATO MARCO e per gli illeciti amministrativi di cui ai capi 18) e 19) dipendenti dai reati di cui ai capi 6), 9), 11) e 14), disponendo la trasmissione degli atti al Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Castrovillari;
- ha dichiarato la competenza del Tribunale di Ragusa per i reati di cui ai capi 15) e 16), nonché per il reato di cui al capo 17) limitatamente alla posizione di RUSSO PAOLO ALFONSO RINO e per gli illeciti amministrativi di cui ai capi 18) e 19) dipendenti dal reato di cui al capo 16), disponendo trasmettersi gli atti al Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Ragusa;
- ha dichiarato la competenza del Tribunale di Palermo per i reati di cui ai capi 22), 23), 24), 25) e 26), nonché per il reato di cui al capo 27) limitatamente alla posizione di ARENA IGNAZINO e per gli illeciti amministrativi di cui ai capi 28) e 29) dipendenti dal reato di cui al capo 26), disponendo la trasmissione degli atti al Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Palermo.

In tal modo emerge come la Corte di Cassazione si sia pronunciata sulla competenza per territorio per tutti gli imputati e gli enti responsabili degli illeciti amministrativi dipendenti da reato e per tutte le imputazioni, oggetto delle richieste di rinvio a giudizio avanzate dal Pubblico Ministero il 4.3.2022 e il 5.12.2022, con le modifiche alle imputazioni formulate all'udienza preliminare del 14.4.2023, eccetto che per le questioni attinenti alla competenza per territorio relative:

- a **VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.** per l'illecito amministrativo contestato al **capo 28)** dipendente dal reato contestato al **capo 23)**;
- a **O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE - BELGIO** per l'illecito amministrativo contestato al **capo 29)** dipendente dal reato contestato al **capo 23)**.

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

In presenza di una omessa statuizione della Corte di Cassazione su tali illeciti amministrativi dipendenti da reato non opera la previsione di cui all'art. 25 c.p.p. che rende vincolante nel corso del processo la decisione della Corte di Cassazione sulla competenza.

Va, poi, osservato che tale omessa statuizione sulla competenza per territorio in ordine agli illeciti amministrativi dipendenti dal reato di cui al capo 23) è stata rilevata dal G.U.P. del Tribunale di Trapani alle udienze del 14.7.2023, del 6.10.2023 e del 13.10.2023.

Al riguardo va evidenziato che al **capo 23)** della richiesta di rinvio a giudizio avanzata dal Pubblico Ministero il 4.3.2022 ad **ARENA IGNAZINO** e **VAN DIEST STEPHAN** era contestato il reato di cui agli **artt. 61 n. 2, 81 cpv., 110, 479, 491 bis c.p.** "*perché, in concorso tra loro, ARENA Ignazio quale comandante pro tempore della nave VOS PRUDENCE e dunque pubblico ufficiale, VAN DIEST Stephan quale team leader della ONG "Medici Senza Frontiere", con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, nelle numerose comunicazioni intrattenute con IMRCC mediante posta elettronica durante tutte le fasi dell'evento descritto al capo che precede, ed in epoca immediatamente successiva, da qualificarsi documenti informatici pubblici, attestavano circostanze false, omettendo di riferire circostanze di rilievo. In particolare: - omettevano di riferire fedelmente in ordine al numero di migranti imbarcati sulla VOS PRUDENCE ed alla provenienza di parte degli stessi dalla nave IUVENTA, così configurando l'operazione quale soccorso in mare laddove in realtà si trattava di mero trasbordo; omettevano inoltre di riferire in ordine alla presenza di scafisti e trafficanti che sovrintendevano alle operazioni di trasbordo dei migranti, e dell'accoglienza di alcuni di questi a bordo della VOS PRUDENCE; - omettevano di riferire che le unità impiegate per il trasporto dei migranti dalla Libia verso la nave risultavano già contrassegnate con vernice in quanto già utilizzate in precedenti trasporti. Con l'aggravante dell'aver commesso il fatto al fine di commettere il reato di cui al capo che precede. Fatto commesso a bordo della nave VOS PRUDENCE di bandiera italiana, dal 25 al 28 giugno 2017.*".

Ciò posto, deve ribadirsi che la Corte di Cassazione in relazione al reato di cui al **capo 23)** ha determinato la competenza del **Tribunale di Palermo**.

