

P.P. n. 17302/19 RG.DIB.

P.P. n. 32546/16 RG.NR.

SENT. 16998/22



**TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA**  
**IN COMPOSIZIONE COLLEGIALE**  
**SEZIONE II PENALE**  
*I Collegio*

**REPUBBLICA ITALIANA**  
**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

**Il III Collegio della II Sezione Penale composto da:**  
**D.ssa Anna M.Pazienza.....presidente est.**  
**D.ssa Maria Concetta Giannitti .....giudice est.**  
**D.ssa Chiara Bocola .....giudice est.**

**alla pubblica udienza del 2 dicembre 2022 ha**  
**pronunciato la seguente**

**SENTENZA**

**Nella causa penale di primo grado**

**CONTRO**

**LICCIARDI Luca nato il 1.1.1970 a Napoli**

**Libero/ Presente**

**Difeso di fiducia dall'avv. Patrizia Morello e dall'avv.**  
**Domenico Barillà**

**MANNA Leopoldo nato il. 23.5.1961 a Procida (NA)**

**Libero/ Presente**

**Difeso di fiducia dall' avv. Luca Ciaglia e dall' avv.**  
**Francesco Miraglia**

**IMPUTATI**

**(vedi ALLEGATO)**

**PARTI CIVILI:**

JAMOU MOHAMAD MOHAMMET- DUNA SHABOUK- KASSAB BASHI DAHAN MAZEN	avv. ALESSANDRA BALLERINI,
MOSTAFA AYMAN	avv. EMILIANO BENZI

WAHID HASAN YOUSEF-SULAIMANI MOHAMMED -HAZIMA REFAAT- SHAABAN HATEM-ATWEH AHMAD- HELLO AIJOURI AHMAD- HELLO AIJOURI SABAH-ATWAH MOHAMMAD- AALLAHAM BASEMA	avv. ARTURO SALERNI
HASHASH MANAL - AL SALEH FERYAL- BALKES ABOOD- ATWAH ATWAH HELLO AIJOURI SADAM - GELLO AIJOURI RAWAA KHALED-ATWEH ANAS- SHAABAN HATEM -SULAIMANI AHMAD -SOLAIMANI ABDULNASER -	AVV. MARIO ANTONIO ANGELELLI
SOLIMANI AMANI	avv. GAETANO MARIO PASQUALINO,
MOHI AL DDIN AL HAMOURI	avv. AVV. DARIO BELLUCCIO
ASGI "ASS. PER GLI STUDI GIURIDICI SULL'IMMIGRAZIONE"	avv. STEFANO GRECO
1) ASSOCIAZIONE PROGETTO DIRITTI ONLUS  2) AMIR ALABBAR	1) AVV. SILVIA CALDERONI  2) AVV. GIUSEPPE NICOLETTI

### RESPONSABILI CIVILI

MINISTERO DIFESA E MINISTERO delle INFRASTRUTTURE	Avv. ETTORE FIGLIOLIA presente Avv. MASSIMO DI BENEDETTO presente Avv. ELIO CUCCHIARA presente
---	--

### CONCLUSIONI delle PARTI

**Il Pubblico Ministero:** assoluzione perché il fatto non sussiste per entrambi gli imputati per tutti i capi

**Il difensore di parte civile avv. Calderoni (anche in sostituzione di avv. Salerni e avv. Nicoletti):** condanna alla pena ritenuta di giustizia, al risarcimento del danno e al pagamento delle spese processuali in favore della parte civile. Deposita conclusioni scritte e nota spese anche per l'avv. Salerni e l'avv. Nicoletti.



**Il difensore di parte civile avv. Angelelli (anche in sostituzione di avv. Pasqualino):** condanna alla pena ritenuta di giustizia, al risarcimento del danno e al pagamento delle spese processuali in favore della parte civile. Deposita conclusioni scritte e nota spese anche per conto dell'avv. Pasqualino.

**Il difensore di parte civile avv. Greco:** condanna alla pena ritenuta di giustizia, al risarcimento del danno e al pagamento delle spese processuali in favore della parte civile. Deposita conclusioni scritte e nota spese.

**Il difensore di parte civile avv. Belluccio:** condanna alla pena ritenuta di giustizia, al risarcimento del danno e al pagamento delle spese processuali in favore della parte civile. Deposita conclusioni scritte e nota spese.

**Il difensore di parte civile avv. Ballerini:** condanna alla pena ritenuta di giustizia, al risarcimento del danno e al pagamento delle spese processuali in favore della parte civile. Deposita conclusioni scritte e nota spese.

**Il difensore di parte civile avv. Benzi:** condanna alla pena ritenuta di giustizia, al risarcimento del danno e al pagamento delle spese processuali in favore della parte civile. Deposita conclusioni scritte e nota spese.

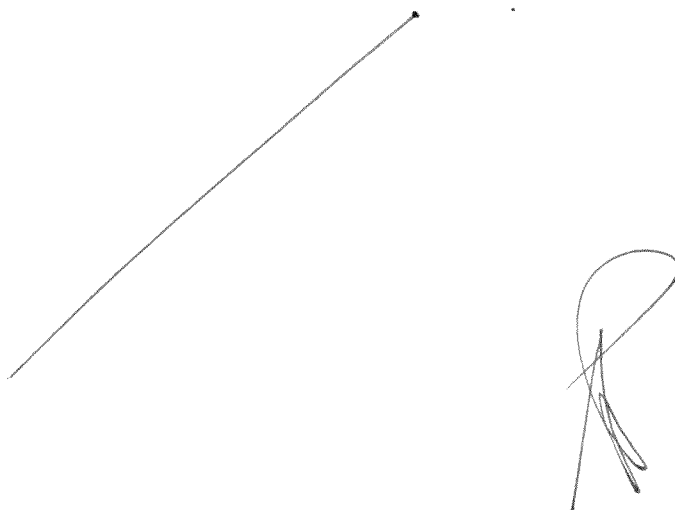
**Il difensore del responsabile civile avv. Figliolia:** si riporta alle conclusioni del pm e alle memorie già acquisite.

**Il difensore del responsabile civile avv. Cucchiara:** si riporta alle conclusioni del pm e alle memorie già acquisite.

**Il difensore del responsabile civile avv. Di Benedetto:** si riporta alle conclusioni del PM e alle memorie già acquisite.

**Il difensore dell'imputato Manna (avv. Ciaglia):** assoluzione perché il fatto non sussiste;**Il difensore dell'imputato Manna (avv. Miraglia):** assoluzione perché il fatto non sussiste

**Il difensore dell'imputato Licciardi Luca: avv. Domenico Barillà** chiede l'assoluzione;**avv. Patrizia Morello** chiede l'assoluzione anche ai sensi dell'art. 530 comma 2 cpp e in subordine declaratoria di estinzione per intervenuta prescrizione

A long diagonal line starts from the lower left and extends towards the upper right. To its right, there is a handwritten signature in black ink, which appears to be a stylized 'R' or similar character.



**TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA**  
**UFFICIO DEL GIUDICE PER LE INDAGINI PRELIMINARI**  
**UFFICIO 22°**

**DECRETO CHE DISPONE IL GIUDIZIO**  
 (Artt. 429 e c.p.p.)

Il Giudice per l'udienza preliminare Dr.ssa Bernadette Nicotra all'esito dell'udienza preliminare nel procedimento n. 32546/16 R.G. Notizie di Reato 3487/17 G.I.P. nei confronti di:

gli imputati: **ENTRAMBI PRESENTI**

**LICCIARDI Luca** nato il 1.1.1970 a Napoli, el. dom. c.n.e Clodia 72 Roma c/o l'avv. Sforza prec. Dif. revocato;

**MANNA Leopoldo** nato il 23.5.1961 a Procida (NA), el. dom. via G. Romagnosi 1/B Roma c/o dif.;

i difensori:

avv. **Patrizia Morello** con studio in via Nicolò da Reggio 14 Reggio Calabria, (dif. di fiducia di LICCIARDI Luca); **ASSENTE** sost. da avv. D. Barillà

avv. **Luca Ciaglia** con studio in via G. Romagnosi 1/B Roma (dif. di fiducia di MANNA Leopoldo); **PRESENTE**

avv. **Francesco Miraglia** con studio in via E. Gianturco 11 Roma (dif. di fiducia di MANNA Leopoldo); **PRESENTE**

**IMPUTATI**

**MANNA LEOPOLDO**

A) Delitto di cui all'art. 328, 1° comma c.p., perché - rivestendo il grado di Capitano di Vascello del Corpo delle Capitanerie di Porto e l'incarico di capo del 3° ufficio - centrale operativa del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, con compiti di coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo, indicato, in base alla Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso in mare - Convenzione S.A.R. adottata ad Amburgo il 27/04/79, come "I.M.R.C.C." (italian maritime rescue coordination center) - quale pubblico ufficiale indebitamente rifiutava un atto del suo ufficio che per ragioni di sicurezza pubblica doveva essere compiuto senza ritardo, in particolare avendo ricevuto alle ore 16,22 da parte del corrispondente comando "M.R.C.C." di Malta (che aveva già assunto il formale coordinamento delle operazioni SAR) la espressa richiesta di impiego della nave Libra della Marina Militare Italiana (in quanto nave più vicina all'obiettivo) per le operazioni di soccorso ad una imbarcazione instabile e sovraccarica di migranti localizzata nelle acque internazionali rientranti nella zona S.A.R. di competenza maltese e che si trovava in situazione di pericolo (essendo stata avvistata da un aereo maltese), ometteva di dare l'ordine di intervento immediato alla massima velocità alla predetta unità navale, limitandosi a passare le informazioni a CINCPAV della Marina Militare Italiana.

In Roma il 11/10/13

\*disposta dai PP.MM. in udienza 16.9.2019 la correzione del capo di imputazione: la locuzione "ometteva di dare l'ordine" viene sostituita con la locuzione "OMETTEVA DI RICHIEDERE DI DARE L'ORDINE"

1

#### LICCIARDI LUCA

B) Delitto di cui all'art. 328, 1° comma c.p., perché - rivestendo il grado di Capitano di Fregata della Marina Militare Italiana, quale capo sezione operazioni correnti della sala operativa di CINCPNAV (Comando in Capo della Squadra Navale) - quale pubblico ufficiale indebitamente rifiutava un atto del suo ufficio che per ragioni di sicurezza pubblica doveva essere compiuto senza ritardo, in particolare avendo ricevuto comunicazione tramite "I.M.R.C.C." di Roma che alle ore 16,22 "M.R.C.C." di Malta (che aveva già assunto il formale coordinamento delle operazioni SAR) aveva chiesto espressamente l'impiego della nave Libra della Marina Militare Italiana (n. quanto nave più vicina all'obiettivo) per le operazioni di soccorso ad una imbarcazione instabile e sovraccarica di migranti localizzata nelle acque internazionali rientranti nella zona S.A.R. di competenza maltese e che si trovava in situazione di pericolo (essendo stata avvistata da un aereo maltese), ometteva di dare l'ordine di intervento immediato alla massima velocità alla predetta unità navale, disponendo dapprima che nave Libra non fosse informata, provvedendo successivamente e, comunque, tardivamente, alle ore 17,04 a dare l'ordine a nave Libra di dirigere per verificare la situazione in atto e prestare assistenza e alle ore 17,14 a dare l'ordine di dirigere alla massima velocità, comunicando il ribaltamento del natante.  
In Roma il 11/10/13

#### MANNA LEOPOLDO, LICCIARDI LUCA

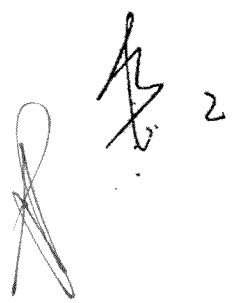
C) Delitto di cui agli artt. 113 -589, 1° e 3° comma c.p., perché, in cooperazione tra loro - nelle rispettive qualità indicate ai capi A) e B), mediante le condotte ivi descritte, omettendo di dare tempestivamente l'ordine di dirigere alla massima velocità a nave Libra, non consentendo così alla stessa di prestare i soccorsi in tempo utile - cagionavano per colpa la morte di un numero imprecisato di persone (n.26 cadaveri recuperati e una stima di oltre 200 dispersi) - tra cui Nahel e Mohamad figli di Jammo Mohanad; Randa Wahid Yousef, Sherihan Wahid Yousef, Nurhan Wahid Yousef, Kristina Wahid Yousef, tutti figli di Wahid Hasan Yousef e Hashash Manal; Abdellrahman Sulaimani, Misaa Sulaimani, Mohamad Khaled Alhaj, Rahed A.haj, Ali Sulaimani, Amal Sulaimani, Dowa Atwah, Samer Ali, Mohamad Ali, Jeneen Ali, tutti familiari di Mohamed Sulaimani; Reem Chehada e Mohamed, Tarek, Beshar, moglie e figli di Mazen Kassab Bashi Dahan - migranti che, viaggiando a bordo di una imbarcazione in condizioni di sovraccarico e di instabilità, partita la sera del giorno precedente dalle coste libiche, annegavano in mare a seguito del ribaltamento del natante; ciò facevano per colpa generica (imprudenza, imperizia e negligenza) e per colpa specifica, per la violazione degli obblighi normativi di intervento e soccorso in mare, in base a disposizioni internazionali (Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare - convenzione UNCLOS del 1982 firmata a Montego Bay, ratificata con legge n.689/94 in particolare l'art.98, Convenzione Internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare- SOLAS resa esecutiva con legge n.313/80, Convenzione internazionale sulla ricerca e soccorso in mare- SAR adottata ad Amburgo nel 1979 e ratificata con legge n.147/89) e interne (artt.69-489-490 del codice della navigazione, art.113 c.p.m.p.).  
In acque internazionali del mare Mediterraneo il 11/10/13

le persone offese costituite PP.CC.

TUTTE ASSIEME MA CONSIDERATE  
PRESENTE

TUTTI le PP.CC. sotto riportate sono difese da avv. Alessandra Ballerini e quindi sono el. dom.

c/o studio del difensore di fiducia avv. Alessandra Ballerini



## INDICE

### **CAPITOLO 1.**

**Svolgimento del processo.....PAG.5**

### **CAPITOLO 2.**

**Sintesi delle contestazioni: tesi d'accusa e tesi della difesa. Genesi del procedimento.....PAG.8**

### **CAPITOLO 3.**

**La prescrizione dei reati: prospettazioni delle parti e computo del termine massimo.....PAG.13**

### **CAPITOLO 4.**

**Analisi delle fattispecie in contestazione.**

**4.1. Il quadro normativo di riferimento..... PAG.23**

**4.2. Cronologia degli eventi..... PAG.29**

### **CAPITOLO 5.**

**Sussistenza dei reati. Considerazioni finali sulla penale responsabilità degli imputati..... PAG.69**

### **CAPITOLO 6.**

**DISPOSITIVO.....PAG.87**

A handwritten signature, possibly 'R', is located in the bottom right corner of the page. A long, thin diagonal line extends from the bottom left towards the top right, crossing the signature.

**CAPITOLO 1.**  
**SVOLGIMENTO DEL PROCESSO**

**LICCIARDI LUCA** e **MANNA LEOPOLDO** venivano tratti innanzi a questa Autorità Giudiziaria per rispondere dei reati di omissione di atti d'ufficio e omicidio colposo aggravato rispettivamente contestati, meglio descritti in rubrica.

**All'udienza del 15/11/2019** le parti articolavano eccezioni preliminari.

**All'udienza del 3/12/2019** costituite le parti, i difensori dichiaravano di aderire all'astensione con sospensione della prescrizione.

**L'udienza del 5/5/2020** veniva rinviata a causa del Covid con sospensione della prescrizione per 64 gg.

**All'udienza del 28/1/2021** si procedeva all'istruttoria con l'esame del teste CRISTALLI.

**All'udienza del 16/2/2021** proseguiva all'esame del teste CRISTALLI.

**All'udienza del 25/2/2021** deponevano i testi PIROZZI e MARRAS.

**All'udienza del 16/3/2021** venivano escussi i testi TEDESCHI, PERNA.

**All'udienza del 23/3/2021** si procedeva all'esame dei testi MINOPOLI, IPSALE e SANTONOCITO.

**All'udienza del 19/4/2021** veniva esaminata la parte civile costituita JAMMO.

**All'udienza del 11/5/2021** deponevano i testi MAIOLO e MARSANO. Si acquisivano sull'accordo delle parti la relazione del 31/1/2018 redatta dal teste Maiolo e le due relazioni di servizio del teste Marsano. Inoltre, veniva revocata l'audizione dell'imputata di reato connesso PELLEGRINO (inserita in lista ex art. 210 CPP) avendo la medesima fatto pervenire dichiarazione, con firma autenticata, di volersi avvalere della facoltà di non rispondere.

**All'udienza del 20/5/2021** si procedeva all'esame dei testi MINIERO e GIANNOTTA.

**All'udienza del 8/6/2021** venivano escussi i testi TORTURRO e ANGRISANO.



**All'udienza del 10/6/2021** si procedeva all'esame della parte civile MOHI e veniva acquisita documentazione prodotta dalla relativa Difesa, comprensiva di certificazione medica. All'esito proseguiva l'esame dei testi SHAABAN HATEM e DI LAURA Samanta.

**All'udienza del 6/7/2021** si procedeva all'escussione del giornalista GATTI e si acquisiva *email* inoltratagli dal comandante dell'aereo maltese George Abela nonché il video del documentario realizzato dallo stesso Gatti.

**All'udienza del 8/7/2021** si proseguiva con l'esame dei testi CAPIZZUTO, PELLINO, PORSIA. Quest'ultima riconosceva la fotografia che aveva scattato ai cittadini siriani e il libretto della mostra da lei curata sul tema, materiale che veniva acquisito al fascicolo del dibattimento.

**All'udienza del 23/9/2021** venivano esaminati KASSAB BASHI DABBAN MAZEN (rogatoria con la Svezia), FRHAT ANES, SULEIMANI MOHAMMED (di cui si acquisivano le SIT) e AHMAD SULAIMANI (di cui si acquisivano le SIT).

**All'udienza del 27/9/2021** si proseguiva con l'esame dei testi HAZIMA REFAAT, ATWEH ANAS (di cui venivano acquisite le SIT su accordo delle parti), ATWEH AHMAD e HELLO AJJOURI AHMAD (di cui venivano acquisite le SIT sull'accordo delle parti). La difesa delle parti civili produceva documentazione.

**All'udienza del 30/9/2021** deponeva il teste AMIR ALABBAR.

**All'udienza del 18/10/2021** la difesa di parte civile avv. Benzi chiedeva alle altre parti il consenso ad acquisire le SIT di AYMAN MOSTAFA; inoltre sempre la difesa delle PPCC produceva due citazioni dei testi residenti a Malta, assenti. Quindi, rendevano l'esame i testimoni, ATWAH MOHAMMAD e AALLAHAM BASEMA. IL PM si opponeva all'esame di DE VITTOR FRANCESCA e all'eccezione si associavano i difensori degli imputati ed il responsabile civile; il tribunale, in accoglimento dell'opposizione, revocava sia il teste DE VITTOR che il teste MONARI come da ordinanza in atti.

**All'udienza del 15/11/2021** deponeva il teste WAHID HASSAN YOUSSEF.



**All'udienza del 13/1/2022** gli imputati si sottoponevano ad esame.

**All'udienza del 31/1/2022** veniva sentiti i testi D'AGOSTINO e MANGANIELLO (che aveva redatto il documento 2K) nonché LIARDO (con funzioni analoghe all'imputato Manna presso la Capitaneria di Porto).

**All'udienza del 10/3/2022** l'imputato Licciardi rendeva dichiarazioni spontanee. Quindi si procedeva all'esame del teste FAE'.

**All'udienza del 5/4/2022** deponeva il teste PETTORINO.

**All'udienza del 28/4/2022** si escutevano i testi SOLLITTO e TONI.

**All'udienza del 26/5/2022** il processo veniva rinviato per adesione degli avvocati all'astensione dalle udienze, con sospensione della prescrizione.

**All'udienza del 31/5/2022** proseguiva dell'istruttoria con l'esame del teste FOFFI.

**All'udienza del 4/10/2022**, data lettura degli atti utilizzabili ai fini della decisione, Pubblico Ministero, le difese delle Parti Civili ed il difensore di MANNA concludevano come da verbale. L'unico difensore dell'imputato LICCIARDI, presente all'udienza, chiedeva il rinvio della discussione a causa dell'assenza del co-difensore per motivi di salute. Sentite le parti la discussione veniva sospesa con rinvio.

**All'udienza del 8/11/2022** il processo veniva rinviato per composizione precaria del Collegio.

**All'udienza del 2/12/2022** la difesa di LICCIARDI rassegnava le proprie conclusioni ed il Tribunale decideva come da separato dispositivo.