Inoltre, la Corte di Cassazione ha affermato che "*Gli illeciti amministrativi, a mente dell'art. 36 d.lgs. n. 231 del 2001, sono di competenza del giudice chiamato a conoscere dei reati da cui dipendono*".

Pertanto, deve individuarsi la competenza del **Tribunale di Palermo** per l'illecito amministrativo contestato a **VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.** (ora BRITTOIL OFFSHORE SERVICES S.R.L.) al **capo 28)** dipendente dal reato contestato al **capo 23)** per il quale è competente il Tribunale di Palermo.

Allo stesso modo, deve individuarsi la competenza del **Tribunale di Palermo** per l'illecito amministrativo contestato a **O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE - BELGIO al capo 29)** dipendente dal reato contestato al **capo 23)** per il quale è competente il Tribunale di Palermo.

Quindi, in mancanza di una espressa statuizione al riguardo da parte della Corte di Cassazione, deve dichiararsi l'incompetenza per territorio del Tribunale di Trapani in favore del Tribunale di Palermo, con conseguente trasmissione di copia degli atti al Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Palermo.

* * * * *

13. CONCLUSIONI

Gli elementi probatori esposti depongono, in termini di assoluta chiarezza e completezza, per l'insussistenza dei reati contestati agli imputati e, conseguentemente, degli illeciti amministrativi addebitati agli enti, fatta eccezione per gli illeciti amministrativi di competenza del Tribunale di Palermo.

Sgombrato il campo dai sospetti, sulla base di dati obiettivi, le fonti di prova non si prestano a soluzioni alternative e non sono interpretabili in maniera diversa da quella sopra accolta.

Pertanto, il materiale probatorio acquisito, anche nel corso dell'udienza preliminare, è insuscettibile di completamento e non potrebbe essere ulteriormente sviluppato nella direzione accusatoria.

Pertanto, il giudizio dibattimentale sarebbe del tutto superfluo.

In definitiva, allora, deve sottolinearsi che in relazione alle imputazioni di cui ai **capì 1), 2), 20), 21) e 27)** deve emettersi sentenza di non luogo a procedere **perché il fatto non sussiste**.

Allo stesso modo in ordine agli illeciti amministrativi, contestati ai **capì 28) e 29)**, dipendenti dal reato di cui al capo 21), deve emettersi sentenza di non luogo a procedere **perché l'illecito amministrativo non sussiste**, mentre per gli illeciti amministrativi dipendenti dal reato di cui al capo 23) va dichiarata l'incompetenza per territorio del Tribunale di Trapani in favore del Tribunale di Palermo.

Deve, infine, evidenziarsi che al medesimo esito processuale, ancorché con l'adozione di formule diverse, si sarebbe, in ogni caso, giunti qualora - valorizzando i sospetti di connivenza degli imputati con i trafficanti, senza trascurare però l'accertata sottoposizione al costante coordinamento dell'I.M.R.C.C. - il materiale probatorio fosse stato valutato come contraddittorio, atteso che gli elementi acquisiti non avrebbero, comunque, consentito di formulare una ragionevole previsione di condanna.

Inoltre, anche nel caso in cui il materiale probatorio fosse stato idoneo ad integrare l'elemento oggettivo dei reati, nel contesto delle doverose operazioni di soccorso, realizzate sotto il costante coordinamento dell'I.M.R.C.C., sarebbe mancata la dimostrazione della sussistenza dell'elemento psicologico delle fattispecie contestate, sotto il profilo della coscienza e volontà di favorire l'ingresso nel territorio dello Stato di migranti privi di idoneo titolo, in violazione della disciplina in materia di immigrazione e di flussi migratori, tenuto anche conto della circostanza che al momento del soccorso i migranti sono da considerare "naufraghi" fino allo sbarco in un luogo sicuro e che il loro *status* verrà definito a terra solo dopo la consegna da parte dei soccorritori alle Autorità preposte ai controlli di frontiera.

Tanto più che si sarebbe, comunque, dovuto tenere conto dell'eventuale operatività della scriminante umanitaria, di cui all'art. 12 comma 2 D.L.vo 286/1998, per le attività di soccorso e assistenza umanitaria prestate sulle navi italiane VOS HESTIA e VOS PRUDENCE, da considerare, ai sensi dell'art. 4 comma 2 c.p., territorio dello Stato italiano.

Allo stesso modo si sarebbe dovuta prendere in considerazione la causa di giustificazione di cui all'art. 51 c.p.⁹⁹, dell'adempimento del dovere di soccorso (astrattamente declinabile, in una prospettiva evolutiva, anche come diritto di esercitare il soccorso¹⁰⁰), tenuto conto dell'obbligo di soccorso - imposto dalle fonti internazionali, consuetudinarie e pattizie, e dalle norme di diritto interno - nei confronti dei migranti in evidente situazione di pericolo, in viaggio su imbarcazioni

⁹⁹ La causa di giustificazione dell'adempimento di un dovere ai sensi dell'art. 51 c.p. (Cass., Sez. 3, n. 6626, 16/01/2020, PMT c/Rackete Carola, Rv. 278578) deve ritenersi configurabile per l'attività di assistenza e salvataggio prestate anche fuori dal territorio italiano e in favore di stranieri che al momento del soccorso non fossero presenti nel territorio dello Stato.

¹⁰⁰ Il Tribunale di Brindisi, con ordinanza del 20.2.2024 (n. 446/2024 R.G.), ha sospeso l'efficacia del fermo amministrativo della nave OCEAN VIKING della O.N.G. SOS Mediterranee sostenendo che: "*il perdurare della misura del fermo amministrativo è suscettibile di pregiudicare in modo irreversibile il diritto da parte della SOS Mediterranée - Ocean Viking di esercitare la propria attività di soccorso in mare, in cui si realizzano le sue finalità sociali, ... ovvero "Prevent loss of life, Enhance safety at sea, Alleviate human suffering, Enhance response to distress calls, Enhance operational cooperation, Share and exchange information, Advocate for adherence to international maritime law obligations and principles applicable to rescue obligations at sea for the achievement of the above goals"* ("Prevenire la perdita di vite umane, Migliorare la sicurezza in mare, Alleviare la sofferenza umana, Migliorare la risposta alle chiamate di soccorso, Rafforzare la cooperazione operativa, Condividere e scambiare informazioni, Sostenere l'adesione agli obblighi e ai principi del diritto marittimo internazionale applicabili agli obblighi di salvataggio in mare per il raggiungimento degli obiettivi sopra indicati"); considerato che tali attività implicano il perseguimento di obiettivi di indubbio valore *ex se*, in ossequio al sistema di valori costituzionali e del diritto internazionale consuetudinario cui l'Italia aderisce (art. 117 Cost.) e che è chiamata altresì a promuovere; ma che tale aspetto resta irrilevante rispetto alla verifica della sussistenza del requisito del *periculum*, nelle specie sussistente invece nella impossibilità per la SOS Mediterranée di esercitare i diritti inviolabili di cui è titolare: considerato infatti che anche i cosiddetti "corpi intermedi" - ivi compresi gli enti associativi di qualsiasi natura - siano pacificamente titolari dei diritti inviolabili (art. 2 Cost.) enucleati nella parte prima delle Costituzioni e che le Organizzazioni non Governative, per la specificità dei loro fini sociali, con l'espletamento delle rispettive attività non esercitano solo la libera iniziativa economica (art. 41 Cost.), ma anche il diritto fondamentale alla manifestazione del proprio pensiero (art. 21 Cost.) e quello all'associazione (art. 18 Cost.), inibiti dal divieto di proseguire nella sua attività di soccorso in mare".

fatiscenti, sovraccariche, inidonee a percorrere in sicurezza lunghi tragitti e a raggiungere le coste europee, prive di una guida competente, di carburante sufficiente e di dispositivi di sicurezza.

Nel quadro in cui le operazioni di soccorso sono state sempre disposte dall'I.M.R.C.C. e sono state svolte sotto la direzione e il costante coordinamento dell'I.M.R.C.C., assumerebbe rilievo anche la causa di giustificazione, prevista sempre dall'art. 51 c.p., dell'adempimento di un dovere imposto da un ordine legittimo della pubblica Autorità.