**CAPITOLO 2.**

**Sintesi delle contestazioni: tesi d'accusa e tesi della difesa. Genesi del procedimento.**

Il presente procedimento ha ad oggetto i reati di rifiuto di atti d'ufficio ascritti rispettivamente a MANNA LEOPOLDO, Capitano di Vascello del Corpo delle Capitanerie di Porto, con l'incarico di Capo del Terzo Ufficio - Centrale Operativa del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - ed a LICCIARDI LUCA, Capitano di Fregata della Marina Militare Italiana, con l'incarico di Capo Sezione Operazioni Correnti della Sala Operativa CINNAV (Comando in Capo della Squadra Navale), in relazione all'operazione di soccorso di alcuni migranti in acque non italiane, nonché il reato di omicidio colposo ascritto, secondo lo schema della cooperazione colposa, ad entrambi i suddetti ufficiali ex art. 113 CP, giacché dall'azione indebitamente rifiutata derivava la morte di un numero imprecisato di migranti (26 cadaveri recuperati e a tutt'oggi disperse oltre 200 persone). I fatti risalgono alla data dell'11 ottobre 2013.

Appare utile premettere che la contestazione è frutto di una c.d. imputazione coatta pronunciata dal GIP presso il Tribunale di Roma, che in data 10.11.2017 concludeva un'articolata e lunga fase di indagini che, svolte originariamente presso la Procura di Palermo e la Procura di Agrigento, si erano poi incardinate presso la Procura della Repubblica di Roma che le aveva proseguite, chiedendo per due volte l'archiviazione del procedimento a carico di tutti gli indagati.

Il GIP, dopo aver ricostruito lo svolgimento dei fatti ed analizzato la normativa di riferimento, concludeva la propria disamina indicando quale oggetto del rimprovero penale, da apprezzare compiutamente nelle fasi processuali successive, la mancata tempestiva emissione - in violazione della Convenzione SAR e delle altre disposizioni convenzionali e interne, vigenti in materia di soccorso marittimo - degli ordini diretti ad un intervento autonomo dei mezzi navali di cui si disponeva, nonché degli ordini diretti all'apprestamento ed alla messa a

disposizione dei mezzi navali di soccorso, prossimi alla zona in cui si trovava l'imbarcazione dei migranti, in favore di MRCC Malta (cioè l'Autorità cui era stato demandato il compito di coordinare le operazioni di salvataggio, e che tale compito aveva in concreto assunto), che aveva espressamente richiesto l'intervento dei mezzi navali italiani.

Dunque, il GIP individuava nella violazione di cui alla fattispecie dell'art. 328 CP una condotta di rilevanza penale meritevole di approfondimento e vaglio processuale.

Non solo. Dalla mancata tempestiva emissione degli ordini per l'attività di soccorso (sia autonoma che su richiesta di MRCC Malta) derivava, come conseguenza non voluta, il decesso di un gran numero di migranti, oltre 200 persone che perivano a causa del naufragio, e pertanto il GIP indicava come meritevole di valutazione e vaglio processuale anche la sussistenza degli elementi costitutivi del reato di omicidio colposo in cooperazione colposa.

Ebbene la Procura ha seguito solo parzialmente le indicazioni del GIP, elevando le contestazioni in epigrafe con la specifica cesura temporale tra accadimenti antecedenti e susseguenti alle 16:22, così costruendo le ipotesi di rifiuto di atti di ufficio descritte ai capi A) e B) esclusivamente in relazione all'aspetto relativo ai rapporti MRCC Malta - IMRCC Italia, e di omicidio colposo di cui al capo C) della rubrica, e formulando le imputazioni coatte oggetto del presente processo.

Si contesta, in particolare, a ciascuno degli imputati ed in relazione ai doveri scaturenti dal grado e funzione dei medesimi, il delitto di cui all'art 328, 1 comma CP perché:

- MANNA, avendo nella data del 11/10/2013 compiti di coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo, e indicato, in base alla Convenzione Internazionale sulla Ricerca e il Soccorso in Mare - Convenzione S A R adottata ad Amburgo il 27.04.79- come IMRCC (*ITALIAN MARITIME RESCUE COORDINATION CENTER*), quale pubblico ufficiale, indebitamente rifiutava un atto del suo ufficio che per

ragioni di sicurezza pubblica doveva essere compiuto senza ritardo, e in particolare, avendo ricevuto alle ore 16:22 da parte del corrispondente comando MRCC di Malta che aveva già assunto il formale coordinamento delle operazioni SAR la espressa richiesta di impiego della nave Libra della Marina Militare Italiana (in quanto nave più vicina alla barca sovraccarica ed in pericolo di migranti), ometteva di richiedere di dare l'ordine di intervento immediato alla massima velocità alla predetta unità navale, limitandosi a passare le informazioni a CINCNAV della Marina Militare Italiana;

- LICCIARDI avendo la funzione di capo sezione operazioni correnti della sala operativa di CINCNAV (Comando in Capo della Squadra Navale), quale pubblico ufficiale, indebitamente rifiutava un atto del suo ufficio che per ragioni di sicurezza pubblica doveva essere compiuto senza ritardo, ed in articolare avendo ricevuto comunicazione tramite IMRCC di Roma che alle ore 16:22 MRCC di Malta (che aveva già assunto il formale coordinamento delle operazioni SAR) aveva chiesto espressamente l'impiego della nave Libra della Marina Militare Italiana, in quanto nave più vicina ai migranti in pericolo già avvistati da un aereo maltese, ometteva di dare l'ordine di intervento immediato alla massima velocità alla predetta unità navale, disponendo dapprima che nave Libra non fosse informata e provvedendo successivamente e comunque tardivamente alle ore 17:04 a dare l'ordine a nave Libra di dirigere per verificare la situazione in atto e prestare assistenza, e alle ore 17:14 a dare l'ordine di dirigere alla massima velocità comunicando il ribaltamento del natante.

Inoltre si contesta ad entrambi i pubblici ufficiali, come conseguenza di tale condotta omissiva ed in cooperazione colposa tra loro, l'aver cagionato la morte in mare di un numero imprecisato di migranti, da ritenersi elevato giacché si riuscivano a recuperare 26 cadaveri, risulterebbero a tutt'oggi disperse oltre 200 persone e il salvataggio ha riguardato solamente 212 persone.

Secondo la tesi difensiva, la condotta dei due ufficiali fu aderente ai protocolli ed alle regole del Soccorso in



Mare oltre che rispettosa delle gerarchie interne, sia alla Marina Militare che alla Capitaneria di Porto, e dunque nessun rimprovero può essere mosso agli imputati, neppure in termini di colpa, per il decesso dei migranti dovuto, invece, alla circostanza che Malta, assunto il comando come autorità SAR, non seppe adeguatamente svolgere i compiti di coordinamento ed intervento per il soccorso in mare, provocando la morte di tantissime persone.

In particolare, secondo l'impostazione a discarico non sussistono gli elementi costitutivi né del reato di rifiuto di atti di ufficio né del reato di omicidio colposo.

Segnatamente difettano i presupposti perché possa parlarsi dell'esistenza di un dovere in capo agli imputati cui essi avrebbero rifiutato di adempiere, dovendosi distinguere tra la diversa posizione di MANNA, Capitano di Vascello del Corpo delle Capitanerie di Porto che, nel caso di specie, era l'organismo che secondo la disciplina per il salvataggio in mare, svolgeva la funzione di IMRCC (*ITALIAN MARITIME RESCUE COORDINATION CENTER*), e quella di LICCIARDI, Capitano di Fregata della Marina Militare Italiana con il compito di individuare le risorse della stessa Marina da impiegare per l'attività di salvataggio su richiesta di IMRCC, secondo le tappe temporali scandite nei capi di imputazione, che fanno decorrere dalle ore 16:22 l'attività omissiva per MANNA e dal successivo orario delle ore 16:45 l'attività omissiva per LICCIARDI, e come da specifica lettura del FAX con cui Malta chiedeva l'intervento delle forze italiane.

Ed invero, mancando per MANNA la precisa richiesta di intervento per rischio concreto ed imminente per la vita umana in mare, da parte di MRCC Malta, e per LICCIARDI la conseguente richiesta specifica di far intervenire una nave della Marina Militare per fare fronte ad un rischio concreto ed imminente per la vita umana in mare, verrebbe a mancare il presupposto normativo e logico della condotta negativa di cui all'art. 328 CP.

Ciò dal punto di vista oggettivo.

Dal punto di vista soggettivo si contesta per entrambi la prova del dolo del rifiuto in capo ai due imputati, che non si rappresentarono il concreto ed imminente pericolo

perché non evidenziato nel FAX delle 16:22 di Malta, né reso palese da altre emergenze fattuali concomitanti.

Quanto al reato di omicidio colposo in cooperazione ex art. 113 CP, assume la difesa degli imputati che l'analisi dei fatti esclude il nesso di causalità tra l'evento naufragio e il tempo di invio del Libra e che non vi è prova che il decesso dei migranti fu determinato dal ritardo dell'intervento italiano poiché non è stato dimostrato, con la necessaria certezza, che se la nave della Marina Militare Libra fosse partita alle ore 16:22 si sarebbe evitato il naufragio dei migranti.

Anzi. La Procura della Repubblica nel chiedere un giudizio assolutorio a favore degli imputati, ha sottolineato come non sussista alcuna prova che per i 26 cadaveri (e per le 200 persone disperse) la causa della morte sia da ravvisarsi nel ribaltamento del barcone e, in ultima analisi, nel naufragio.

In conclusione, nessun rimprovero può essere avanzato verso gli imputati che si mossero con tempestività non appena ebbe loro a manifestarsi con chiarezza la situazione di pericolo concreto in cui versava il barcone dei migranti.

Si approfondiranno nel prosieguo le argomentazioni difensive.

A handwritten signature consisting of a large, stylized 'R' with a loop, and a long, thin diagonal line extending from the top right towards the bottom left.

### **CAPITOLO 3.**

#### **La prescrizione dei reati: prospettazioni delle parti e computo del termine massimo**

La difesa dell'imputato MANNA ha chiesto, in via subordinata, che il tribunale pronunci l'improcedibilità per estinzione dei reati per intervenuta prescrizione.

Si tratta di un aspetto che merita immediata valutazione, perché le condotte criminose sono risalenti all'11 ottobre 2013 e il reato di rifiuto di atti di ufficio è punito con una pena che non supera i 6 anni di reclusione.

La questione relativa al decorso del termine di prescrizione si pone anche per il reato di omicidio colposo ascritto al capo C) della rubrica.

Occorre premettere che la vicenda delittuosa per cui si procede al capo C) nei confronti di entrambi gli imputati nella forma della cooperazione colposa – delitto di omicidio colposo *di un numero imprecisato di persone in acque internazionali del mare Mediterraneo il 11/10/2013* – è fattispecie concernente una pluralità di omicidi colposi in concorso formale tra loro e, ai fini del computo della prescrizione, deve essere presa in considerazione la pena stabilita per *l'ipotesi base* e non già quella stabilita per la fattispecie aggravata (dalla pluralità di vite venute meno o dalla circostanza specifica della violazione della normativa sulla circolazione stradale).

Invero, il termine prescrizionale disposto dell'ultimo comma dell'articolo 157 del codice penale, che stabilisce che *“I termini (di cui ai commi che precedono) sono raddoppiati per i reati di cui agli articoli .... 589, secondo e terzo comma ....”*, trova applicazione in caso di omicidio colposo determinato dalla violazione di normativa a prevenzione degli infortuni sul lavoro o derivante dalla circolazione stradale. Non si applica, pertanto, all'omicidio colposo determinato dalla mancata osservanza della normativa sul soccorso in mare.

Non pare, al riguardo, superfluo rammentare che con la formulazione normativa introdotta dal decreto-legge 23 maggio 2008 n. 92, convertito con modificazioni nella legge 24 luglio 2008 n.125 - è stato introdotto il comma 3



dell'articolo 589 c.p. richiamato nella contestazione, che regola specifiche ipotesi di omicidio colposo commesso in violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, comma che è stato poi abrogato dall'art. 1, comma 3, lett. d), legge 23 marzo 2016, n. 41, a decorrere dal 25 marzo 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 1, comma 8 della medesima L. 41/2016.

Risulta, quindi, pacifico che il richiamo all'art. 589 comma 3, cod. pen. contenuto nell'imputazione, a suo tempo formulata, vada riferito all'ipotesi di cui all'attuale art. 589 ultimo comma, cod. pen., che regola il caso di morte di più persone ed il cui trattamento sanzionatorio è proprio quello del concorso formale di reati: *“nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone [590], si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni quindici”* (In termini cfr. Sez. 4, Sentenza n. 36024/2015 secondo cui *Il reato di omicidio colposo plurimo non è configurabile come reato unico ma come concorso formale di più reati, unificati soltanto "quoad poenam", sicché il termine di prescrizione del reato va computato con riferimento a ciascun evento di morte o di lesioni, dal momento in cui ciascuno di essi si è verificato*).

Con specifico riferimento al computo del termine prescrizione, dunque, il Collegio aderisce all'indirizzo giurisprudenziale consolidato (Cass. Pen. sez. 4 n. 51959/2016; sez. 4 n. 29439 del 23.11.2019, dep. 23.10.2020) secondo cui *“Il raddoppio dei termini di prescrizione previsto dall'art. 157, comma sesto, cod. pen., in relazione all' ipotesi di cui all'art. 589, comma quarto, cod. pen., trova applicazione limitatamente alle fattispecie di omicidio colposo plurimo aggravato dalla violazione delle norme sulla circolazione stradale o sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro, ai sensi dell'art. 589, comma primo e 2 cod. pen. .... A tale conclusione la Corte di Cassazione è già pervenuta (Sez. 4, n. 23944 del 17/04/2013, Corrado, Rv. 255462) in virtù di una lettura costituzionalmente orientata della normativa introdotta dalla legge 4 dicembre 2005, n.251, così detta ex L. Cirielli, che ha profondamente modificato la disciplina*



*della prescrizione ed al contempo ha posto alcune deroghe alla disciplina introdotta; tra tali deroghe vi è quella secondo cui sono raddoppiati i termini di prescrizione, per gli omicidi colposi commessi con violazione delle norme sulla circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Sennonché il Legislatore, nel prevedere tale raddoppio dei termini di prescrizione relativi a quelle particolari fattispecie di omicidio colposo, ha anche menzionato l'ipotesi prevista dall'attuale art.589, comma 4, cod. pen., e cioè la disposizione che prevedeva l'omicidio plurimo in concorso formale e che non è mai stata considerata una circostanza del delitto.*

*Verosimilmente l'intento del Legislatore era quello di evitare che gli omicidi aggravati di cui si è detto potessero prescriversi in un periodo più breve di quello per loro espressamente previsto (e cioè il doppio del termine della prescrizione ordinaria), ove fossero contestati ai sensi dell'art.589, ultimo comma, cod. pen.*

*Che questa interpretazione sia corretta è confermato anche dal fatto che allorquando, nel 2008, vennero inaspriti i massimi edittali della pena prevista per gli omicidi aggravati ex comma 2 (portati da cinque a sette anni di reclusione) e venne introdotto quell'ulteriore comma, l'attuale terzo comma, che prevedeva la pena da tre a dieci anni, per gli omicidi commessi con violazione delle norme del codice della strada da soggetti in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, anche la disposizione di legge sull'omicidio colposo plurimo commesso con una sola azione od omissione venne modificata e la pena massima applicabile venne portata a quindici anni.*

*Si è pertanto affermato, con una interpretazione della norma costituzionalmente orientata in riferimento al principio di ragionevolezza, che il termine prescrizionale massimo relativo alle ipotesi di omicidio colposo plurimo concorrente o meno con il reato di lesioni colpose, purché non aggravate ai sensi dell'art.589, commi 2 e 3, cod. pen., sia quello di anni sette e mesi sei, in applicazione della più favorevole disciplina di cui al novellato art. 157, comma 1, cod. pen. (testualm. da Cass. Sez. 4 – n.29439 cit.).*

In conclusione, il termine massimo di prescrizione, anche calcolata l'interruzione, è da individuarsi sia per il reato di rifiuto di atti di ufficio che per il reato di omicidio colposo in 7 anni e 6 mesi far data dal 11/10/2013.

Applicando tali principi, il termine di prescrizione di tutti i reati contestati agli imputati sarebbe decorso in data 11 giugno 2021, salvo eventuali periodi di sospensione ai sensi dell'art.159 cod. pen.

In particolare:

1) all'udienza del 3 dicembre 2019 il processo è stato rinviato al 5 maggio 2020 per adesione dei difensori degli imputati all'astensione dalle udienze indetta dall'organismo di categoria (sospensione per 151 giorni);

2) l'udienza del 5 maggio 2020 è stata differita a causa dell'emergenza epidemiologica da covid 19 come imposto dall'art. 83, comma 4, del decreto – legge 17 marzo 2020 n. 18 (sospensione per 64 giorni);

3) all'udienza del 22 novembre 2021 il processo è stato rinviato al 21 dicembre 2021 per motivi di salute dell'imputato LICCIARDI (sospensione 60 giorni + 7 di prognosi);

4) all'udienza del 21 dicembre 2021 il processo è stato rinviato al 13 gennaio 2022 per impedimento del difensore per concomitante impegno professionale (sospensione per 23 giorni);

5) all'udienza del 26 maggio 2022 il processo è stato rinviato al 31 maggio 2022 per adesione del difensore degli imputati all'astensione dalle udienze proclamata da organismo di categoria (sospensione per 5 giorni).

Nell'insieme, pertanto, il termine di prescrizione relativo ai reati in questione deve essere individuato in sette anni, sei mesi e 310 giorni e dunque 8 anni, 4 mesi e 10 giorni, con estinzione dei reati alla data del 21 febbraio 2022.

La Difesa di parte imputata (cfr. memoria difensiva a firma degli avv.ti Francesco Miraglia e Luca Ciaglia) ha, correttamente, dedotto come non si possa tenere conto di alcuni rinvii verificatisi nella fase predibattimentale e precisamente allorché era in corso di celebrazione l'udienza preliminare, come invece sostenuto dalla difesa di parte civile.

Nella specie ha dedotto che il termine prescrizionale non può ritenersi sospeso per il rinvio disposto all'udienza preliminare del 16 febbraio 2018 a seguito di specifica ordinanza pronunciata dal GUP. Ebbene dalla lettura del verbale di detta udienza risulta che <<*Il Giudice fa presente che l'avv. Ciaglia ha depositato istanza di rinvio al fine di attendere la decisione della Cassazione sul ricorso... I PM non si oppongono... Il Giudice, preso atto dell'istanza di rinvio e ritenuta la rilevanza e pregiudizialità delle questioni rispetto all'udienza preliminare, nulla opponendo i PM, rinvia all'udienza del 7.6.2018 ... disponendo la sospensione del termine di prescrizione fino alla data del rinvio*>>.

Pertanto, ha tenuto a precisare la difesa di MANNA che detto rinvio non debba essere computato al fine di stabilire la sospensione dei termini di prescrizione, nonostante il giudice dell'ordinanza avesse fatto cenno alla sospensione dei termini di prescrizione, come invece sostenuto dalla difesa delle parti civili (cfr. memorie e conclusioni avv. Calderoni).

Parimenti, con riferimento all'ulteriore rinvio disposto sempre dal GUP alla successiva udienza tenutasi il 29 ottobre 2018, laddove il GUP su richiesta dei Pubblici Ministeri rinviava il processo al 26 febbraio 2019, come da trascrizione riassuntiva riportata nel verbale d'udienza citato <<*il Giudice fa presente che è intervenuta in data 10.10.2018 la decisione della Cassazione sul ricorso presentato da Manna Leopoldo. I PPMM avanzano istanza di rinvio per conoscere le motivazioni della Corte di Cassazione ....*>>

Ciò posto, va premesso che la *ratio* sottesa alla sospensione dei termini di prescrizione derivante dalla richiesta di rinvio di udienza promanante dalle parti è strettamente correlata all'esistenza di un legittimo impedimento preclusivo all'esercizio del diritto di difesa, spettante esclusivamente all'imputato ex art.420 ter cod. proc. pen. o comunque ad una esigenza specifica della difesa dell'imputato ovvero ad una richiesta pregiudiziale, nei limiti stabiliti dalla legge.

Orbene a ben vedere, il primo dei rinvii sopra indicati – cui logicamente si saldano quelli successivi - veniva disposto dal GUP per la risoluzione di una questione che

il giudice definiva ‘rilevante’ e ‘pregiudiziale’. Dunque, il GUP faceva propria la richiesta di rinvio avanzata inizialmente dal difensore di uno degli imputati e, ritenendo la decisione della Cassazione – investita dal ricorso del solo Manna - fatto ‘rilevante’ e ‘pregiudiziale’, rinviava tutto il processo, anche con riferimento alle parti processuali che non avevano chiesto il rinvio e che non avevano pendente alcun ricorso per Cassazione.