Infine, non si sarebbe potuta trascurare l'eventuale sussistenza dell'ulteriore causa di giustificazione dello stato di necessità di cui all'art. 54 c.p., individuando la situazione di pericolo attuale di un danno grave alla persona non solo nei rischi connessi alla navigazione ed alle concrete probabilità di naufragio, ma soprattutto - ancora una volta in prospettiva evolutiva, ma ancorata ad una reale situazione nota, documentata, accertata e fondata su dati di fatto concreti - nelle condizioni inumane riservate ai migranti transitanti in Libia, come emerge dalla relazione della Missione di sostegno delle Nazioni Unite in Libia e dell'Ufficio dell'Alto Commissario delle Nazioni Unite per i diritti umani del 13.12.2016, riportata in premessa.

La fuga da torture, detenzioni arbitrarie, violenze sessuali, maltrattamenti, sfruttamento sessuale e lavorativo, privazioni delle necessità umane primarie (beni alimentari e cure mediche) è chiaramente indicativa dell'inevitabilità di sottrarsi ad una situazione di pericolo attuale di un danno grave alla persona derivante dalla permanenza nei centri di detenzione libici per migranti transitanti.

In tale prospettiva le eventuali condotte materialmente idonee a procurare l'ingresso in Italia dei migranti privi di titolo di ingresso sarebbero in realtà necessitate, in quanto funzionali a difendere gli interessi fondamentali della persona umana e a sottrarre i migranti transitanti in Libia alle condizioni inumane vissute nei centri di detenzione.

Tanto più che i rischi connessi alla permanenza in Libia trovano un corrispondente riconoscimento - come principio internazionale consuetudinario di carattere assoluto, avente valenza di "*ius cogens*", in quanto proiezione del divieto di tortura, direttamente applicabile ai sensi dell'art. 10 comma 1 Cost., oltre che come previsto da norme pattizie¹⁰¹ e dall'art. 19 D.L.vo 286/1998 - nel diritto al non-respingimento ("*non refoulement*") in un "luogo non sicuro", come all'epoca dei fatti la Libia, tenuto

¹⁰¹ Gli artt. 3 e 14 della Convenzione Europea per la salvaguardia dei diritti dell'Uomo e delle libertà fondamentali, ratificata in Italia con L. 848/1955, e l'art. 4 del Protocollo addizionale sanciscono il divieto di respingimento degli stranieri verso Paesi in cui possano essere sottoposti a trattamento inumano o degradante o dove sia comunque impedito l'esercizio dei diritti fondamentali; l'art. 33 della Convenzione di Ginevra, ratificata in Italia con L.722/1954, prevede il divieto di espellere o respingere, in qualsiasi modo, un rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate a motivo della sua razza, della sua religione, della sua cittadinanza, della sua appartenenza a un gruppo sociale o delle sue opinioni politiche; l'art. 19 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea sancisce il divieto dei respingimenti collettivi di cittadini stranieri.

conto del ragionevole rischio di subire torture o trattamenti disumani e degradanti¹⁰², pregiudizi alla vita, alla libertà e all'integrità psicofisica.

In tale innovativa prospettiva interpretativa dell'art. 54 c.p. si potrebbero superare, peraltro, le limitazioni previste per la scriminante umanitaria di cui all'art. 12 comma 2 D.L.vo 286/1998 - in base al quale il soccorso e l'assistenza umanitaria devono essere *prestati in Italia* nei confronti degli stranieri in condizioni di bisogno comunque *presenti nel territorio dello Stato* - in relazione alle attività di soccorso e assistenza umanitaria prestate su nave straniera, come la nave olandese IUVENTA, in acque internazionali nei confronti di stranieri ancora non presenti nel territorio dello Stato.

In definitiva, allora, va osservato che il presente procedimento avrebbe avuto, in ogni caso, un esito analogo a quello statuito anche qualora la direzione delle condotte materiali - diversamente da come in effetti accertato - fosse stata tesa a procurare l'ingresso illegale degli stranieri in Italia, fermo restando comunque l'indubbio contesto delle doverose operazioni di soccorso, realizzate sotto il costante coordinamento dell'I.M.R.C.C. e in assenza di contatti comprovati con le reti criminali coinvolte nel traffico di migranti.