La sospensione della prescrizione, pur pronunciata dal Giudice, non poteva esplicitare, invero, alcuna efficacia.

La sospensione della prescrizione è un istituto che, dilatando i termini rispetto a quelli ordinari, va a “svantaggio” dell’imputato e le norme che lo disciplinano sono di “stretta” interpretazione, essendo vietata l’analogia *in malam partem*. Pertanto, è la legge che individua i casi in cui la sospensione del processo penale determina anche quella dei termini di prescrizione. Ebbene, appare di tutta evidenza che la questione che il GUP riteneva *rilevante e pregiudiziale*, oltre a non rientrare nelle ipotesi di sospensione del processo tassativamente previste dalla legge (articoli 3 e 479 del codice di procedura penale sulle c.d. pregiudiziali civili ed amministrative) neppure può essere ricompresa tra i ‘casi di deferimento di questioni ad altro giudice’, che concernono esclusivamente le devoluzioni alla Corte Costituzionale o altro giudice, come quello europeo, per la soluzione di questioni pregiudiziali.

La corretta interpretazione della “*pregiudizialità*” risulta, dunque, decisiva al fine di riconnettervi l’operatività della sospensione di diritto del corso della prescrizione, limitata, ai sensi del primo comma dell’art. 159 comma 1 c.p., al “*caso in cui la sospensione del procedimento o del processo penale (...) è imposta da una particolare disposizione di legge, oltre che nei casi di (...) 2) deferimento della questione ad altro giudizio, sino al giorno in cui viene decisa la questione...*”.

Fuori da tali ipotesi, infatti, “*il corso della prescrizione non rimane sospeso per la pendenza di altro procedimento penale relativo all’accertamento di un fatto logicamente pregiudiziale, quando si versa fuori dei casi*”



*di sospensione del processo penale espressamente previsti dalla legge, poiché la disciplina della prescrizione, incidendo sull'efficacia nel tempo della norma penale sostanziale, è soggetta al rispetto del principio di stretta legalità. (Fattispecie in cui è stata confermata la sentenza che aveva dichiarato la prescrizione del delitto di calunnia computando anche il tempo occorso per la definizione del processo relativo al reato presupposto di violenza sessuale, sebbene il pubblico ministero avesse esercitato l'azione penale solo all'esito del giudizio relativo al primo reato). (Sez. 6, Sentenza n. 44261/2013)*

Tornando al caso che ci occupa, è evidente l'errore interpretativo in cui è incorso il GUP annoverando tra i casi di sospensione di diritto quella che, invece, non è ricompresa nelle previsioni tassative dell'articolo 159 c.p., e dovrebbe correttamente essere qualificata come sospensione meramente facoltativa del giudizio.

A ben vedere si tratta, invero, di un caso di rinvio proveniente da un'istanza difensiva alla quale le altre parti non hanno espressamente aderito (*I PM non si oppongono*) ma le cui ragioni vengono fatte proprie dal GUP (*ritenuta la rilevanza e pregiudizialità delle questioni rispetto all'udienza preliminare*), come anche i successivi esiti processuali dimostrano (declaratoria di nullità della richiesta di rinvio a giudizio per il fatto oggetto di imputazione coatta ricompreso nell'ordinanza annullata dalla Corte di Cassazione a seguito del ricorso proposto dalla difesa di MANNA; restituzione degli atti al Pubblico Ministero; nuovo esercizio dell'azione penale; riunione dei procedimenti n.3487/2017 R.GIP. e 10437/2019 R. GIP.; adozione del decreto che dispone il giudizio).

E se dunque, come detto, il rinvio del procedimento è stato disposto per la pendenza del giudizio di legittimità relativo all'impugnazione dell'ordinanza di imputazione coatta, si è in presenza di una sospensione facoltativa che non può esplicare i suoi effetti sui termini di prescrizione.

La questione all'esame, infatti, può essere assimilata a quella della sospensione disposta a norma dell'art. 479 cod. proc. pen. per la pendenza del giudizio civile relativo all'impugnazione della sentenza di fallimento che, in quanto sospensione facoltativa perché non imposta dalla

legge, ex art. 159 comma primo cod. pen., non ha l'effetto di sospendere il termine di prescrizione del reato di bancarotta (cfr. Sez. 5, Sentenza n. 48203/2017; ed analogamente Sez. 5, Sentenza n. 48212/2019 *Il termine di prescrizione del reato di bancarotta non può essere sospeso per effetto della sospensione del procedimento disposta, a norma dell'art. 479 cod. proc. pen., per la pendenza del giudizio civile relativo all'impugnazione della sentenza di fallimento, trattandosi di sospensione facoltativa non ricompresa nelle previsioni tassative dell'art. 159 cod. pen.*).

In altri termini, il GUP ebbe a fare proprie le ragioni del rinvio, ritenendo la questione processuale posta al vaglio della Suprema Corte rilevante e pregiudiziale per l'attività processuale che lo stesso organo giurisdizionale andava a svolgere, tanto che non separava le diverse posizioni processuali costituite nell'udienza preliminare e rinviava l'intero giudizio. In adesione al consolidato orientamento di legittimità, *“in tema di prescrizione del reato, nel concorso di due fatti che legittimano il rinvio del dibattimento, l'uno riferibile all'imputato o al difensore e l'altro al giudice, deve accordarsi la prevalenza a quello riferibile al giudice e pertanto il rinvio non determina la sospensione del corso della prescrizione”* (Cass. Pen. Sez. 5, Sentenza n. 36990 del 24/06/2019 Ud. (dep. 03/09/2019) Rv. 277533 – 01).

Allo stesso modo neppure il rinvio dell'udienza preliminare del 29 ottobre 2018, su richiesta dei Pubblici Ministeri interessati a conoscere le motivazioni della decisione della Corte di Cassazione sul ricorso proposto dalla difesa dell'imputato MANNA, può dar luogo a sospensione del corso della prescrizione.

Si richiama, sul punto, il principio espresso nella giurisprudenza di legittimità dalla Sez. 3, Sentenza n. 1992 del 30/10/2017 (dep. 18/01/2018) secondo il quale *“Il rinvio del dibattimento su richiesta del pubblico ministero non dà luogo a sospensione dei termini di prescrizione del reato, quando la difesa dell'imputato non abbia espressamente aderito, limitandosi soltanto a “nulla opporre” alla richiesta”*

Da tali considerazioni, in conclusione, discende che in ossequio ai canoni interpretativi di stretta legalità che connotano la materia, nella sospensione del corso della prescrizione non possono essere computati i periodi di rinvio dell'udienza preliminare del 16 febbraio, del 7 giugno (rinviata una volta preso atto del mancato deposito della decisione sul ricorso per Cassazione avverso l'ordinanza del GIP di imputazione coatta) e del 29 ottobre 2018, indicati dalla difesa di parte civile nel rassegnare le conclusioni finali a sostegno della maggiore dilatazione della sospensione dei termini di prescrizione, essendo la sospensione stata disposta dal GUP al di fuori dai casi tassativamente previsti aventi efficacia ai fini dell'estinzione dei reati.

Valutando, dunque, i periodi di valida sospensione del termine di prescrizione, si deve trarre la conclusione per cui il relativo termine massimo è decorso alla data del 21 febbraio 2022.

Ne consegue la dichiarazione di improcedibilità, nei termini di cui al dispositivo, poiché ai fini di un proscioglimento nel merito è notoriamente richiesto che, con una mera attività ricognitiva, sia rilevabile l'assoluta assenza della prova di colpevolezza ovvero la prova positiva d'innocenza, non anche la mera contraddittorietà o insufficienza della prova, una prova d'innocenza che non è stata raggiunta nel processo odierno (così Sez. Unite, sentenza n. 35490/2009 *In presenza di una causa di estinzione del reato il giudice è legittimato a pronunciare sentenza di assoluzione a norma dell'art. 129 comma secondo, cod. proc. pen. soltanto nei casi in cui le circostanze idonee ad escludere l'esistenza del fatto, la commissione del medesimo da parte dell'imputato e la sua rilevanza penale emergano dagli atti in modo assolutamente non contestabile, così che la valutazione che il giudice deve compiere al riguardo appartenga più al concetto di "constatazione", ossia di percezione "ictu oculi", che a quello di "apprezzamento" e sia quindi incompatibile con qualsiasi necessità di accertamento o di approfondimento; Sez. 4, Sentenza n. 20568/2018 *All'esito del giudizio, il proscioglimento nel merito non prevale rispetto alla dichiarazione immediata di una**



*causa di non punibilità, salvo il caso in cui il giudice, in sede di appello, sopravvenuta una causa estintiva del reato, sia chiamato a valutare, ai sensi dell'art. 578 cod. proc. pen. il compendio probatorio ai fini delle statuizioni civili, senza limitarsi al criterio di economia processuale ex art. 129 cod. proc. pen..).*

Invero i testimoni escussi e le restanti prove documentali assunte suffragano la dolosa omissione ascritta ai prevenuti dalla quale derivava, come evento non voluto, la morte dei migranti e dunque, a parere del Collegio Giudicante, sussistono gli elementi costitutivi di tutti i reati ascritti in rubrica, che, dato il tempo trascorso, sono estinti per intervenuta prescrizione.

A handwritten signature in black ink, consisting of a long, sweeping diagonal stroke that curves upwards and ends in a small dot, followed by a more complex, scribbled signature.

## **CAPITOLO 4. ANALISI DELLE FATTISPECIE IN CONTESTAZIONE**

### **4.1. Il quadro normativo di riferimento**

### **4.2. la cronologia degli eventi.**

#### **4.1. Il quadro normativo**

Giova accennare brevemente alla normativa applicabile al caso concreto, allo scopo di verificare da un lato se MANNA e LICCIARDI ebbero a rifiutare un atto del loro ufficio e dall'altro se da tale condotta derivò la morte di un gran numero di naufraghi (oltre 200).

Le operazioni di ricerca e soccorso in mare sono disciplinate da fonti nazionali e sovranazionali.

L'obbligo di ricerca e soccorso delle persone in mare è norma di diritto consuetudinario chiara, precisa e incondizionata, idonea a vincolare qualsiasi soggetto pubblico e privato in qualsiasi lembo di mare del pianeta Terra (I. Papanicolopulu, *International law and the protection of people at sea*, Oxford, 2018). Ulteriori regole sono state previste a livello di Convenzioni Internazionali, di Unione Europea e di ordinamento nazionale per concorrere ad applicare tale regola nel modo più efficace possibile. In questo senso devono essere considerate le regole sul coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso, inclusa la delimitazione di aree *Search and Rescue* (SAR), volte non ad escludere l'obbligo principale di ricerca e soccorso, ma a garantirne una sua effettiva applicazione.

Possiamo dunque distinguere tra:

1) la CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE (Convenzione SOLAS), firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva con la legge 23/05/80 n. 313 che:

- Obbliga il *“comandante di una nave che si trovi nella posizione di essere in grado di prestare assistenza, avendo ricevuto informazione da qualsiasi fonte circa la presenza di persone in pericolo in mare, a procedere con tutta rapidità alla loro assistenza, se possibile informando gli interessati o il servizio di ricerca e*

*soccorso del fatto che la nave sta effettuando tale operazione” ... (cap. V, regolamento 33.1);*

*- Richiede agli Stati parte “...di garantire che vengano presi gli accordi necessari per le comunicazioni di pericolo e per il coordinamento nella propria area di responsabilità e per il soccorso di persone in pericolo in mare lungo le loro coste. Tali accordi dovranno comprendere l’istituzione, l’attivazione ed il mantenimento di tali strutture di ricerca e soccorso, quando esse vengano ritenute praticabili e necessarie...” (Cap. V, regolamento 7);*

2) CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLA RICERCA E IL SOCCORSO IN MARE (altrimenti detta Convenzione SAR), adottata ad Amburgo il 27/04/1979 e ratificata dall’Italia con legge 03/04/1989 n. 147, che obbliga gli Stati contraenti 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*” (Cap. 2.1.10) ed a “...*fornirle le prime cure mediche o di altro genere ed a trasferirla in un luogo sicuro*” (Cap. 1.3.2).

Il regolamento di attuazione introdotto dal d.P.R. 28 settembre 1994 n. 662 (v. allegato 7 Prod. PM ud. 19/1/2021) individua nel Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto l’organismo nazionale che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (I.M.R.C.C.) ed è dunque responsabile:

1. dell’organizzazione generale dei servizi di ricerca e salvataggio in mare;
2. del coordinamento delle operazioni di ricerca e salvataggio nell’ambito dell’area marittima di interesse nazionale;
3. dei contatti con i centri di coordinamento del soccorso degli altri Stati.

Secondo le direttive e le deleghe del Comando Generale operano le direzioni marittime, quali centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C.).

I comandi di porto, quali unità costiere di guardia (U.C.G.), dispongono l’intervento delle unità di soccorso marittimo da essi dipendenti.



I.M.R.C.C. e M.R.S.C. richiedono agli alti comandi competenti della Marina militare e dell'Aeronautica militare, in caso di necessità, il concorso dei mezzi navali ed aerei appartenenti a tali amministrazioni dello Stato.

3) CONVENZIONE DELLE NAZIONI UNITE SUL DIRITTO DEL MARE (convenzione UNCLOS), alla firma il 10/12/1982 a Montego Bay e ratificata dall'Italia con legge 02/12/1994 n. 689, che impone ad ogni Stato costiero di:

1. *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 pericolo di vita;*

b. *Proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di assistenza, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa (art. 98.1);*

2. *Promuovere l'istituzione, l'attivazione ed il mantenimento di un adeguato ed effettivo servizio di ricerca e soccorso relativo alla sicurezza in mare e, ove le circostanze lo richiedano, di cooperare a questo scopo attraverso accordi regionali con gli Stati limitrofi (art. 98.2).*

Ebbene tutte le operazioni di ricerca e soccorso (S.A.R. dall'acronimo inglese *search and rescue*) sono da intendersi come una pluralità di azioni volte a salvaguardare la vita umana e, attraverso la normativa su citata, gli Stati hanno inteso coordinarsi e rendere comuni specifiche regole che consentano efficienza e tempestività nell'attività di soccorso, per evitare disfunzioni o manovre che possano collidere con la necessità di pronto intervento.

Il quadro giuridico nazionale e internazionale prevede che tutti i soggetti, pubblici o privati, che abbiano notizie relative a natanti o persone in pericolo in mare, ferma restando l'obbligatorietà del soccorso immediato, che sorge al verificarsi dello stato di pericolo, da intendersi secondo una nozione di effettività, devono, a sensi



dell'art. 5.1.2 della Convenzione di Amburgo e per gli effetti degli artt. 69 e 70 cod. nav., dare immediata comunicazione all'organizzazione S.A.R. marittima di competenza.

L'autorità coordinatrice del soccorso marittimo che riceve fondata informazione relativa ad una probabile situazione di emergenza attiva il piano per l'operazione di ricerca e salvataggio.

Le operazioni terminano con lo sbarco delle persone soccorse presso un *place of safety* (P.O.S.) individuato sul territorio della nazione responsabile dell'intervento S.A.R.

Le convenzioni internazionali individuano specifiche zone S.A.R. che consistono in porzioni di mare determinate dalla legge, poste sotto la responsabilità dell'autorità coordinatrice del soccorso marittimo competente.

In caso di evento S.A.R. in acque territoriali di un paese estero o nelle acque internazionali ricomprese all'interno della zona S.A.R. di uno stato estero, l'autorità deputata al coordinamento del soccorso marittimo è da individuarsi nel *Maritime Rescue Coordination Centre* (M.R.C.C.) dello Stato competente per l'area S.A.R. La scelta dei mezzi navali e/o aerei più idonei allo svolgimento dell'operazione di ricerca e soccorso è prerogativa del M.R.C.C. responsabile.

Sul piano della normativa interna le attività di soccorso in mare sono disciplinate dal codice della navigazione (R.D. n. 327/42), che prevede:

-art. 69 (soccorso a navi in pericolo e a naufraghi) *l'autorità marittima, che abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso e, quando non abbia a disposizione né possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso alle altre autorità che possano utilmente intervenire,*

-art. 489 (obbligo di assistenza) *l'obbligo del comandante della nave di prestare assistenza alla "nave o aeromobile in mare o in acque interne in pericolo di perdersi (...) quando a bordo della nave o aeromobile siano in pericolo persone"*



- art. 490 (obbligo di salvataggio) l'obbligo di salvataggio secondo il quale *“quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare e di riprendere il volo, il comandante della nave soccorritrice è tenuto (...) a tentarne il salvataggio, ovvero, se ciò non sia possibile a tentare il salvataggio delle persone che si trovano a bordo”*

- art. 1158 (omissione di assistenza a navi o persone in pericolo) *“il comandante di nave (...) che omette di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo a norma del presente codice, è punito...”*

Inoltre, ulteriore disciplina è da ravvisare nel codice penale militare di pace:

-art. 113 (omissione di soccorso o di protezione, in caso di pericolo):

*Il comandante di una forza militare che, senza giustificato motivo, omette di soccorrere altra forza militare, che abbia bisogno di assistenza in caso di pericolo è punito con la reclusione militare fino a tre anni.*

*La stessa pena si applica al comandante di una o più navi militari (...), il quale, fuori dei casi preveduti dal comma precedente, non presta a navi o aeromobili, ancorché non nazionali, l'assistenza e la protezione, che era in grado di dare.*

Come vedremo, il Piano Nazionale Per La Ricerca Ed Il Salvataggio In Mare (SAR Marittimo) approvato in data 25/11/1996 (cfr. allegato 7 Prod. Pm ud. 19/1/2021 in atti), distingue tre fasi di emergenza in una situazione di pericolo (v. nel dettaglio il capitolo FASI DI EMERGENZA):

- una prima fase di incertezza (INCERFA),
- una seconda fase di allertamento (ALERFA),
- una terza fase che si identifica con una situazione di pericolo (DETRESFA).

La fase di incertezza si ha quando esiste un dubbio sulla sicurezza di un mezzo navale o di una persona in mare.



La fase di allertamento si ha quando è stata ricevuta informazione indicante che l'efficienza operativa del mezzo navale è menomata, ma non tanto da far ritenere probabile una situazione di pericolo ovvero quando i tentativi di contatto diretto con il mezzo navale siano falliti.

Al configurarsi di una emergenza in fase di INCERFA o di ALERFA, l'attivazione dell'organizzazione SAR si realizza con un'accurata ricerca e raccolta di informazioni (INCERFA) ed un allargamento e approfondimento dell'attività di raccolta delle informazioni e di ricerca delle notizie, con preallerta dei mezzi e dei servizi di soccorso per l'eventuale successivo impiego (ALERFA).

La fase di pericolo o DETRESFA si ha quando si è ricevuta fondata informazione che un mezzo o una persona è in grave o imminente pericolo o bisognosa di immediata assistenza.

La fase di pericolo fa scattare l'esecuzione delle operazioni di ricerca e soccorso in mare.

Le procedure ed azioni da adottare nella fase di pericolo sono dettagliatamente previste nel predetto "Piano SAR marittimo" che riguarda la struttura e l'organizzazione funzionale del servizio S.A.R. nella regione di interesse italiano sul mare.

In sintesi, attraverso il protocollo SAR marittimo, a ciascun organismo preposto alla ricerca e soccorso in mare è riconosciuto uno specifico ruolo, a cominciare dall'Autorità che assume il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (nel caso specifico MRCC Malta) e riguardante tutti gli organismi coinvolti (nel caso specifico il Stato Italiano, attraverso IMRCC che fa da raccordo tra MRCC e la Marina Militare).

#### **4.2. Cronologia degli eventi**

Occorre a questo punto valutare la condotta degli imputati, nello specifico il ruolo di MANNA (IMRCC-*Italian Maritime Rescue Coordination Center*) e LICCIARDI, capo sezione operazioni correnti della sala operativa di CINCPNAV (Comando in Capo della Squadra Navale), alla luce della cronologia degli eventi, come illustrata dai testi esaminati, ed acquisita in atti.

Le tappe cronologiche degli accadimenti, infatti, non sono state contestate dagli imputati e sono state tratte da tutte le “tracce” acquisite in sede di indagini: captazioni telefoniche, Jchat (cioè dialoghi su chat), chiamate acquisite dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto, i FAX, e tutto il materiale documentale afferente i rapporti tra i naufraghi, l'autorità maltese, la Capitaneria di Porto Italiana IMRCC (MANNA), la Marina Militare (CINCPNAV, LICCIARDI) e le navi militari italiane Libra e Espero.

La notte del **10 ottobre 2013**, intorno alle **ore 22:00**, il barcone con a bordo i migranti di nazionalità siriana partiva dalle coste della Libia e, dopo aver subito un attacco da soggetti non identificati, iniziava ad *imbarcare acqua*, dirigendosi verso il territorio italiano (cfr. dichiarazioni dell'operante Cristalli, trascrizioni dell'udienza del 26.01.2021).

Alle **ore 12:26 (orario locale) dell'11 ottobre 2013** l'I.M.R.C.C. (*Italian Maritime Rescue Coordination Centre - Roma*), riceveva una **chiamata di emergenza** dal telefono satellitare in uso al natante (*numero Thuraya 008821655529912*).

Durante la telefonata il chiamante riferiva di trovarsi a 50 miglia dall'isola di Lampedusa insieme ad altre persone, non riuscendo a fornire indicazioni sulla propria posizione a causa delle interferenze e della successiva caduta della linea, che alle 12.31 determinava la fine della conversazione (cfr. pag. 2 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 2-5 del verbale di trascrizione di alcune conversazioni telefoniche, allegato n. 4 della produzione documentale del PM).



Pertanto, alle **ore 12:32** gli operatori inoltravano una e-mail al gestore della rete satellitare *Thuraya*, al fine di acquisire informazioni sull'esatta localizzazione dei richiedenti soccorso (cfr. pag. 2 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Dopo quattro minuti dal primo tentativo di contatto, alle **ore 12:39**, l'I.M.R.C.C. riceveva una **seconda chiamata di emergenza che proseguiva alle ore 12:40 per oltre 11 minuti** nel corso della quale un migrante, qualificatosi come Mohamed Jammo, *a doctor*, riferiva di trovarsi su una barca in legno con circa ottanta donne e più di cento bambini, due dei quali erano feriti, precisando che l'imbarcazione, con a bordo 259 siriani, era partita da Zuara la sera precedente intorno alle 22:00, in quel momento si trovava in balia delle onde a sud di Lampedusa e stava affondando. A tal proposito, rappresentava che una motovedetta libica li aveva attaccati, causando l'ingresso di acqua nel mezzo nautico (cfr. pag. 2 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 4-15 del verbale di trascrizione di alcune conversazioni telefoniche, allegato n. 4 della produzione documentale del PM).

Mediante un confronto tra le posizioni registrate all'inizio e alla fine della conversazione, durata 11 minuti e 41 secondi, gli operatori dell'I.M.R.C.C. verificavano che il natante era in movimento, nonostante stesse già imbarcando acqua; le frasi più volte ripetute con cui il dr. Jammo riferiva della situazione allarmante che vi era a bordo, apparivano assai chiare ed esplicite:

M: The, the, the boat is going down, please[...]

M: No, wooden, is wooden, and water is coming in to it.[...]

M: We are going to die![...]

M: I said to you there about a half meter water in, in it, in the bo.. in the boat.[...] We are moving by the wave, just by the wave

**Telefonata nr. 1240 del 1 1/10/201 5 ore 12:40 della durata di 11 minuti e 41 secondi: [omissis]**

O (Torturo): A Lampedusa. Mi devi dire dove sei però, perché non ho capito la tua posizione, ripeti.

M (Migrante). Okay (incomprensibile).

o:Si.

M: (voci in sottofondo metalliche ed incomprensibili)  
Hello! hello!

o:Si

M: Do you speak english?

O: Si, yes.

M: Okay, speak english.

O: Yes, speak in english. Yes, your position, your position.

M: Okay, three hundred person in, on the boat.

O: Three hundred person, three hundred, three zero zero?

M: Yes, Three zero zero.

O: Person on board, yes. When you, when you started?  
In which place you started, departed from which place?

M:Hello!

O:Yes.

M: Hello! Please, we are a sirian group, (parole incomprensibili) . in the sea. We are abo..., we are about seventy-five, seventy-five miles from the beach and we have, we have involved by some... eh. people and **we have two kids, two children injured.**

M: (parole incomprensibili) injured

O:two children injured?

**M: Yes, yes, we have involved to attack.**

O:We have?

M: (parole incomprensibili).

O:Yes, yes. So, sir, sir, sir, now...

M: (poco comprensibile) they take have it, they take have it the last night, okay?

M. We are from Siria.

O:From Siria? Ma you started from ...?

M: We are all from Siria.

O:Yes, okay, and he started from Libia?

**M: The, the, the boat is going down, please.**

O: Yes, yes, understood. Sir, so, give me your position, give me your position. If you don't give me your position...

M: We are about, we are about seventy-five miles from the beach.

O: Not! Position in latitude and longitude! In your Thuraya.

M: Near, near from, ehm... at the south from Lampedusa.

O: Yes, but, but I need your position, specific position.

M: Okay, I, I give, I give it to you.  
O: Okay.  
M: (parla con qualcun altro sulla barca ma non si riesce a capire) Ehi man, ehi man!  
...(incomprensibile) Ehi man (incomprensibile).  
O: (rivolta a qualcuno vicino a lei, MANNA NDR) Senti le voci?  
**M: We have more than one hundred children.**  
**O: One hundred children? Yes.**  
**M: Yes, more than one hundred children.**  
O: And people total... posizione! Posizione! Position! Position!  
M: I give it now.  
O: Yes.  
M: (rivolto a qualcuno vicino a lui) give it, give it . (incomprensibile). Hallo.  
O: Yes.  
M: Eh, hallo, we have thirty-three degrees, thirty-nine.  
O: Thirty-three degrees, thirty-nine?  
M: Yes. Forty-nine (incomprensibile). We have fifty-four, fifteen, fifty-two nord, okay?  
O: So, so, repeat, repeat. Three, three three degrees, three nine, repeat, repeat, number by number, repeat calm.  
M: (incomprensibile) Thirty-nine, fifteen, fifty-two nord.  
O: Fifteen, fifty-two  
M: (contemporaneamente alla lettura) thirty-two.  
O: Thirty-two nord, yes, and?  
M: and eleven.  
O: Yes, eleven?  
M: Eleven.  
O: Yes.  
M: Eleven, eleven four east.  
O: Eleven four east, so[...]  
**M: Please, we have more than, more than one hundred kids, kids.**  
O: Yes, how many people are on board? In total.  
M: We are two hundred, two..., two hundred and fifty-nine exactly.  
  
O: Two hundred fifty-nine, okay.  
M: Two hundred fifty-nine.  
O: Okay, you have children?  
**M: About one hundred children, and one hundred women and, and one, and... maybe one hundred men.**  
**O: One hundred children and one hundred...**  
M: (incomprensibile)  
O Okay.



M: About eighty, eighty women, eighty children, eighty men.

O: Eighty children...

M. Okay.

O: Eighty women, eighty men, okay.

M. Okay, yes, yes.

O: You are siria, you are departed from? Libia? From?

M: Yes.

O: Libia?

M: Yes. We are from Zouara.

O: Zouara, okay.

**M: Please, hurry. Please hurry.**

O: Yes. And you have a rubber boat?

**M: We are going to die!**

O: Yes.

**M. (probabilmente) Wooden, (incomprensibile), please hurry.**

**O: Your boat, your boat is in wooden, wooden boat or rubber boat?**

**M: No, wooden, is wooden, and water is coming in to it.**

O: Yes, and...

[...]O: The colour? Wooden boat the colour?

**M. Yes, wooden blue.**

O: Blu, blu.

M: Yes.

O: Blu.

**M: Please hurry!**

O: When, when you started? When? From Zouara?

M: From Zouara, yes.

O: When you started from Zouara?

M: Eh... yesterday at... ten o'clock, ten p.m.

O: Ten o'clock, p.m., yes.

M: Ten, ten p.m., (incomprensibile), save me.

O: Yes. Sir, so, your position...

M: Okay.

O: Is true?

**M: Now (incomprensibile) because we are moving.**

O: Yes, and how many speed? Your knots.

M: How many?

O: Knots. Your speed, your speed.

**M: Please hurry, please hurry, please hurry! Please!**

O: Yes, but, but, if you are moving, sir, if you are moving.

M: We can not move, we can not move.

O: You are moving?

M: We are moving.

O: Or you can't mo...

**M: No, no, (incomprensibile), listen, we can not move, just the wave moves, moves us.**

O: Sir, sir, you are moving or you are stop?  
M: We are moving by the wave, I (incomprensibile) you we are very, in a very hurry.  
M: **Please, I'm a doctor, please.**  
O: **If you are moving, if you are moving...**  
M: **We are moving by the wave, just by the wave.**  
O: **(si sente la voce presumibilmente del C.V. Manna**  
sullo sfondo ma le parole appaiono  
incomprensibili) Yes, ok.  
M: I have not (incomprensibile) account in my advise  
(incomprensibile)  
O: Ok.  
M: Please hurry up, please!  
O: Ok, ok sir. What is the problem on board?  
M: Thank you. Please hurry up, please!  
O: Yes, what is the problem on board?  
M: **The boat is going down.**  
O: Yes.  
M: **I said to you there about a half meter water in,**  
**in it, in the bo.. in the boat.**  
O: so.  
M: **At the bottom of it.**  
O: Okay, your name, your name.  
M: My name is Mohamed Jammo, I'm a doctor.  
O: Mohamed?  
M: Mohamed Jammo.  
O: Jammo?  
M: Jammo.  
O: Jammo. Mohamed Jammo.  
M: Si, Jammo. I'm Mohamed Jammo.  
O: Jammo.  
M: I (incomprensibile) a doctor. I am  
(incomprensibile) a doctor. (incomprensibile)  
now.  
O: But, sir, repeat your position? For another one,  
your position.  
M: Position: north thirty-four, twenty, eighteen.  
It's the same. Just don't change. O: Yes, after?  
M: Ah east, twelve, forty-two a... and zero five.  
O: Zero five. So you are moving!  
M: No, no. We are not moving. **The wave moves us.**  
O: But, if... if your position is different.  
M: We will... we will try to... to give our position  
now. We will try as we can.  
O: Si, but, sir, if your position is different between  
the first one you are moving!  
M: (nello stesso momento) No, no, I try to give my  
position.  
O: What?  
M: Okay, fix my position.

O: Yes. Your... your position... final position is that one... this one. Thirty-four, twenty, eighteen.

M: Yes.

O: Twelve, forty-two, zero five.

M: Yes.

O: Okay, is your position, sir, okay.

M: Yes.

O: Okay.

M. Yes, our position.

O: Okay, thank you sir, thank you.

M: Thank you.

O: Okay, bye bye, bye bye, bye bye.

Fine della telefonata.

Alle ore **13:00** la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto (I.M.R.C.C.) contattava telefonicamente il Centro di Coordinamento di Malta (R.C.C. Malta: Rescue Coordination Centre Malta), sul presupposto che i migranti si trovassero nell'area SAR di sua competenza, in considerazione delle informazioni acquisite, del luogo di partenza e delle ore trascorse in mare.

In tale occasione l'I.M.R.C.C. anticipava che avrebbe inviato un fax per descrivere gli eventi di cui aveva avuto notizia e per consentire la formale assunzione del coordinamento delle operazioni da parte delle autorità maltesi.

Queste ultime, all'esito di una nuova chiamata intervenuta alle ore **13:05**, si rendevano disponibili, sia pure informalmente, ad assumere il coordinamento delle attività di soccorso (cfr. pag. 2 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 16 del verbale di trascrizione di alcune conversazioni telefoniche, allegato n. 4 della produzione documentale del PM).

Operatore IMRCC: *In the fax I write to you... assume the coordination on the operation.*

Operatore RCC Malta: *Yes, of course, (incomprensibile) no problem.*

Operatore IMRCC: *Ah, okay, okay. Thank you, bye bye, bye bye, bye bye.*

Vale la pena evidenziare immediatamente come l'ufficiale TORTURO nel parlare con Malta sminuisca e

minimizzi le notizie appena ricevute, omettendo di fornire al corrispondente Maltese un dato assai importante e cioè che il natante stava imbarcando acqua e che ne aveva imbarcata già mezzo metro; inoltre aggiunge “*mybe*” quando riferisce sul numero dei bambini feriti a bordo, formula dubitativa che contrasta il preciso dato numerico fornito dal richiedente soccorso il dr. Jammo .

Alle **ore 13:15** la Capitaneria di Porto prendeva contatti con il Comando in Capo della Squadra Navale (C.IN.C.NAV.) per comunicare l'avvenuta interlocuzione con il Centro di Coordinamento maltese, invitando il C.IN.C.NAV. a riferire alle unità navali italiane presenti nella zona quanto appena riportato (cfr. pag. 3 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 13:16** l'Ufficiale di servizio TV Torturo dell'IMRCC comunicava telefonicamente al C.IN.C.NAV., nella persona dell'Ufficiale di Servizio ST Butera, la posizione e gli altri dati in suo possesso sul barcone (*partiti da Zuara [...] a bordo circa 250 [...] due bambini sono injured [...] una barca di legno blu, partiti ieri alle ore 22:00 [...] abbiamo visto dall'ultima posizione che ci ha passato il Libra che più o meno è in zona [...] abbiamo già informato Malta [...] gli abbiamo chiesto di assumere il coordinamento [...] stanno attendendo anche il nostro messaggio...Sì non ci sono problemi...attendiamo riscontro*). Acquisite le informazioni, il ST Butera riferiva che le avrebbe passate alle unità presenti in mare (*Passiamo le informazioni alle unità che abbiamo giù e poi vi facciamo sapere allora...*) (cfr. pag. 3 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 2 del verbale trascrizione conversazioni telefoniche fornite da CINCNAV, allegato 11 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 13:17** Mohamed Jammo effettuava una terza chiamata di emergenza sollecitando l'invio dei soccorsi.



Oltre ad un operatore dell'I.M.R.C.C., alla conversazione prendeva parte anche MANNA Leopoldo, Capo del Terzo Ufficio della Centrale Operativa I.M.R.C.C. – MARI.CO.GE.CAP (Comando Generale della Capitaneria di Porto), il quale, premettendo che l'imbarcazione si trovava vicino a Malta, spiegava a Mohamed Jammo che i migranti dovevano contattare il Centro di Coordinamento dell'isola, provvedendo a fornirgli il numero del R.C.C. (cfr. pag. 3 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 16-19 del verbale di trascrizione di alcune conversazioni telefoniche, allegato n. 4 della produzione documentale del PM).

Migrante: *Anyone for us? We are the Syrian. About three hundred...*  
MANNA: *Sir, I give you the number of Malta authority because you are near Malta, you are near Malta, you understand me?*  
Migrante: *Near Malta? We are near Malta?*  
MANNA: *Yes, yes, yes.*  
Migrante: *We have (incomprensibile) have the number of red cross of Malta.*  
MANNA: *You don't have the number. What can I do? Can I give you the number?*  
Migrante: *Can you give me it?*  
MANNA: *Yes, naturally I can.*  
Migrante: *Pleas help us!*  
MANNA: *I give you...*  
Migrante: (incomprensibile)  
MANNA: *Naturally, I give you the number of Malta.*  
[...]  
MANNA: *Please, please, go, go. Call Malta directly very quickly and they...they are...they are close, okay?*  
Migrante: *Okay.*  
MANNA: *Okay, please, go, go, go, okay, okay, away.*  
– Fine della telefonata –

Alle **ore 13:22** (orario locale, corrispondente alle 11:22 del tempo coordinato universale U.T.C. impostato su *j.chat*) la Sala Operativa C.IN.C.NAV. (OPCON) inviava un messaggio tramite j.chat – piattaforma utilizzata per impartire ordini e dare indicazioni alle unità navali presenti in mare – alle

Navi Libra, Espero e Cassiopea, riportando la segnalazione pervenuta dal Comando Generale della Capitaneria di Porto (MARI.CO.GE.CAP), relativa allo scafo di legno partito da Zuara la sera precedente, puntualizzando che a bordo del mezzo si trovavano circa 250 persone, tra cui donne e bambini, due dei quali erano feriti. Nei messaggi venivano fornite indicazioni sul natante, precisando che le autorità maltesi erano già state informate della vicenda (cfr. pag. 3 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 250 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM).

→[11:22:56] <usscoan> to LIB CAS ESP: MARICOGECAP riporta psn fornita tramite thuraya (912) 3420N 01242 E. 250 POB (DONNE +BAMBINI) partito da Zuwarah ieri alle 2200  
 [11:23:31] \*\*\* dui\_csop (dui\_csop@jchatros/MTLRM-CL-2285) has left the room  
 [11:23:56] <casco> da cas rgr  
 →[11:24:05] <lbr\_coc> lbr rgr  
 →[11:25:30] <usscoan> to LIB CAS ESP: MARICOGECAP comunica che potrebbero esserci 2 bambini feriti. Malta avvisata, in attesa di riscontri. SCAFO di legno colore blu.

Tre minuti dopo, alle **ore 13:23** (11:23 UTS) la Capitaneria di Porto utilizzava il canale satellitare IN.MAR.SAT (*International Maritime Satellite Organization*, (v. allegato 14 pag. 10 prod. PM 19/1/2021) per informare le navi in mare della presenza di un'imbarcazione in difficoltà, invitandole a riferire su eventuali avvistamenti (pag. 3 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

http://151.99.248.215/inmc/EGCSubm... http://151.99.248.215/inmc/EGCSubm... http://151.99.248.215/inmc/EGCSubm...

LES  
Fucino

Telecom Italia Inmarsat-C Gateway

gestire

992

BENVENUTO maritocap. Registered User PIN - DISTRESS (Administrator)      Lingua: Italiano English

Indirizzo EGC: RESP: MSGACCEPT ASQ: REF: 252280 Message Accepted 13-10-11/11-23 UTC

Regione:

Priorità:

Codice del Servizio:

Indirizzo: Lat:  N  E  Long:  E

Codice di Ripetizione:

Codice di Presentazione:

Testo del EGC:

Da notare che nella comunicazione si indica chiaramente "*priorità: distress*", *Regione: TUTTI* e come codice del servizio *SAR: AREA CIRCOLARE*.

Alle **ore 13:27** (ore 11:27 UTS) OPCON (Sala Operativa C.IN.C.NAV.), rivolgendosi sia alla Nave Libra che alla nave Espero tramite *j.chat*, sollecitava di valutare la rapida realizzazione delle operazioni di trasbordo in atto, spiegando che al loro esito aveva intenzione di utilizzare la Nave Libra per localizzare il barcone.

Il riferimento era al trasporto di un modem (pezzo di ricambio indicato come *PDR*), effettuato tramite un elicottero partito dalla Nave Espero e diretto alla Nave Libra (pag. 3 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; cfr. pag. 250 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM). Il trasbordo doveva essere valutato come esperibile ASAP ossia AS SOON IN POSSIBLE e il comando era assai chiaro: *valutare effettuazione ASAP trasbordo PDR e riportare orario stimato*.

Come vedremo tale iniziale indicazione stava a significare che le due navi dovevano per l'istante solamente valutare il tempo necessario per tale operazione di trasbordo e riferire il tempo stimato: è evidente che si lasciava la possibilità di posticipare il trasbordo del *PDR* ad un momento successivo, se il tempo stimato fosse stato

eccessivo rispetto alla necessità di impiegare Libra per la *localizzazione* del natante in difficoltà.

Quanto al *PDR*, si trattava di un *modem* necessario per la comunicazione diretta tra i comandanti delle navi ovvero di un sistema di comunicazione ulteriore, dunque, rispetto a quelli esistenti ed in uso.

```

→[11:27:47] <usscoan> to ESP LIB valutare effettuazione ASAP trasbordo pdr e
riportare orario stimato
→[11:28:36] <esp.ucg> to usscoan:rg
→[11:30:12] <usscoan> TO LIB intenzione è quella di impiegare LIB per
localizzazione ctc 01-11 subito dopo trasbordo pdr
→[11:30:59] <usscoan> to LBR quanto sopra è riferito a nave LIBRA.
[11:31:00] *** cosm4 (cosm4@jchatros/mtirm-cl-3178) has left the room
→[11:35:42] <esp.ucg> to LBR: riportare pcs
→[11:36:10] <lbr_coc> my psn 3451n-01303n 210-12
→[11:37:45] <usscoan> TO LBR ESP effettuare quanto prima il trasbordo pdr
→[11:38:32] <esp.ucg> to usscoan: rgr
→[11:40:55] <lbr_coc> TO coan:RGR

```

Alle ore **13:34** LICCIARDI Luca, Capo Sezione attività reali/correnti del C.IN.C.NAV, contattava telefonicamente Giannotta, ufficiale superiore di servizio del COAN (Comando Operativo Aeronavale) di C.IN.C.NAV. e suo subordinato, domandando cosa avessero detto *l'Espero e il Libra*.

Appreso che la Nave Libra si era resa disponibile ad effettuare l'intervento di salvataggio all'esito della predetta operazione, il LICCIARDI invitava Giannotta a limitarsi a sollecitare un rapido trasbordo del modem. Aggiungeva che ancora non doveva essere impartito l'ordine di dirigersi verso il barcone, precisando che per il momento non c'era nessuna urgenza giacché MARI.COGE.CAP aveva passato sia a Malta che alla Libia, che in teoria avrebbero dovuto mandare due mercantili che si trovavano lì vicino.