P.Q.M.

visti gli artt. 424 comma 4 e 425 c.p.p.,

DICHIARA

non luogo a procedere

nei confronti di **TROEDER LUTZ ULRICH MARTIN, AGHA MOHAMAD BEIGUI DARIUSH BENJAMIN, GIRKE SASCHA e SCHMIDT KATHRIN IRINA STEPHANIE** in ordine alle imputazioni di cui al **capo 1)** perché il fatto non sussiste;

nei confronti di **AMATO MARCO e ALONSO MORGUI ROGER EMILIO** in ordine all'imputazione di cui al **capo 2)** perché il fatto non sussiste;

nei confronti di **CATANIA PIETRO MAURIZIO, KENNES MATTHIAS, FABBRI TOMMASO e TRAINITI MICHELE** in ordine alle imputazioni di cui ai **capitoli 20) e 21)** perché il fatto non sussiste;

nei confronti di **CATANIA PIETRO MAURIZIO** in ordine alle contravvenzioni contestate al **capo 27)** perché il fatto non sussiste;

visti gli artt. 424 comma 4 c.p.p. e 61 D.L.vo 231/2001,

DICHIARA

¹⁰² La situazione di pericolo dei centri libici di detenzione per i migranti, in considerazione delle condizioni inumane e degradanti sussistenti nel 2018, è stata recentemente riconosciuta dalla Suprema Corte (Cass., Sez. 5, n. 4557, 12/10/2023, S., Rv. 285977)

N. 4060/2016 R.G.N.R.

N. 816/2017 + N. 1264/2022 R.G.G.I.P.

non luogo a procedere nei confronti di **VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.** (ora BRITOIL OFFSHORE SERVICES S.R.L.) in ordine all'illecito amministrativo contestato al **capo 28)** dipendente dal reato contestato al capo 21) e di **O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE - BELGIO** in ordine all'illecito amministrativo contestato al **capo 29)** dipendente dal reato contestato al capo 21) perché l'illecito amministrativo non sussiste;

visto l'art. 321 comma 3 c.p.p.,

ORDINA

la restituzione all'avente diritto della nave battente bandiera olandese **IUVENTA** di proprietà di Stichting Jugend Rettet NL, sottoposta a sequestro preventivo con decreto del G.I.P. del Tribunale di Trapani del 2.8.2017;

visti gli artt. 21 e 22 c.p.p. e 36 D.L.vo 231/2001,

DICHIARA

l'incompetenza per territorio del G.U.P. del Tribunale di Trapani per l'illecito amministrativo contestato a **VROON OFFSHORE SERVICES S.R.L.** (ora BRITOIL OFFSHORE SERVICES S.R.L.) al **capo 28)** e per l'illecito amministrativo contestato a **O.N.G. MEDICI SENZA FRONTIERE - BELGIO** al **capo 29)** dipendenti dal reato contestato al capo 23) della richiesta di rinvio a giudizio avanzata dal Pubblico Ministero il 4.3.2022, essendo competente il Tribunale di Palermo;

ORDINA

la trasmissione di copia degli atti al Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Palermo per quanto di competenza per gli illeciti amministrativi dipendenti dal reato di cui al capo 23);

visto l'art. 143 comma 2 c.p.p.,

DISPONE

la traduzione della presente sentenza nelle lingue tedesco, spagnolo e francese.

Trapani, 19 aprile 2024

Il Giudice
dott. Samuele Corso

SOMMARIO

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO.....	13
MOTIVI DELLA DECISIONE	26
1. PREMESSA.....	26
2. CAPI 1) E 2): EPISODIO 10.9.2016.....	48
3. CAPO 1): GLI EPISODI DEL 18.6.2017	133
4. CAPO 1): PRIMO EPISODIO DEL 18.6.2017	137
5. CAPO 1): SECONDO EPISODIO DEL 18.6.2017	223
6. CAPO 20): EPISODIO DEL 22-23.3.2017.....	287
7. CAPO 20): EPISODIO DEL 25-26.3.2017.....	344
8. CAPO 20): EPISODIO DEL 26.3.2017	378
9. CAPO 21).....	451
10. CAPO 27).....	470
11. CAPI 28) E 29): L'ILLECITO AMMINISTRATIVO DIPENDENTE DAL REATO CONTESTATO AL CAPO 21).....	482
12. CAPI 28) E 29): INCOMPETENZA PER TERRITORIO PER L'ILLECITO AMMINISTRATIVO DIPENDENTE DAL REATO CONTESTATO AL CAPO 23)....	482
13. CONCLUSIONI	485