Infine, consigliava al proprio interlocutore di utilizzare il meno possibile le linee fisse quando si rivolgeva alla MARI.CO.GE.CAP. (cfr. pag. 4 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 19 e 20 del verbale di trascrizione di alcune conversazioni telefoniche, allegato n. 4 della produzione documentale del PM).

LICCIARDI: *Che ha detto l'Espero e il Libra?*

Giannotta: *Allora, lo possono fare su...AS...ASAP. Si chiama effettuare ASAP*

LICCIARDI: *Va bè quindi lo fanno (incomprensibile perché sovrapposto alla voce di Giannotta che non si capisce cosa dice) lo fanno. Non da...no, glielo diamo come ordine? No, gliel'hai già detto, (incomprensibile), non ho capi...cosa t'hanno detto?*

**Giannotta: Allora, lo possono fare ASAP**

**LICCIARDI: Eh, allora eseguire. Ok, quindi quanto prima...e non dirgli ASAP che è brutto...**

Giannotta: *Mhmh.*

**LICCIARDI: Digli semplicemente di effettuare il trasporto del modem quanto prima, punto.**

Giannotta: *Okay.*

LICCIARDI: *Glielo scrivi in chat.*

**Giannotta: E poi per il Libra dirigere sulla posizione.**

**LICCIARDI: Aspetta, negativo.**

**Giannotta: No.**

**LICCIARDI: Ancora no, ancora no perché, questo te lo sto aggiornando io, MARI.CO.GE.CAP ha passato a Malta, eh.**

Giannotta: *Okay.*

**LICCIARDI: Due mercan...sia a Malta che alla Libia, ci sono due mercantili lì vicino, fatteli dire dalla Sala Operativa di MARI.CO.GE.CAP.**

**Giannotta: Sì.**

**LICCIARDI:...quali sono, senza però specificare troppo. Ricordati che con...sulle linee fisse meno ci parlate meglio è con MARI.CO.GE.CAP.**

Giannotta: *Sì. Okay.*

LICCIARDI: *Mhh, quindi ti fai dire quali sono i mercantili, li metti sul sistema.*

Giannotta: *Sì.*

**LICCIARDI: ...e, o Malta o la Libia, in teoria dovrebbero mandare quei due mercantili, quindi per il momento non c'è nessuna urgenza. Okay.**

Giannotta: *va bene! Okay, ricevuto.*

LICCIARDI: *Per il momento, quindi.*

Giannotta: *D'accordo.*

LICCIARDI: *Fammi sapere come va avanti la storia.*

Giannotta: *D'accordo, okay, Eh, a quanto lo portiamo poi dopo una volta fatto il tra...trasbordo il Libra.*

LICCIARDI: *Mo vediamo, mo vediamo, mo vediamo, mo vediamo.*

Giannotta: *Ciao.*

LICCIARDI: *Ce l'ha...l'informazione ce l'ha passata per informazione.*  
Giannotta: *Okay, ROGER, d'accordo.*  
LICCIARDI: *Cià.*  
Giannotta: *Cià.*

Sulla conversazione si tornerà nel prosieguo.

Da subito va evidenziato l'atteggiamento "attendista" di LICCIARDI rispetto al Giannotta, che frena l'intraprendenza di quest'ultimo perché, come vedremo, le intenzioni dell'imputato erano eludere gli obblighi di soccorso in mare e mettere la nave Libra nelle condizioni di essere indispensabile per la missione VI.PE., così da sottrarla al protocollo SAR e giustificare anche formalmente il mancato intervento tempestivo della Marina Militare.

Alle ore **13:48** i migranti effettuavano la **quarta telefonata di emergenza** al numero della Sala Operativa di I.M.R.C.C., rappresentando di aver contattato le autorità maltesi e di aver così appreso di trovarsi più vicino a Lampedusa che a Malta. Fornivano nuovamente la loro attuale posizione, esponendo che il loro capitano era scappato e ribadendo che l'imbarcazione si stava riempiendo d'acqua e che a bordo c'erano anche due bambini feriti, chiedendo aiuto (***We are dying***).

L'operatore, traducendo quanto suggerito dal MANNA, presente sul luogo, affermava che il natante si trovava nell'area di competenza maltese e concludeva la conversazione invitando il proprio interlocutore a contattare nuovamente il R.C.C. Malta (cfr. pag. 4 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 21 e 22 del verbale di trascrizione di alcune conversazioni telefoniche, allegato n. 4 della produzione documentale del PM).

Migrante: *I call Malta. They say that we are near to Lampedusa more than Malta, (incomprensibile). We are dying, please*  
Operatore IMRCC: *Okay, you are...you are...*  
**Migrante: *We are dying!*** (incomprensibile perché sovrastata dalla voce dell'operatrice)  
Operatore IMRCC: *Yes, you have...you have call Malta, you have call Malta?*

Migrante: *I give you the new position*  
Operatore IMRCC: *Yes, tell me the new position, give me the new position*  
[...]  
Migrante: **We are dying.** (incomprensibile) *is run away. We are without captain.* *You understand me?*  
Operatore IMRCC: *Yes, understood, understood*  
Migrante: *No, no captain. The captain is run away*  
Operatore IMRCC: *Yes*  
Migrante: (incomprensibile) **we have water and two kids injured.**  
Operatore IMRCC: *Yes, yes, yes. Call Malta, call Malta*  
Migrante: *I know, I (incomprensibile) can't with my mobile (incomprensibile), please*  
Operatore IMRCC: *Yes*  
Migrante: *You have my number now, you...call me you please*  
(in sottofondo C.V. MANNA che dice suggerendo all'operatrice "tu stai parlando con l'Italia").  
Operatore IMRCC: *Yes, you are, you are, you are, you are talking with Italia, Italia, but you are, you are, in Maltese area* (con sovrapposizione della voce incomprensibile del migrante)  
Migrante: (incomprensibile) *Italia (incomprensibile) Italia*  
Operatore IMRCC: *Yes, you have to call Malta, sir, you have to call Malta*  
Migrante: *Lampedusa*  
– Fine della telefonata –

Pochi minuti dopo, alle ore **13:57** l'I.M.R.C.C. inoltrava al Centro di Coordinamento di Malta il fax, il cui invio era stato anticipato alle ore 13:00, domandando di assumere formalmente il coordinamento delle operazioni. Le autorità italiane procedevano altresì a fornire i dati identificativi delle due navi mercantili che risultavano essere le più vicine al barcone, individuate nella *Stadt Bremerhaven* e nella *Tyrusland*, rispettivamente battente bandiera delle Isole Marshall e del Regno Unito (cfr. pag. 4 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 291 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM). **Non si menzionava la circostanza che il natante stava già imbarcando acqua al suo**

**interno, fatto noto sin dalla comunicazione telefonica delle ore 12:39/12:40 (M: No, wooden, is wooden, and water is coming in to it.....M: I said to you there about a half meter water in, in it, in the bo.. in the boat.)**

Il testo della comunicazione:

DEAR SIRs,

FOLLOWING OUR PREVIOUS PHONE CALL, WE CONFIRM THAT AT ABOUT 1030Z WE HAVE RECEIVED A PHONE CALL FROM THURAYA NUMBER IN SUBJECT.

MR MOHAMED JAMMO (AS PRONOUNCED), REPORTED THAT HE WAS ON BOARD A WOODEN BOAT BLUE COLOR, IN POSITION LAT. 34° 20'N - LONG. 012° 42'E, WITH ABOUT 250 PERSON, WITH WOMEN AND CHILDREN, DEPARTED FROM ZUARA (LIBIA) YESTERDAY AT 2200B, WITH ENGINE FAILURE.

HE ALSO REPORTED THAT ON BOARD THERE ARE TWO CHILDREN INJURED.

CLOSE TO THE TARGET THERE ARE THE FOLLOWING SHIPS:

- MV STADT BREMERHAVEN (FLAG MARSHALL ISLAND - IMO 9338278 - C.S. V7NL4);

- MV TYRUSLAND (FLAG U.K. - IMO 7718503 - C.S. ZQVU5).

THIS MRCC HAS REQUESTED TO THURAYA COMPANY THE POSITION OF THE PHONE NUMBER IN SUBJECT AND SENT AN INMARSAT C MESSAGE TO ALL SHIPS IN TRANSIT IN THE AREA.

PLEASE ASSUME THE COORDINATION OF THE SAR OPERATION KEEPING US KINDLY INFORMED AND ACKNOWLEDGE THIS MESSAGE.

BEST REGARDS.

EMERGENCY COORDINATION CENTER

**Alle 14:08 il contatto telefonico Italia/Malta, con cui IMRCC Roma ragguagliava i maltesi su quanto ha appena appreso dal dr. Jammo, tra cui la nuova posizione del natante: ancora una volta si ometteva di riferire che i naufraghi stavano imbarcando acqua, mezz'ora prima già alta mezzo metro. Si specifica però trattarsi di barcone di legno blu, con problemi al motore e con due bambini feriti a bordo.**

Trascrizione delta conversazione telefonica, relativa alla telefonata nr. 1300 del 1/10/2015 ore 13:00 della durata di 4 minuti e 26 secondi.

Interlocutori: Operatore IMRCC (I), 1° Operatore RCC Malta (O), 2° Operatore RCC Malta (M).

Si tratta telefonata con la quale dalla Sala Operativa dell'IMRCC di Roma si notizia RCC Malta.

[...]  
l:A phone call from this number of Thuraya.  
[...]  
l:From this number. So, they refer that.  
M:Minh.  
l:Ehhhh, wa..., ehhh, was parted from... from Zouara.  
M: Yes, from Zouara.  
l:Yes, ehhh, the man give me two position but I think that the right position is the second one that I give you. M:Yes, please.  
l: Three, four degrees, two, zero.  
M. Ah ah.  
l:One, eight nord.  
M: Ok.  
l:Zero, one, two degrees.  
M: Ah ah.  
l:Four, two.  
M: Yes.  
l:Zero, five east They told me they departed from Zouara yesterday at 10 p.m. (si sentono leggeri vocalizi indicativi del fatto che l'interlocutore sta prendendo appunti), that they are on board on a **wooden boat**.  
M: Wooden boat.  
l: **Colour blue**, on board there are two hundred, fifty-nine person.  
M: Two, five, nine, duecentocinquantanove!  
l:Yes, yes, fine.  
M: Okay.  
l:And... they, th.. he.. he told me ahh, eighty children, eighty women, eighty men.  
M: Eighty, eighty.  
l:Eighty, eighty, yes, but I think (incomprensibili perché sovrapposta).  
M: Ottanta, ottanta, ottanta.  
l:Yes, approssimativo.  
M: (incomprensibile).  
l:Okay, they are siria, **they are come from Siria**.  
M: Sirians, ah ah.  
l: **Yes, and... other information. The person that who speak the name is Mohamed Jammo.**  
M: Jamma?



l:Jammo.

M: (incomprensibile) by the name of Mohamed, (incomprensibile).

l:Yes, Jammo, Mohamed Jammo, ehh, they, and he told me that he is a doctor but, other information I don't have. That on board there is maybe two children injured.

M: Two injured children.

l:Yes, ahh, and this moment they have problem with the engine.

M. Problem with engine, (incomprensibile).

l: With the engine, ahhh, please help us, and no other information.

M: No further information.

Intorno alle **ore 14:15** l'elicottero Nave Espero, con a bordo cinque persone, iniziava le operazioni di volo su Nave Libra finalizzate alla consegna del pezzo di ricambio, mentre il ponte di volo di quest'ultima imbarcazione veniva preparato all'arrivo del mezzo aereo (cfr. pag. 4 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 14:22** i migranti provavano ad effettuare la quinta telefonata di emergenza all'I.M.R.C.C., tuttavia la conversazione si interrompeva dopo pochi secondi (cfr. pag. 4 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 14:24** l'IMRCC inviava un messaggio agli enti nazionali dell'Accordo tecnico operativo per gli interventi connessi con il fenomeno dell'immigrazione clandestina via mare (tra i destinatari: Direzioni Generali del Ministero degli Affari Esteri ed Ufficio di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), fornendo indicazioni sul caso e precisando di aver informato RCC Malta *per l'assunzione del coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso* (cfr. pag. 4 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 289 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM). Nel messaggio a firma Torturo, si riferiva in merito alla posizione del

barcone ed al fatto che avesse il *motore in avaria* ed a bordo 250 persone di cui *2 bambini presenti a bordo non risultano essere in buone condizioni di salute*.

Alle **ore 14:34** in una telefonata interna a MARI.CO.GE.CAP. veniva comunicato che chi aveva chiamato dal *Thuraya* aveva detto le solite cose, che hanno bisogno di aiuto, che ci sono a bordo bambini bisognosi di cure, che sono alla deriva; si aggiungeva inoltre che *Malta coordina* e che erano *in attesa della localizzazione Thuraya* (pag. 5 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 14:35** la Sala Operativa di IMRCC Roma contattava telefonicamente la RCC di Malta per verificare la ricezione del fax con il quale veniva chiesto di assumere il coordinamento delle operazioni (cfr. pag. 5 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 23 e 24 del verbale di trascrizione di alcune conversazioni telefoniche, allegato n. 4 della produzione documentale del PM).

TORTURO legge a Malta il FAX inviato da IMRCC a Malta delle 13:53.

Alle **ore 14:35** la RCC Malta inviava a MRCC Roma un fax con il quale assumeva formalmente il coordinamento delle operazioni SAR, comunicando che sarebbe stato inoltrato un messaggio alle imbarcazioni in transito nell'area di interesse e domandando se nella stessa ci fossero degli assetti navali italiani (*do you have any Naval assets in the area?*, cfr. pag. 5 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 327 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM).



Dear Sir/ Madam,

We acknowledge receipt of your fax dated 111145Z Oct 13 and assume co-ordination. We will transmit a Navtex message for all Vessels transiting the area.

Do you have any Naval assets in the area?

Keep us informed of any new developments.

Alle ore **14:36** - come riferito dal teste CRISTALLI ed acclarato dalle restanti emergenze istruttorie - la nave *Libra* era a 27 miglia di distanza dal *target* (cfr. pag. 38 trascrizioni udienza 16.02.2021)

Alle ore **14:36** Giannotta (Ufficiale Superiore di Servizio del COAN di C.IN.C.NAV.) contattava nuovamente il LICCIARDI per chiedergli se ci fossero novità da MARI.CO.GE.CAP. Durante la telefonata si parlava delle comunicazioni da dare a Nave *Cassiopea* tramite *j.chat* e del fatto che l'elicottero di Nave *Espero* si stesse *dirigendo su Nave Libra* (cfr. pag. 5 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 5 del verbale trascrizione conversazioni telefoniche fornite da CINCNV, allegato 11 della produzione documentale del PM).

LICCIARDI: *Avanti...*

Giannotta: *Luca...novità da MARICOGECAP?*

LICCIARDI: *No...nessuna...*

Giannotta: *Nessuna...*

LICCIARDI: *Ne ho una io per te...*

Giannotta: *Eeeeh l'elicottero sta dirigendo su Nave Libra...*

LICCIARDI: *Perfetto. Allora adesso in chat...*

Giannotta: *Sì*

LICCIARDI: *Ce lo hai il Cassiopea in chat?*

Giannotta: *Sì, ce l'ho in chat*

LICCIARDI: *Allora...*

Giannotta: *Dirigete come precedentemente ordinato (risata)*

LICCIARDI: *Scrivi*

Giannotta: *Dimmi tutto...Aspetta che non ti copio...Dimmi tutto...*

LICCIARDI: ***Al Cassiopea*** (pattugliatore d'altura della Marina, NDR)

Giannotta: Sì  
LICCIARDI: *Ok...Cessa missione VIPE unità diriga per rientro missione Augusta*  
Giannotta: *Ok ricevuto*  
**LICCIARDI: Cessa per missione VIPE OCV...no OCV non cessa...non cessa OCV cessa VIPE unità diriga rientro Augusta**  
Giannotta: *Va bene, ricevuto*  
LICCIARDI: *Ciao*  
Giannotta: *Però mi hai fatto perdere la scommessa...per un quarto d'ora non ho vinto la scommessa...ciao*  
LICCIARDI: *Ciao*

Alle **ore 14:38** l'elicottero di Nave Espero – che si stava dirigendo da Nave Espero a Nave Libra per consegnare un modem – appontava su Nave Libra, consegnava il pezzo di ricambio e alle **ore 14:50** lasciava il ponte dell'imbarcazione. Pertanto, alle **ore 15:00**, l'elicottero di Nave Libra, che aveva abbandonato il ponte del mezzo nautico per consentire il trasbordo, vi faceva ritorno (pag. 5 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **14:53** durante una telefonata tra MCC Roma ed il Centro di Coordinamento maltese veniva detto che il barcone si trovava in zona SAR maltese e che quindi dovevano occuparsene loro (pag. 5 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 15:08** MRCC Roma inviava un fax a RCC Malta, per comunicare che la Guardia Costiera italiana non aveva assetti nel luogo di interesse. Ribadiva che nella zona c'erano due imbarcazioni in transito e infine precisava che una nave della Marina Militare italiana era in pattugliamento approssimativamente in quell'area (cfr. pag. 5 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 330 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM). Colpisce la genericità delle informazioni fornite (*APPROXIMATELY IN THAT AREA*).

DEAR SIRs,  
WITH REFERENCE TO YOUR FAX N. 624/2013 DATED TODAY, WE INFORM YOU THAT ITALIAN COAST GUARD HAS NO ASSETS IN THE AREA. FURTHERMORE, AS WE REFERRED IN OUR PREVIOUS FAX, IN THE AREA THERE ARE TWO SHIPS IN TRANSIT. WE ALSO KNOW THAT THERE IS ONE ITALIAN NAVY SHIP THAT IS IN PATROLLING APPROXIMATELY IN THAT AREA.  
BEST REGARDS.

Alle ore **15:12** C.IN.C.NAV. contattava MARI.CO.GE.CAP. chiedendo aggiornamenti sul caso e domandando se Malta avesse assunto il coordinamento. MARI.CO.GE.CAP. comunicava che Malta aveva *risposto* "*Assumo il coordinamento*", riferendo di aver fornito al Centro di Coordinamento maltese i dati di due mercantili che stavano transitando nella zona, informandolo che nell'area non c'erano assetti della Capitaneria di Porto **ma era presente un'unità della Marina Militare italiana, della quale non davano la posizione.** La conversazione telefonica si concludeva con la frase *allora rimaniamo in attesa* (cfr. pag. 6 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 5 e 6 del verbale trascrizione conversazioni telefoniche fornite da CINCNAV, allegato 11 della produzione documentale del PM).

STV Butera (CINCNAV): *Sono Butera...ciao...senti...c'è qualche aggiornamento riguardo l'ultima segnalazione che ci avete fatto...quella del Thuraya 912*

TV Torturro (MARICOGECAP): *Ti ho passato la posizione e null'altro...non abbiamo altro...*

STV Butera (CINCNAV): *Ah...Malta non ha risposto quindi...cosa stav...*

TV Torturro (MARICOGECAP): *Malta ha risposto "Assumo il coordinamento"*

STV Butera (CINCNAV): *Ha assunto il coordinamento Malta...ok...*

TV Torturro (MARICOGECAP): *Sì*

STV Butera (CINCNAV): *Va bene...quindi non sapete se però sono...sta taskando dei mercantili o altro*

*TV Torturro (MARICOGECAP): Allora...noi gli abbiamo passato due mercantili che stanno transitando in zona...e gli abbiamo detto che c'è una nostra...che c'è un'unità della Marina in zona...non gli abbiamo dato la posizione...niente*

STV Butera (CINCNAV): *Ok*

TV Torturro (MARICOGECAP): *E ci hanno chiesto se avevamo assetti gli abbiamo detto appunto assetti CP no...abbiamo due mercantili che vi avevano passato...abbiamo questa...quello che cosa stanno facendo loro mi hanno detto che non hanno novità da darmi quindi null'altro*

STV Butera (CINCNAV): *Ho capito...va bene...allora rimaniamo in attesa...ciao...buon lavoro*

TV Torturro (MARICOGECAP): *Ok ciao ciao ciao*

Alle **ore 15:12** RCC Malta inoltrava un fax a MRCC Roma per comunicare l'invio di un velivolo denominato MPA nell'area di interesse al fine di cercare i migranti e valutare la situazione (cfr. pag. 6 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 332 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM).

Dear Sir/ Madam,

Be informed that an MPA is being dispatched to the area to search for the Migrants and assess the situation.

Alle **ore 15:19** l'elicottero di Nave Libra "tagliava" nel senso che era fermo in quanto il motore non girava più mentre alle **ore 15:24** l'elicottero di Nave Espero era nuovamente sul ponte di volo della propria imbarcazione (cfr. pag. 6 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 15:22** IMRCC riceveva una e-mail dalla società *Thuraya*, nella quale gli venivano date le informazioni richieste alle 14:22 sulla localizzazione dell'utenza satellitare dalla quale avevano ricevuto le chiamate di emergenza (cfr. pag. 6 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 336 e 337 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 15:25** MRCC Roma contattava telefonicamente il centro di soccorso maltese per riferire la posizione del barcone ricevuta poco prima dalla *Thuraya* (pag. 6 della cronologia tratta dai documenti

acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle ore **15:26** C.IN.C.NAV. ordinava a Nave Espero di dirigersi nelle acque di fronte a Bengasi dopo aver recuperato l'elicottero. Tra le 15:27 e le 15:42 vengono registrati diversi decolli ed appontaggi dell'elicottero di Nave Espero con tre persone a bordo; forse era in corso un'esercitazione (pag. 6 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle ore **15:30** MARI.CO.GE.CAP. comunicava a C.IN.C.NAV. la localizzazione del *Thuraya* e confermava che Malta era in carica per il coordinamento e stava inviato una sua motovedetta (pag. 6 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle ore **15:34** Giannotta contattava la Nave Libra e riferiva al comandante Pellegrino la nuova posizione del barcone, precisando che il coordinamento dell'eventuale evento SAR era di Malta e che MARICOGECAP aveva informato che MALTA stava inviando una motovedetta, ed ordinava di non avvicinarsi al barcone, suggerendo di rimanere ad una distanza di circa venti miglia (cfr. pag. 6 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 7 e 8 del verbale trascrizione conversazioni telefoniche fornite da CINCNAV, allegato 11 della produzione documentale del PM).

CF Giannotta (CINCNAV): *Pronto...Katia...*

TV Pellegrino (LIBRA): *Sì Comandante*

CF Giannotta (CINCNAV): *Senti una cosa...allora ti do...le nuove...c'hai una penna...una carta e penna...*

TV Pellegrino (LIBRA): *Sì, c'ho carta e penna...sì*

CF Giannotta (CINCNAV): *Allora quel contatto adesso è...3...alle 15:03...34 27e ho una io per te...*

TV Pellegrino (LIBRA): *Sì*

CF Giannotta (CINCNAV): *012 39...*

TV Pellegrino (LIBRA): *Sì*

**CF Giannotta (CINCNAV): Ok allora il coordinamento dell'eventuale evento SAR è di Malta**

TV Pellegrino (LIBRA): *E...*

CF Giannotta (CINCNAV): MARICOGECAP ha detto che sta inviando una motovedetta...

TV Pellegrino (LIBRA): Ok

CF Giannotta (CINCNAV): Per cui non vi avvicinate...però tenetevi nella misura di avvicinarvi in un'oretta...per cui una ventina di miglia...

TV Pellegrino (LIBRA): Ok

CF Giannotta (CINCNAV): Attualmente a quanti sono il Libra da quella posizione ragà?

TV Pellegrino (LIBRA): Guardi io sono adesso Comandante ad una quindicina probabilmente...pronto...

CF Giannotta (CINCNAV): Aspetta aspetta....Ok 17 miglia

TV Pellegrino (LIBRA): E infatti...

CF Giannotta (CINCNAV): Tieniti tieniti tieniti a questa cosa non ti far vedere non ti preoccupare...va bene? MARICOGECAP

TV Pellegrino (LIBRA): Roger Comandante

CF Giannotta (CINCNAV): MARICOGECAP mi assicura che mi aggiorna la posizione del Thuraya man mano

TV Pellegrino (LIBRA): Va bene...io mi tengo pronta

CF Giannotta (CINCNAV): Tu non ti far vedere senno mettono motore in avaria e roba varia e non si avvicinano più

TV Pellegrino (LIBRA): Ovviamente...ricevuto Comandante, attendo eventuali sue disposizioni

CF Giannotta (CINCNAV): Va bene, ricevuto, ciao ciao.

Alle ore **15:37** i migranti effettuavano la sesta telefonata di emergenza all'I.M.R.C.C., riferendo di aver avuto contatti con Malta (cfr. pag. 7 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 24, 25 e 26 del verbale di trascrizione di alcune conversazioni telefoniche, allegato n. 4 della produzione documentale del PM) e precisando che la nave stava affondando con cento bambini a bordo.

[...] Migrante: Twenty miles from Lampedusa [...] we are falling down, now, and we have about one hundred children. I'm a doctor (incomprensibile) if you (incomprensibile) Malta, but Malta (incomprensibile) the position (incomprensibile)

Operatore IMRCC: Did you regive the position to Malta? [...]

Migrante: We are about seventy-five miles Lampedusa (incomprensibile) seventy-nine

Operatore IMRCC: *Seven, zero? [...]*  
Migrante: (incomprensibile) *seven, zero*  
Operatore IMRCC: *Seven, zero. Yes, but Malta is...Malta already knew, Malta already knew about your position, your distress*  
Migrante: (incomprensibile)  
Operatore IMRCC: *Have you contact with Malta?*  
Migrante: *Yes* (incomprensibile)  
Operatore IMRCC: *Well, Malta* (incomprensibile)  
Migrante: *We are waiting at the same position*  
Operatore IMRCC: *I'm going to pass, I'm going to pass all the information to Malta, okay? I'm going to pass all the information to Malta. You say one hundred people on board, one zero zero people on board*  
– Fine della telefonata –

Alle **ore 15:37** veniva effettuata una telefonata interna a CINCPNAV tra Giannotta e Toni (il quale lavorava con LICCIARDI ed era subordinato sia a Giannotta che a LICCIARDI), durante la quale il primo comunicava al secondo che MARI.CO.GE.CAP. aveva confermato che Malta era *on task* per un eventuale evento SAR e stava mandando sul posto una motovedetta. Riferiva, altresì, che la Nave Libra si trovava a 17 miglia dal barcone e che lui, con il loro consenso, le avrebbe ordinato di mantenersi a quella distanza. A questo punto il LICCIARDI interveneva personalmente nella conversazione che stava ascoltando vicino al sottoposto TONI – che gli passava la cornetta – e diceva a Giannotta che la Nave Libra non doveva trovarsi sulla direttrice barcone-motovedetta (ma a distanza **Tale da poter vedere se stà pisciando in un cestino di frutta ovvero se sta lanciando missili balistici**), altrimenti i maltesi sarebbero tornati indietro.

Ammoniva il subordinato provocatoriamente se fosse in atto un evento SAR e se la Nave Libra avesse ricevuto l'ordine di muoversi in direzione dei migranti e, ottenuta risposta negativa, riferiva che pertanto l'imbarcazione doveva proseguire le operazioni di pattugliamento, specificando che i dettagli doveva darli per telefono (LICCIARDI: .... **Dopodiché te lo chiami al telefono e gli dici: o stanno uscendo le motovedette...non farti trovare davanti i coglioni delle motovedette che sennò**

questi se ne tornano indietro... Ma glielo dici al telefono...) (cfr. pag. 7 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 8 e 9 del verbale trascrizione conversazioni telefoniche fornite da CINCNNAV, allegato 11 della produzione documentale del PM).

Giannotta: Sì, Toni, Giannotta sempre, allora, il Thuraya attualmente l'ultima posizione alle tre, 34 27. Sempre Malta, me l'ha comunicato MARICOGECAP, mi ha confermato Malta on task per un eventuale SAR e m'ha detto che sta facendo uscire una motovedetta Malta

Toni: Perfetto ma da quant'è (incomprensibile) da quel Thuraya?

Giannotta: Quel Thuraya da Malta... (si rivolge a qualcun altro) ...mi date la posizione la distanza Thuraya Malta? (riprende la conversazione con Toni) Il Libra attualmente è a 17 miglia e se concordate io manterrei a questa distanza da quel coso

Toni: Ma sta uscendo dall'area VIPE, no?

Giannotta: Eh???

Toni: Cioè è già uscito dall'area VIPE?

Giannotta: No, no, no, è in area VIPE regà, è in area VIPE, il contatto è in area VIPE

Voce in sottofondo: da Malta è a 120 miglia

Giannotta: È a 120 miglia da Malta

Toni passa la cornetta al LICCIARDI: Senti un attimo...

Giannotta: Dimmi

LICCIARDI: Il Libra non deve trovarsi sulla direttrice tra motovedetta e Malta cioè tra contatto e motovedetta e Malta...ok?

Giannotta: Va bene, ok, ricevuto

LICCIARDI: Non c'è bisogno quindi...uhmm...diciam...ma è stato richiesto...stanno uscendo motovedette perché c'è un SAR? C'è qualcosa?

Giannotta: No...stanno manda...allora MARICOGECAP mi hanno detto che stanno inviando una motovedetta...io gli ho detto: come si chiama la motovedetta? Mi ha detto non me l'hanno comunicato. Basta

LICCIARDI: Va bè tanto o la Papa 52 o...cioè due ce ne hanno non è che...basta andà su internet

Giannotta: Va bene dimmi tu poi

LICCIARDI: Dillo alla COSM che li tracci alla IES

Giannotta: Va bene...al Libra cosa gli diciamo?

**LICCIARDI: Che non deve stare tra i coglioni quando arrivano le motovedette**

Giannotta: *Va bene, ok, quindi mantenere 17 miglia?*

LICCIARDI: (pausa) *No*

Giannotta: *No*

LICCIARDI: *No, perché?*

Giannotta: *Allora lui attualmente è a 17 miglia dal contatto Thuraya*

LICCIARDI: *E quindi?*

**Giannotta: E quindi che gli diciamo di mantenersi fuori dalla contingente Thuraya Malta? Ad una distanza dal contatto tale da?**

**LICCIARDI: Tale da poter vedere se stà pisciando in un cestino di frutta ovvero se sta lanciando missili balistici...perché parliamo di distanze? C'è un SAR?**

Giannotta: *No*

LICCIARDI: *No. Il Libra gli abbiamo dato ordine di dirigere?*

Giannotta: *No.*

**LICCIARDI: No. Quindi continuiamo il pattugliamento punto e basta. Dopodiché te lo chiami al telefono e gli dici: o stanno uscendo le motovedette...non farti trovare davanti i coglioni delle motovedette che senò questi se ne tornano indietro...**

Giannotta: *Ok...d'accordo...*

**LICCIARDI: Ma glielo dici al telefono...**

Giannotta: *E infatti questo ti volevo chiedere*

LICCIARDI: *Ciao caro*

Alle ore **15:39** (ore 13:39 UTS) Nave Libra comunicava di avere ultimato l'ispezione periodica IFO dell'elicottero di bordo (cfr. pag. 7 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 251 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM).

Alle ore **15:41** Giannotta contattava la Nave Libra ordinando al comandante Pellegrino di non stare sulla congiungente Malta-Thuraya, spiegando che altrimenti, vedendo la nave italiana, la motovedetta sarebbe tornata indietro (gira la capa al ciuccio e se ne va...), suggerendo di spostarsi un po' verso giù, di allontanarsi (cfr. pag. 7 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pagg. 9 e 10 del

verbale trascrizione conversazioni telefoniche fornite da CINCNNAV, allegato 11 della produzione documentale del PM).

TV Pellegrino: *Comandi Comandante*  
CF Giannotta: *Kà una cosa...se Malta invia una motovedetta*  
TV Pellegrino: *Sì*  
CF Giannotta: *Voi dovete evitare di essere sulla congiungente Malta-Thuraya*  
TV Pellegrino: *Roger*  
CF Giannotta: *Ok perché se vi vede ad un certo punto gira la capa al ciuccio e se ne va...*  
TV Pellegrino: *Guarda caso...roger, ricevuto*  
CF Giannotta: *Va bene...(incomprensibile). Scendete un po' verso giù*  
TV Pellegrino: *Al massimo scendo un po' giù*  
CF Giannotta: *Ciao ciao...*  
TV Pellegrino: *Grazie Comandante*

L'elicottero di Nave Espero alle **ore 15:42** "tagliava" (nel senso che si trovava a motore spento) e alle **ore 15:46** iniziava il rifornimento che termina alle **ore 15:50** (pag. 7 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 15:43** MRCC Roma trasmetteva la localizzazione del Thuraya agli enti nazionali dell'Accordo tecnico operativa per gli interventi connessi con il fenomeno dell'immigrazione clandestina via mare (tra cui Mininterno-Direzione Centrale Immigrazione e Polizia delle Frontiere, COIDIFESA, STAMADIFESA, CINCNNAV, Comando Generale dei Carabinieri, MRSC Palermo ed MRSC Catania) *per opportuna conoscenza e per i profili di competenza*, riservandosi di fornire ulteriori aggiornamenti (cfr. pag. 7 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 333 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 15:50** LICCIARDI contattava Giannotta dando a Nave Espero le nuove coordinate della zona, sita in direzione Mar Ionio meridionale, verso la quale doveva dirigersi: Direzione Bengasi (pag. 7 della cronologia tratta



dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 15:55** IMRCC inviava a RCC Malta un messaggio con il quale confermava di aver ricevuto una chiamata di soccorso e dava indicazioni sulla locazione del *Thuraya* (cfr. pag. 7 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 335 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM).

DEAR SIRs,

FOLLOWING OUR PREVIOUS PHONE CALL, WE CONFIRM THAT AT ABOUT 1030Z WE HAVE RECEIVED A PHONE CALL FROM THURAYA NUMBER IN SUBJECT.

AT ~~1030Z~~ **1030Z** WE HAVE RECEIVED BY THURAYA COMPANY THE POSITION OF THE THURAYA IN SUBJECT : LAT. 34°27'07"N – LONG. 012°38'52"E (MALTA SRR).

PLEASE ASSUME ANY APPROPRIATE ACTIONS BY YOUR SIDE AND ACKNOWLEDGE THIS MESSAGE.

BEST REGARDS.

Alle **15:56** Giannotta contattava Nave Espero e comunicava le nuove coordinate ricevute. In particolare, il Comando Operativo Aeronavale (COAN) inviava tramite *j.chat* la localizzazione dell'utenza satellitare *Thuraya* (cfr. pag. 7 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 251 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 1 della produzione documentale del PM).

>[13:56:20] <usscoan> TO LBR ESP ctc 01-11 thuraya 912, MARICOGECAP comunica psn utenza satellitare 3427 N - 01238E. Alle 1503B.  
>[13:56:42] <lbr\_coc> TO COAN RGR

Alle **ore 16:00** la Nave *Libra* è sempre in pattugliamento VI.PE. (vigilanza e pesca) in posizione 34°37',015N – 012°54', 943E (cfr. pag. 7 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 16:05** l'elicottero di Nave *Espero* concludeva le operazioni di volo su Nave *Espero* ed appontava (cfr. pag. 7 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 16:15** la Capitaneria di Porto di Lampedusa contattava la Capitaneria di Porto 301 (cfr. pag. 8 della

cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM).

Alle **ore 16:20** la Nave Espero si preparava ad assumere il ruolo CFM (controllo flussi migratori) per un'esercitazione (cfr. pag. 8 della cronologia tratta dai documenti acquisiti, allegato n. 2 della produzione documentale del PM; pag. 45 trascrizioni udienza 25.2.2021). Come vedremo a breve, si tratta di una manovra del LICCIARDI strumentale a rendere indispensabile l'attività VI.PE. di Libra posto che, se Espero risultava impegnata in altro, LIBRA rimaneva l'unica unità Marina predisposta per la VI.PE.

**Alle ore 16.22, IMRCC Roma riceveva un fax** (Vedi allegato 12 produzione P.M. – pag. 30 ove è denominato allegato 3) da RCC Malta contenente *in primis* l'informazione che un velivolo inviato da quest'ultima (denominato MPA) aveva localizzato il barcone con 250 persone a bordo, descrivendolo come sovraccarico ed instabile, ed in secondo luogo la richiesta di dare indicazioni alla nave militare più vicina (nel caso di specie nave Libra, sita a 19 NM dal bersaglio, in posizione 34°33',337N – 012°54',802E) di dirigere verso i migranti per valutare la situazione e prestare soccorso se necessario. Malta informava altresì Roma di aver dirottato sul punto il mercantile *Tyrusland*. Al contempo, Nave Espero dava inizio alle esercitazioni di controllo flussi migratori che si protraevano sino alle ore 17.25.



**SUBJECT: BOAT WITH ABOUT 250 MIGRANTS ON BOARD – THURAYA NUMBER 008821633425912**

Prot.03.03.01/12691/C.O. EV.6164/13 – IMM.53B

Dear Sir/ Madam,

Be informed that our MPA has located the target and has assessed the boat as overcrowded and unstable. The Boat is moving with speed of 5kts to 10kts in a Northwesterly direction. Weather in the area is Force 3 to Force 4 and deteriorating.

Kindly instruct Italian Navy Vessel which is the closest vessel at 19Nm from the Position, to proceed towards the boat and assess situation and assist as necessary.

Also be informed that MV Tyrusland will be diverted towards the area.

Best Regards,  
OG Sgt Mintoff C.  
RCC Malta.

11 OTT. 2013  
16458

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti  
MARICOGECAP  
CENTRALE OPERATIVA

OPERATION  
11 OCT 2013  
A.F.M. LUCA

N.A.	58950
APP. OFFIC. PERSONALE	
SIG. R. R. R. R. R.	
RECE	
RECE	
P. 6164	

Alle ore 16.38, MINIERO di MRCC Roma informava telefonicamente GIANNOTTA del CINCPAV dell'avvistamento del target da parte del velivolo maltese e chiedeva se fosse possibile mettere in contatto Malta direttamente con nave Libra (cfr. verbale di trascrizione telefonica – telefonata nr. 1638 in Allegato 4 delle produzioni PM – pag. 36). GIANNOTTA rispondeva che ne avrebbe parlato con il capo ufficio operazioni, mentre MINIERO comunicava al primo che avrebbe nel frattempo provveduto a scansionare e a trasmettere il fax inviato da Malta. Quest'ultimo veniva spedito effettivamente a mezzo e-mail alle 16.45 (vedi allegato 12 delle produzioni del PM – pag. 29 denominato allegato 3).

- C: Buonasera.
- M: Si, tv Miniero da maricogecap.
- M: Vorrei parlare con l'ufficiale di servizio.
- C: Si, glielo passo subito. (voci in sottofondo).
- G: Pronto?
- M: Si, tv Miniero, con chi parlo?
- G: Buonasera, cf Giannotta (incomprensibile)
- M: Buonasera comandante, allora comandante nella posizione che ho prima inviato, la motovedetta maltese.....
- G: Si.
- M: Ha individuato....., l'aereo maltese.....

M Ha individuato il target

M: E' al corrente anche del fatto che ...c'è una vostra nave a circa... 19 miglia.

M: Quindi vuole fornire delle istruzioni, delle, delle indicazioni alla nave, essendo in questo momento Malta l'autorità sar competente. Ora, se per lei va bene, sarebbe il caso diciamo che... nave avesse diretti contatti con con Malta, senza il nostro tramite.

G: Ehm...un attimo che io qua.... ricevuto, ne devo parlare con il capo ufficio operazioni.

M: Si, io nel mentre scansiono anche il fax che ci ha inviato Malta così...

M: Avete un altro elemento di valutazione.

G: Va bene.

M: Ci aggiorniamo tra qualche minuto, comandante

G: Va bene, ricevuto. D'accordo ciao.

Alle ore 16.41, GIANNOTTA contattava telefonicamente (cfr. Allegato 4 delle produzioni del P.M. trascrizione file 92247 allegato 11 alle produzioni del P.M. - pag. 12) il c.f. TONI (collaboratore di LICCIARDI) per riportare il contenuto della conversazione avuta con MINIERO ed in particolare della possibilità di mettere in contatto diretto nave Libra con MALTA (*vogliono il Libra*); **LICCIARDI interveniva direttamente, chiedendo a GIANNOTTA di rimanere in stand by e di attendere ulteriori comunicazioni.**

T: Toni.

GIANNOTTA: Si sono il Comandante Giannotta, mi ha chiamato MARICOGECAP, TV Miniero.

TONI: Si.

GIANNOTTA: Dice che l'aereo maltese ha individuato il target e che vogliono il Libra.

Toni: Eh aspetta un attimo eh. G: Eh Eh Eh Eh Eh.

TONI: Ripeti quello che hai detto?

GIANNOTTA: MARICOGECAP ha contatto con l' RCC

Maltese che ha detto che il loro velivolo ha individuato l'imbarcazione ha anche visto il Libra a 19 M e vorrebbe prendere contatti diretti con il Libra per coordinare l'attività.

LICCIARDI: Ma allora era un pattugliatore marittimo?

GIANNOTTA: Adesso hanno detto pattugliatore, prima avevano detto la motovedetta.

LICCIARDI: Va bene e cos'è sto contatto?

GIANNOTTA: Vogliono la nave in pratica.

LICCIARDI: No, cos'è sto contatto?

GIANNOTTA: Come contatto? L'hanno chiamato target tu immagina, MARICOGECAP parla target, l'imbarcazione di legno blu con le 250 persone.

LICCIARDI: Stand by stand by, allora aspetta un attimo...preparo uno snap shot, qualcosa...va beh.. .ti facciamo sapere...

GIANNOTTA: Infatti io li ho stoppati.

LICCIARDI: Stand by stand by.

GIANNOTTA: ROGER.

Alle ore 16.42, MRCC Roma riceveva un fax (vedi allegato 2 delle produzioni del P.M. – pag. 348) da RCC Malta ove veniva informata della esatta posizione di nave Libra, che si trovava a 19 miglia dal target.

Alle ore 16.44, MRCC Roma telefonava a RCC Malta, informandola che nave Libra era un assetto importante per identificare nuovi bersagli e non era opportuno spostarla. Malta a questo punto precisava che la nave italiana era la più vicina al target, anche perché la nave commerciale più vicina era a 70 miglia dal barcone. Di talché, MRCC Roma prendeva atto della circostanza, riferendo che se spostare nave Libra fosse stata l'unica soluzione, allora avrebbero potuto utilizzarla (vedi pag. 9 della trascrizione dell'udienza del 16.02.2021). A seguito della telefonata si apprendeva che il barcone, secondo quanto riportato dal velivolo maltese, si era fermato.

Alle ore 16,44 contemporaneamente, LICCIARDI telefonava a GIANNOTTA per informarlo che MANNA (di MRCC Roma) stava richiamando Malta e gli diceva di non dire nulla a nave Libra. Si tratta del prog. 92248 su CD, file audio allegato 11 agli atti, pag. 11 e 12 prod. PM ud. 19/1/2021:

GIANNOTTA: *Giannotta...*

LICCIARDI: *Allora*

GIANNOTTA: *dimmi*

LICCIARDI *Gli operatori di MARICOGECAP sono stati appena flashati dal comandante MANNA...*

*GIANNOTTA: siii*

*LICCIARDI .... che non hanno capito un cazzo...*

*GIANNOTTA ok...*

*LICCIARDI stanno chiamando i Maltesi per dire ....  
Ma che minchia vuoi.... MARICOGECAP sta CHIAMANDO  
I Maltesi per dire ma che minchia vuoi*

*GIANNOTTA: Ok ricevuto ....il Libra dove lo  
dobbiamo mandà??*

*LICCIARDI: Pattugliare.... Basta .... Sta  
pattugliando ???*

*GIANNOTTA: Sta pattugliando!*

*LICCIARDI: Pattuglia !!...Non gli dobbiamo dire un  
cazzo ....*

*GIANNOTTA: Roger.*

**Alle 17.04**, il c.v. MANNA telefonava a LICCIARDI (che, al contempo, era in contatto con l'USS di CINCNAV – vedi allegato 11 delle produzioni del P.M., pag. 13) il quale confermava al primo la ricezione del fax inviato da Malta e confermava all'USS l'ordine di dirigere sul punto per valutare la situazione e riferire. L'ordine veniva effettivamente trasmesso a nave Libra dall'USS di CINCNAV alle 17.07 a mezzo Jchat:

```
15:07:26] <usscoan> TO LBR MPA maltese ha individuato barcone con 250
POB. MV TYRUSLAND è stato dirottato verso imbarcazione, attualmente a
circa 60 NM a SE. Verificare situazione in atto e prestare assistenza
[15:08:44] <usscoan> to LBR barcone correlato con psn thuraya delle 1556
[15:10:04] <lbr_coc> RGR domando ultima PSN
[15:12:15] <usscoan> to LBR psn 3427N - 01239E
[15:12:24] <lbr_coc> RGR TKS
```

**Alle 17.07** RCC MALTA informava telefonicamente MRCC Roma che il loro velivolo aveva riportato la notizia del ribaltamento del barcone e della presenza di persone in mare. Roma avvisava Malta che nave Libra era già in navigazione verso il target (vedi allegato 2 delle produzioni de PM – pag. 9). Nel frattempo, presso il CINCNAV (che ancora non sapeva del ribaltamento del barcone), GIANNOTTA avvisava telefonicamente ZAGARO – ufficiale di servizio della sala monitoraggio – che nave Libra era stata inviata verso il barcone segnalato dal MPA maltese e che sul punto era diretto anche il mercantile Tyrusland, distante 63 miglia marine.

**Alle 17.09** MRCC Roma informava CINCNAV del ribaltamento del barcone.

**Alle 17.13** MRCC Roma avvisava del ribaltamento il MRSC Palermo, disponendo l'approntamento di due motovedette classe 300.

**Alle 17.14** CINCNAV ordinava a nave LIBRA di dirigersi verso il barcone alla massima velocità, informandola del probabile ribaltamento, per mezzo della JCHAT:

[15:14:27] <ctcoan> lbr da coan dirigere alla massima velocità su psn indicata

[15:14:53] <ctcoan> lbr da coan maricogecap riporta probabile ribaltamento del barcone  
[15:16:44] <ctcoan> esp da coan dirigere alla massima velocità su punto indicato a nave libra

Al contempo, GIANNOTTA comunicava telefonicamente a LICCIARDI di aver mandato nave Libra alla massima velocità, perché MARICOGECAP aveva comunicato il probabile ribaltamento del natante dei migranti; chiedeva, quindi, di poter avvisare anche nave Espero, ricevendo risposta affermativa (vedi allegato 11 delle produzioni del PM, pag. 14). Nave Espero, come si vede dalla JCHAT riportata *supra*, veniva invitata a dirigere alla massima velocità sul punto alle ore 17.16. L'ordine a nave ESPERO era stato già anticipato telefonicamente alle 17.15 dall'STV BUTERA del Coan di CINCNAV (vedi allegato 11 delle produzioni del PM - pagina 15).

**Alle 17.17** MANNA informava il capoufficio 2° Operazioni del 3° reparto di Maricogecap C.V. CAFARO della situazione.

**Alle 17.20** GIANNOTTA informava della situazione l'ufficiale di servizio della Centrale Operativa Interforze del Ministero dell'Interno.

**Alle 17.23** LICCIARDI contattava il comandante di nave Libra PELLEGRINO chiedendole di lanciare anche l'elicottero a bordo al più presto. Il comandante rispondeva che stavano provvedendo (vedi allegato 11 delle produzioni del PM, pag. 16). L'ordine veniva successivamente ribadito a mezzo Jchat due minuti dopo :



[15:25:41] <ctcoan> lbr da coan valutare possibilità di lanciare asap eli per assistenza naufraghi  
 [15:26:34] <ctcoan> lbr da coan domando se ci sono mp in prossimità del natante in modo da farli convergere  
 [15:26:54] <lbr\_coc> TO COAN 10 MINUTI ELI IN VOLO  
 [15:28:14] <ctcoan> lbr da coan valutare possibilità di rilascio zatteroni da eli ed eventuale impiego fumogeni/flares per marcare psn  
 [15:28:57] <lbr\_coc> RGR  
 [15:29:37] <ctcoan> lbr da coan assicurarsi che ci siano salvagenti su eli  
 [15:31:02] <lbr\_coc> RGR

Alle **17.25** su nave *Libra* iniziavano le operazioni preliminari al lancio dell'elicottero, che veniva attrezzato alle ore 17.30 con n. 50 salvagenti, fumogeni e una zattera pluriposto. **L'elicottero risultava in volo alle ore 17.36 e alle 17.46 riportava l'avvistamento di "naufraghi in acqua, nessuna presenza del natante sul rilevamento 320° da nave *Libra* distanza 3NM [...] con numero imprecisato di bambini ed adulti deceduti".**

Alle ore **17.54** l'elicottero di *Libra* lanciava i salvagenti e la zattera pluriposto gonfiabile. (cfr. Allegato 13 delle produzioni del PM – Giornale di Chiesuola di nave *Libra* – pagina 31). *Libra* comunicava l'avvistamento del target a CINCNAV a mezzo Jchat alle ore 17.50

[15:50:35] <lbr\_coc> eli ha trovato il natante in psn 3429n-01240 ribaltato e tutti in mare  
 [15:50:47] <ctcoan> lbr da coan rgr

[15:51:34] <lbr\_coc> to coan ci sono bambini e persone morte in acqua  
 [15:51:47] <ctcoan> lbr da coan rgr  
 [15:52:34] <lbr\_coc> psn 34285n-01240.4e natante ribaltato NAVE LIBRA

Sempre alle **17.25** nave *Espero* cessava l'esercitazione di Controllo Flusso Migratori.

Alle **17.30** CINCNAV comunicava a nave *Espero* di dirigere sul punto del naufragio alla massima velocità e alle 17.33, tramite Jchat, veniva ordinato anche a tale assetto di approntare un elicottero

[15:33:02] <ctcoan> to esp approntare eli per eventuale assistenza sar con salvagenti/zattere/fumogeni/flares  
 [15:34:41] <esp.ucg> eli già approntato con battellone e fumogeni/flares  
 [15:35:08] <ctcoan> esp da coan rgr domando stimato arrivo scena d'azione  
 [15:36:33] <lbr\_coc> to coan my psn 3425n-1247e 290-7nm da probabile ctc  
 [15:36:51] <esp.ucg> siamo a 53 NM, siamo su 2 TAG a pari 24

Alle **17.32** MRCC Roma contattava Malta per chiedere aggiornamenti sulla posizione del natante ed il contatto del velivolo maltese per metterlo in contatto con nave *Libra*.

Alle **17.34** nave *Espero* dirigeva sul punto (distante 53 miglia nautiche) alla massima velocità. Anche nave

Espero approntava un elicottero che alle 17.51 risultava ancora in attesa di decollo. Il velivolo risultava operativo ed in volo per la missione SAR dalle 18.02 alle 19.35.

Alle **17.47** LICCIARDI contattava telefonicamente la centrale di Maricogecap dando l'informazione che l'elicottero di Libra aveva avvistato sul punto del naufragio, oltre al MPA, anche una motovedetta maltese. Nel corso della stessa telefonata, LICCIARDI conferiva con MINIERO che dava conferma dell'informazione, indicando anche il codice della motovedetta, ossia "P61" (vedi allegato 11 delle produzioni del P.M. – pag. 18).

Alle **17.52** veniva registrata una telefonata interna a CINCNNAV tra l'ammiraglio SAPONARO e l'ammiraglio SOLITTO. Quest'ultimo veniva informato dal primo del ribaltamento del natante dei migranti e della presenza di bambini e persone morte in acqua, mentre SOLITTO comunicava di aver detto a nave ESPERO di lanciare subito un elicottero (vedi allegato 11 delle produzioni del P.M. – pag. 19).

Alle **17.59** invece, sempre presso il CINCNNAV veniva registrata un'altra telefonata tra l'ammiraglio SAPONARO e Malta per un ulteriore scambio di informazioni. Si confermava che l'elicottero di Libra era sul posto ad operare i soccorsi e che nave Libra era ad un miglio nautico dal target (vedi allegato 11 delle produzioni del P.M. – pagg. 19-20).

Alle **18.00** nave Libra, ad un miglio nautico dal target, riceveva tramite la Jchat l'informazione che il pattugliatore maltese P61 era stato nominato da Malta *On Scene Commander*

[16:00:41] <ctcoan> lbr da coan la Papa 61 nominata OSC da RCC Malta

[16:00:54] <ctcoan> lbr da coan prendere contatti con OSC

[16:01:23] <ctcoan> Lbr da coan Papa 61 è la MV Maltese

[16:02:05] <lbr\_coc> rgr

Alle **18.07** la motobarca inviata da nave Libra arrivava sulla scena confermando la presenza di donne e bambini morti in acqua, come comunicato tramite Jchat a CINCNNAV

[16:07:21] <lbr\_coc> confermo donne e bambini morti in acqua

[16:07:41] <ctcoan> lbr da coan rgr

[16:07:55] <lbr\_coc> la motobarca e' gia' sulla scena

[16:08:10] <ctcoan> lbr da coan aggiornamento psn

[16:08:30] <lbr\_coc> psn 3428n-01241

[16:08:43] <ctcoan> lbr da coan rar

Fra le **18.07** e le **18.30** Libra e la motovedetta maltese si occupavano delle operazioni di salvataggio con

2 gommoni maltesi, una motobarca ed un gommone italiani, come si evince dai messaggi Jchat e dal Giornale di Chiesuola di nave Libra (vedi allegato 13 delle produzioni del P.M. – pag. 35).

Alle **18.27** arrivava sulla scena l'elicottero di nave Espero

[16:27:47] <esp.ucg> nostro eli in scena, sta operando in coordinamento con eli lib

[16:28:06] <lbr\_coc> stby 1

[16:28:37] <lbr\_coc> eli non ha mai isto il barcone , ma solo persone in mare

16:29:39] <esp.ucg> il nostro eli ha lanciato il battellone in acqua

[16:29:50] <ctcoan> to ESP rqr

Alle **18.27** nave Libra veniva nominata OSC da Malta, quindi assumeva il compito di coordinare le operazioni di soccorso (vedi allegato 2 delle produzioni del P.M. – Giornale di sala operativa del Coan di CINCNAV - pag. 189).

Alle **18.29** Maricogecap informava il Coan di CINCNAV che la Guardia di Finanza stava provvedendo ad inviare due motovedette ed un elicottero sul posto (vedi allegato 2 delle produzioni del P.M. – Giornale di sala operativa del Coan di CINCNAV - pag. 189), notizia che la sala operativa della Capitaneria di Porto aveva appreso alle ore 18.16 dalla Capitaneria di Porto di Palermo (vedi allegato 2 delle produzioni del P.M. – Brogliaccio della sala operativa della Capitaneria di Porto - pag. 217).

Alle ore **19.30** arrivavano sul luogo del naufragio anche due motopesca italiani, FAMAVIA e CHIARALUNA, deviate dall'OSC Nave LIBRA.

Le operazioni SAR proseguivano, con gli assetti indicati, sino alle ore 00.40 del 12 ottobre 2013, quando nave LIBRA cessava le operazioni nell'area dell'evento SAR per raggiungere nave ESPERO verso un nuovo punto di intervento. In particolare, alle ore 23.20 a nave ESPERO era stato ordinato di dirigersi verso il TYRUSLAND che, nel frattempo, aveva avvistato un altro barcone con circa 100 persone a bordo distante a poche miglia di navigazione (vedi allegato 2 delle produzioni del P.M. – Giornale di Chiesuola di nave Libra – pag. 67). Alle ore 01.04 il Coan di CINCNAV dava quindi istruzioni a mezzo Jchat a nave ESPERO di dare supporto a nave LIBRA per l'eventuale trasbordo di migranti in caso di

evento SAR, con la direttiva di dirigersi poi verso Porto Empedocle come da indicazioni provenienti dal Ministero dell'Interno e da Maricogecap.

**All'esito delle operazioni di soccorso, LIBRA aveva a bordo 55 naufraghi vivi (di cui 39 uomini, 8 donne e 9 minori), il P61 maltese 150 naufraghi vivi (di cui 3 evacuati a mezzo elicottero maltese a Lampedusa per cure mediche) e 4 morti, ESPERO 5 morti, le due motovedette della GdF rispettivamente 6 naufraghi e 14 morti e 8 morti mentre CP301 e CP302 avevano 1 morto ciascuno a bordo per complessivi 211 vivi e 34 morti. A Lampedusa veniva effettuata l'ispezione dei 21 cadaveri trasbordati, che risultavano deceduti per annegamento circa 12 ore prima (Vedi verbale di ispezione cadaverica delle ore 9.00 del 12.10.2013 – allegato 5 delle produzioni del P.M.). Nessuno dei cadaveri riportava ferite da armi da taglio, da fuoco o corpo contundente. Non è stato possibile risalire con precisione al numero dei naufraghi dispersi, rimanendo incerto il numero dei migranti a bordo del barcone (la somma oscilla, infatti, a seconda delle fonti, fra le 250 e le 400 persone).**

**CAPITOLO 5.****Sussistenza dei reati. Considerazioni finali sulla penale responsabilità degli imputati.**

Tanto premesso e così ricostruita la vicenda, si formulano le seguenti considerazioni.

Partendo dall'assunto difensivo che *“giungere ad ipotizzare che le Capitanerie di Porto possano chiedere di dare un "ordine" di qualsiasi genere ad una nave della Marina Militare significa non conoscere la normativa di riferimento”*, va obiettato che proprio siffatta normativa imponeva al comandante MANNA, quale responsabile della Centrale Operativa di IMRCC Roma, di intimare formalmente la messa a disposizione di nave Libra, da dirigere tempestivamente in soccorso dei migranti, assumendo la doverosa iniziativa che conseguiva al fax maltese delle ore 16:22 ovvero chiedere al Comando in capo della Squadra Navale di impartire il relativo ordine. Segnatamente è l'art. 5 del DPR 28 settembre 1994 n. 662 - Regolamento di attuazione della Convenzione di Amburgo n.147/1989, concernente l'adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo - a dar conto della correttezza dell'imputazione così come rubricata. La norma, infatti, enuncia al primo comma che il centro di coordinamento e soccorso nazionale (I.M.R.C.C. - *Italian Maritime Rescue Coordination Center*) *richiede agli altri comandi competenti della Marina militare e dell'Aeronautica militare, in caso di necessità, il concorso dei mezzi navali ed aerei appartenenti a tali amministrazioni dello Stato”*.

Orbene il MANNA ha per l'appunto omesso (rifiuto implicito penalmente sanzionato ex art.328 comma primo c.p.) di richiedere il concorso del mezzo navale della Marina Militare, corrispondente alla sigla P 402, sebbene ve ne fosse la necessità, di talché congruamente viene elevata la contestazione nei termini rubricati al capo A) [testualmente: *“ometteva di richiedere (a CINCPNAV) di dare l'ordine di intervento*

*immediato alla massima velocità alla predetta unità navale (il Libra)"]*.

Finanche l'imputato LICCIARDI, nel corso del suo esame, ha convenuto che *MARICOGECAP si deve limitare ad una "richiesta di concorso" – omessa dal MANNA nella situazione in esame – e che "tecnicamente" CINCNAV può anche disattenderla, ferme restando le conseguenze correlatevi ("poi qualcuno dovrà stabilire perché è stato detto di no", cfr. pag. 147 trascrizioni 13.01.2022)*. Pertanto, qualora la doverosa iniziativa del MANNA fosse stata intrapresa, come le ragioni di sicurezza pubblica imponevano, sarebbe stato a sua volta l'organismo di comando della Marina Militare a dover ottemperare - disponendo il cambio di missione della nave da guerra, da inviare in soccorso del natante – ovvero a disattendere assumendosene le relative responsabilità.

In tal senso va intesa la richiesta (*ndr omessa*) che il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto avrebbe dovuto rivolgere al Comando in capo della Squadra Navale (precisamente al Capo Sezione operazioni reali/correnti LICCIARDI e per suo tramite a COAN, Centrale Operativa Aereo-Navale), essendo l'organo di raccordo deputato a concorrere alle operazioni SAR coordinate dall'omologo RCC maltese per assicurare la collaborazione a livello internazionale, prevista *in primis* dalla Convenzione di Amburgo ed al quale era stata comunicata la necessità di inviare nave Libra col fax delle ore 16:22, dunque un atto che rientrava nella sfera di competenza funzionale del MANNA ed il cui compimento era previsto dall'ordinamento giuridico (art.328 c.p.).

E la previsione dell'art.5 del DPR 28 settembre 1994 n. 662 - *norma fondamentale per la comprensione degli eventi*, così come sottolineato dalla difesa - vale anche quando *il Coordinamento dell'evento sia stato assunto da un altro Paese dell'Unione europea competente per Area SAR*. In particolare, fuori delle acque territoriali e della zona SAR di competenza italiana, è imposto ad I.M.R.C.C. – che assicura

l'organizzazione generale dei servizi marittimi di ricerca e salvataggio – di tenere i contatti con i centri di coordinamento del soccorso degli altri Stati (art.4 Regolamento di attuazione italiano della Convenzione di Amburgo) e di intervenire secondo la scelta dei mezzi più idonei al relativo svolgimento che è prerogativa del M.R.C.C. responsabile e richiedente. In tal caso alle Autorità italiane spetta, oltreché trasmettere tutte le informazioni acquisite, il compito di *fornire, a richiesta, l'assistenza all'Autorità procedente ed in particolare mettere a disposizione navi, aeromobili, personale o materiale* (art.3.1.7 Convenzione SAR).

Per ciò stesso la "sicurezza pubblica"- che imponeva di agire altrimenti alla data dell'evento, salvaguardando l'incolumità dei migranti in pericolo conclamato - non è soltanto riferibile ad aree di pertinenza del nostro Paese ovvero rientranti nella nostra competenza SAR e *da garantirsi all'interno dell'ambito territoriale (e giurisdizionale) italiano*, ma rappresenta, piuttosto, il bene/interesse tutelato penalmente sia che si assuma il coordinamento delle operazioni di salvataggio, sia che si debba prestare assistenza ai coordinatori degli altri Stati richiedenti, senza che ciò implichi alcuna *estendibilità del concetto di cui all'art. 328 c.p. ad un indiscriminato ambito internazionale, privo di confini* (pag.11 e 12 memoria difensiva Manna; analogamente pag.26 memoria difensiva responsabili civili). D'altronde la stessa nozione giuridica di sicurezza pubblica di cui all'art.1 del T.U.L.P.S. n.773/1931 fa riferimento in chiave estensiva non soltanto alla *sicurezza dei cittadini, alla tutela della loro incolumità e della proprietà*, ma anche *all'osservanza delle leggi e dei regolamenti dello Stato* ed al prestare *soccorso nel caso di pubblici e privati infortuni*.

Tanto premesso, è smentito in atti che il MANNA abbia provveduto ed ottemperato al dovere normativamente impostogli (*la Centrale operativa CP, e quindi il Manna, potevano chiedere, su input dello Stato che aveva assunto il coordinamento, il concorso di*



*assetto di altre Forze italiane. Maricogecap effettua la richiesta alla Marina di Nave Libra, adempiendo a quanto richiesto, pag.9 memoria difensiva Manna). Dall'istruttoria dibattimentale è emerso, al contrario, che le interlocuzioni di IMRCC con l'omologo maltese erano tese fin dalle ore 15:08 a non disvelare la posizione del Libra per non dover intervenire su input dell'Autorità che aveva assunto il coordinamento.*

Difatti, RCC Malta verrà a conoscenza dell'esatta distanza dal natante del Libra soltanto grazie al diretto avvistamento ad opera dell'aereo ricognitore condotto dal Maggiore Abela ovvero appena prima delle ore 16:22 e dopo vari espedienti posti in essere dagli imputati per eludere l'eventualità di un coinvolgimento della flotta italiana nelle operazioni.

Di siffatto intento elusivo danno conto, in primo luogo, i contatti finalizzati a ribadire alle autorità maltesi di dover provvedere autonomamente (v. telefonata ore 14:53 di MRCC Roma, *in cui veniva detto che il barcone si trovava in zona SAR maltese e che quindi dovevano occuparsene loro*, pag.5 della cronologia, allegato 2 produzione PM). Analogamente a dirsi per le reticenze volte a schermare la nave Libra (*non gli abbiamo dato la posizione....niente*, cfr. telefonata ore 15:12 tra Butera di CINCNV e Torturo di MARICOGECAP), dopo averne menzionato la prossimità al luogo d'interesse in termini volutamente generici (v. fax ore 15:18 di MRCC Roma a RCC Malta: "*... ..WE ALSO KNOW THAT THERE IS ONE ITALIAN NAVY SHIP THAT IS IN PATROLLING APPROXIMATELY IN THAT AREA*").

E che *la mancata indicazione della posizione fosse una precisa scelta operata dalla Centrale operativa delle Capitanerie e, in particolare, dal Manna, cioè che vi fosse stata una vera e propria consapevole omissione nell'indicazione a Malta della presenza e della posizione di questo assetto non è un costrutto "improprio" veicolato dalle PPCC (cfr. pag.38 memoria difensiva cit.), bensì una certezza suffragata*



oggettivamente dalla sopracitata telefonata delle ore 15:12 tra CINCNAV/MARICOGECAP.

Nel corso di siffatta interlocuzione il tenente di vascello Torturo, chiestigli dal Butera gli ultimi aggiornamenti, si premurava di specificare che ai maltesi non avevano fornito la posizione di nave Libra, per ciò stesso evidentemente nota, sebbene gli assetti della Marina Militare non figurino sul maxi-schermo del Comando Generale delle Capitanerie di Porto. Ciò non solo perché astenersi dal palesare un'informazione (*non gli abbiamo dato la posizione....niente*) ha come presupposto logico la conoscenza del dato sottaciuto, ma anche perché ultronea e superflua la specificazione di MARICOGECAP a CINCNAV se davvero l'unità navale della Marina Militare, non visibile agli altri monitor, fosse stata nota soltanto alla sala operativa del STV Butera.

D'altronde lo scambio di informazioni tra Capitaneria di Porto e Marina Militare non avveniva unicamente tramite canali ufficiali e gli stessi MANNA/LICCIARDI erano in continuo contatto sui rispettivi apparecchi cellulari, come da loro stessi riferito all'esame, sì da potersi confrontare direttamente sulle forze militari presenti e disponibili nell'area, un confronto sfuggito al monitoraggio degli inquirenti ma documentato altrimenti ovvero, per quanto concerne la *posizione* del Libra, dalla telefonata di cui si è detto.

Ne discende che, assunto il coordinamento dal centro di salvataggio maltese, sotto tale profilo non venivano svolti correttamente da IMRCC Roma gli obblighi di tipo informativo di spettanza imposti dalla Convenzione SAR (e deve risponderne MANNA quale ufficiale più alto in grado, che avrebbe dovuto impartire concrete disposizioni) per quanto attiene alla presenza della nave militare prossima al barcone atteso che segnalarne la mera vicinanza alla zona d'intervento, senza comunicare dolosamente le miglia di distanza (17 miglia alle ore 15:34, v. *infra*), ha rappresentato un'omissione certamente significativa nei confronti del

MRCC coordinatore delle operazioni, che avrebbe potuto richiederla.

Altrettanto evidente è l'operato del LICCIARDI mirato ad eludere l'eventualità di un coinvolgimento degli assetti navali della Marina Militare, impartendo ordini atti a denotare come fosse perfettamente conscio che il Libra, proprio per la sua posizione (si ripete, dirimente e sottaciuta da IMRCC Roma, come puntualizzato al telefono dal TV Torturo) rischiava di imporre un intervento soccorritore che era intenzionato ad evitare. E sempre in termini oggettivi lo documentano, finanche prima che Malta confermasse col fax delle ore 14:35 il coordinamento (già assunto per via telefonica alle ore 13:05), le decisioni prese dall'imputato il giorno dell'evento anche sulla gestione VI.PE.

Va evidenziato a tal proposito che - dopo la terza chiamata dei migranti a IMRCC Roma delle ore 13:17, cui partecipava MANNA - il LICCIARDI impartiva delle direttive non altrimenti spiegabili (né altrimenti giustificate in dibattimento) se non nell'ottica di distogliere dalla predetta *missione primaria* ogni altro assetto eccetto il Libra, sì da renderlo l'unico pattugliatore a protezione dei mercantili italiani *a sud ovest di Lampedusa (in una zona vasta circa 300 miglia, cfr. deposizione Comandante Marras, pag.58 trascrizioni 25.2.21)*, rafforzandone l'importanza strategica per giustificare come *extrema ratio* un cambio operativo (da Vi.Pe. a controllo flussi migratori, *missione secondaria*, cd. *Constant Vigilance*).

Oltretutto siffatte iniziative dell'imputato subentravano agli opposti intendimenti iniziali, palesati sulla piattaforma *j.chat* da OPCON, favorevoli ad un diretto ed autonomo intervento della Marina Militare stante l'esperienza acquisita nella gestione degli eventi emergenziali che, com'è stato ampiamente dibattuto e documentato in giudizio, avevano visto Malta non ottemperare ai propri obblighi sebbene competente per area SAR, costringendo le Autorità italiane ad assolvere il compito di coordinare le operazioni di salvataggio per

aver avuto il primo contatto coi richiedenti soccorso ovvero per aver ricevuto il primo allarme.

Pertanto, conservata viva memoria dei precedenti e *prima di sapere dell'assunzione del coordinamento da parte di Malta* (cfr. pag.4 memoria responsabili civili), la sala operativa CINCPAV alle ore 13:22 aveva inviato il messaggio a Libra, Espero e Cassiopea riportando la segnalazione di MARICOGECAP relativa allo scafo in legno, alla presenza a bordo di circa 250 persone, tra cui donne e bambini, due dei quali erano feriti ed alle ore 13:27 aveva sollecitato sia Espero che Libra alla *effettuazione ASAP* (*as soon as possibile* = prima possibile) delle operazioni di trasbordo del modem (il *pdr*), nonché a riportare orario stimato, specificando alla seconda nave che l'intenzione era quella di impiegare Libra per localizzazione del barcone subito dopo il trasbordo (v. messaggi *j.chat* in atti e TX 1325 B con priorità "**DISTRESS**" diramato alle ore 13:25 dalla Capitaneria di Porto).

Viceversa **LICCIARDI, Capo Sezione operazioni reali/correnti, interveniva direttamente alle ore 13:34** per approntare l'opposta strategia messa in atto con l'ufficiale superiore di servizio del COAN, **improntata all'inerzia elusiva** integrante l'agire delittuoso di cui all'art.328 c.p. dopo il fax delle ore 16:22, ma immediatamente apprezzabile in termini di colpa ex art.589 c.p. (v. *infra*).

Nella conversazione telefonica con Giannotta, l'ordine del trasbordo del modem da *fare su ASAP* secondo *j-chat* (prima possibile), viene rettificato dall'imputato e convertito in incombenza da eseguire "quanto prima" (*...e non dirgli ASAP che è brutto... digli semplicemente di effettuare il trasporto del modem quanto prima, punto....glielo scrivi in chat, cfr. pagg.19-20 trascrizione allegato 4 del PM*), a riprova dell'attendismo artatamente programmato per esimersi dall'assistenza che prevedibilmente Malta, competente per zona SAR, avrebbe finito col sollecitare quand'anche assunto il coordinamento "verbalmente" con IMRCC Roma.

Pacifico infatti, oltreché ampiamente argomentato nel corso del processo, il tema dell'inadeguatezza dei mezzi maltesi rispetto all'estensione dell'area SAR (v. Comandante Pirozzi, p. 18 ud. 25.I.21); evidente che, decenni addietro, Malta si sia attribuita un'area SAR sovradimensionata; che, pur sempre paese dell'Unione Europea, sia un'isola di non grandi dimensioni, con una popolazione assai inferiore al nostro Paese; che l'area SAR maltese, che si incunea tra la Libia e l'Italia, generi contenziosi; che in molte occasioni MRCC Malta non risponde proprio alle sollecitazioni italiane (ne hanno parlato, in questo processo, l'Ammiraglio Pettorino e il Comandante D' Agostino, ma il dato è noto, riportato da molti tragici casi riportati dalla stampa) (cfr. pagg.61- 62 memoria difensiva Manna).

Orbene, a fronte dell'insufficienza di mezzi maltesi e del coinvolgimento della flotta italiana che ne sarebbe conseguito, LICCIARDI innanzitutto dava nuove disposizioni sui tempi del trasbordo del modem (non dirgli ASAP) senza sollecitarne l'orario stimato (che in j.chat era stato ordinato di riportare ad Espero/Libra) ed, in secondo luogo, palesava apertamente all'interlocutore che, ultimata l'incombenza, il Libra non doveva dirigere verso il natante (Aspetta, negativo...Ancora no, ancora no perché, questo te lo sto aggiornando io, MARICOGECAP ha passato a Malta, eh...).

Al contempo istruiva Giannotta sui canali di comunicazione da prediligere in ragione dell'evidente attendismo prescelto (**Ricordati che con ....sulle linee fisse meno ci parlate meglio è con MARICOGECAP**), suggerendo vaghezza anche negli aggiornamenti da richiedere sui due mercantili vicini (fatteli dire dalla Sala Operativa di MARICOGECAP...**senza però specificare troppo**....quindi ti fai dire quali sono, li metti sul sistema ...e, o Malta o la Libia, in teoria, dovrebbero mandare quei due, quindi per il momento non c'è nessuna urgenza).

E si tenga conto che la consegna del predetto pezzo di ricambio - calibrata sul diverso standard del

“quanto prima” e non più “ASAP” - si protraeva dalle ore 14:15 alle ore 14:50 quando, consegnato il modem, l’elicottero di nave Espero lasciava il mezzo nautico destinatario e il velivolo del Libra, abbandonato il ponte per consentire il trasbordo, vi faceva ritorno (precisamente alle ore 15:00).

Dopodiché, iniziato il recapito del modem, interveniva l’altra telefonata delle ore 14:36 che rendeva viepiù manifesto come LICCIARDI - oltre a soprassedere sull’urgenza che si ultimasse il trasbordo da Espero a Libra - optasse per scelte operative VI.PE. parimenti congeniate per esimere la nave italiana dal dover intervenire qualora richiesto.

Questo profilo va oltremodo stigmatizzato ed approfondito poiché la stessa difesa del MANNA ha fatto leva sulla questione per confutare l’analogia tra il tragico evento dell’11 ottobre 2013 e quello del 24 settembre 2013, in cui la Marina e la Capitaneria *supplivano alle carenze di Malta in modo diverso da quello dell’odierno processo (vi sono ben più differenze che analogie tra i due casi: 1. la Nave della Marina era già stata distolta, due giorni prima, dalla Missione VI.PE; 2. era già impiegata in operazioni SAR ed era dunque disponibile; 3. per tale ragione era perfettamente nota la posizione della Nave Vega anche alla Guardia Costiera; 4. ed infine era stata “espressamente” richiesta dall’autorità coordinatrice maltese, cfr. pag.45 - 49 memoria difensiva citata).*

Proprio dalle argomentazioni difensive all’uopo svolte si ricava, a contrario, l’analogia e che mantenere il Libra in vigilanza pesca, renderla “indisponibile” ad altro impiego, tacere la sua “esatta posizione”, disattendere la “espressa richiesta” (fax delle ore 16:22) ricadono nell’agire delittuoso per cui si procede.

Tant’è che l’imputato, per non dover “distogliere” il Libra, intanto ordinava che cessasse la *missione primaria* ritornando ad Augusta il pattugliatore Cassiopea (sigla P 401), e lo annunciava come “novità” che Giannotta intendeva subito come strumentale ad omettere assistenza al coordinatore maltese, se

richiesta, tanto da lasciarsi scappare al telefono una risata sintomatica e da accennare ad una “scommessa” sul da farsi, che lo vedeva battuto sul tempo [-  
*Giannotta: Luca...novità da MARICOGECAP? - LICCIARDI: no... nessuna...Ne ho io una per te. - Giannotta: Ehhhh l'elicottero (di nave Espero) sta dirigendo su Nave Libra. - LICCIARDI: Perfetto. Allora adesso in chat... Ce lo hai Cassiopea in chat? - Giannotta: Sì, ce l'ho in chat. -LICCIARDI: Allora.... - Giannotta: “Dirigete come precedentemente ordinato” (risata). - LICCIARDI: Scrivi... - Giannotta: Dimmi tutto... Aspetta che non ti copio... Dimmi tutto. - LICCIARDI: Al Cassiopea - Giannotta:Si. - LICCIARDI: Ok...cessa missione Vi.Pe. unità diriga per rientro missione Augusta. - Giannotta: Ok ricevuto. - LICCIARDI: Cessa per missione Vi.Pe OCV...no OCV non cessa...non cessa OCV cessa Vi.Pe. unità diriga rientro Augusta. - Giannotta: Va bene, ricevuto. - LICCIARDI: Ciao. - Giannotta: Però mi hai fatto perdere la scommessa....per un quarto d'ora non ho vinto la scommessa...ciao. - LICCIARDI: Ciao].*

Fatto rientrare in Sicilia il pattugliatore d'altura Cassiopea ed ormai ultimato il trasbordo del modem, che aveva tenuto occupate le altre due navi della Marina Militare (Libra e Espero), alle ore 15:12 il STV Butera di CINNAV apprendeva da MARICOGECAP che Malta aveva risposto con fax “*Assumo il coordinamento*” e chiesto se vi fossero assetti italiani nella zona d'interesse senza riceverne la posizione, di talché LICCIARDI impegnava altrimenti pure Espero affinché il Libra fosse l'unica nave in missione Vi.Pe. e per ciò stesso un assetto importante, che non era opportuno spostare (come farà dire MANNA ad RCC Malta alle ore 16:44, v. telefonata in atti).

Precisamente, **ordinava a nave Espero di dirigersi nelle acque di fronte a Bengasi dopo aver recuperato il proprio velivolo**; dalle ore 15:27 alle ore 15:42 l'elicottero vi faceva diversi decolli ed appontaggi, per poi iniziare il rifornimento alle ore 15:46 e terminarlo alle 15:50; alla stessa ora

LICCIARDI contattava Giannotta dando le nuove coordinate della zona verso cui Espero doveva muovere, in direzione Mar Ionio meridionale (fornite alle 15:56 tramite j-chat, con la localizzazione dell'utenza satellitare *Thuraya* comunicata da MARICOGECAP); alle ore 16:05 l'elicottero concludeva le operazioni di volo ed appontava sulla rispettiva imbarcazione; alle ore 16:20 la nave si preparava ad assumere il ruolo di controllo flussi migratori per un'esercitazione (*cfr.* pag.7 e 8 cronologia in atti); le operazioni di esercitazione si protraevano fino alle ore 17:25 quando - precipitati gli eventi col ribaltamento del barcone dei migranti, appreso da LICCIARDI alle ore 17:14 - veniva ordinato anche ad Espero di dirigere alla massima velocità sul punto.

Di talché le iniziative degli imputati, come sopra dettagliate, non possono intendersi altrimenti se non come **manovre intenzionalmente mirate ad eludere un possibile coinvolgimento nell'evento fin dalle ore 13:34** (situazione di *INCERFA* secondo il Piano SAR Marittimo Nazionale), **reiterate nonostante giungesse notizia alle ore 13:47 dello scafo alla deriva che imbarcava acqua** (v. conversazione telefonica migranti/Torturo/ MANNA *in sottofondo*, fase di *ALERFA*), trasmodate nel rifiuto implicito di "dare l'ordine di intervento immediato alla massima velocità" a pericolo conclamato (fase di *DETRESFA*) dopo l'avvistamento maltese e l'espressa richiesta di far convergere il Libra (nota a CINCNAV alle ore 16:41, v. telefonata Giannotta/Toni/LICCIARDI) in violazione degli obblighi di cui all'art.3.1 della Convenzione di Amburgo ed all'art.98 della Convenzione di Montago Bay, nonché delle disposizioni di diritto interno (art.113 c.p.m.p. e artt.489 e 490 cod. nav.).

E tanto più fondata appare la ricostruzione che precede a mente delle altre conversazioni intercorse tra LICCIARDI ed i suoi sottoposti fino alla notizia del capovolgimento del barcone, un doloso attendismo condiviso dal MANNA nel dare il contrordine ai suoi



(al subordinato Miniero) sul “mettere in contatto RCC Malta direttamente col Libra” dopo il fax delle 16:22.

Procedendo per ordine: comunicata alle ore 15:30 a CINCNAV la localizzazione del *Thuraya*, Giannotta la riferiva al Libra, che distava 17 miglia dal target, precisando che il coordinamento era di Malta, di non avvicinarsi al barcone ma tenersi a *una ventina di miglia* e di non farsi vedere dalla motovedetta che i maltesi stavano inviando (*sennò mettono motore in avaria e roba varia e non si avvicinano più*), in linea con la strategia ostruzionistica partecipatagli dal LICCIARDI fin dalla citata telefonata delle 14:36; sennonché alle ore 15:37 Giannotta, passate le medesime informazioni con chiamata interna a CINCNAV, chiedeva l’assenso a mantenere la nave alla predetta distanza di 17 miglia dal *Thuraya*, ma per tutta risposta il LICCIARDI – presa la cornetta – ordinava inequivocabilmente di defilarsi (*il Libra non deve trovarsi tra contatto e motovedetta e Malta*), redarguendolo sulle distanze e sull’ordine da comunicare telefonicamente alla Pellegrino (- *Giannotta: E quindi che gli diciamo, di mantenersi fuori da contingente Thuraya Malta? Ad una distanza dal contatto tale da? – LICCIARDI: Tale da poter vedere se stà pisciando in un cestino di frutta ovvero se sta lanciando missili balistici...perché parliamo di distanze? C’è un SAR? No. Il Libra gli abbia dato l’ordine di dirigere? No. Quindi continuiamo il pattugliamento e basta. Dopodiché te lo chiami al telefono e gli dici: oh, stanno uscendo le motovedette...non farti trovare davanti ai coglioni delle motovedette, che sennò questi se ne tornano indietro....Ma glielo dici al telefono*); alle ore 15:41 Giannotta eseguiva (*se Malta invia una motovedetta dovete evitare di essere sulla congiungente Malta – Thuraya perché se vi vede ad un certo punto gira la capa al ciuccio e se ne va...*, cfr. conversazione in atti).

Quanto al *linguaggio tecnico* di LICCIARDI, cui ha più volte accennato la difesa, le captazioni su riportate ne costituiscono significativo esempio.

Le emergenze sopra illustrate, pertanto, sono immediatamente apprezzabili ai fini della responsabilità penale di MANNA e LICCIARDI sebbene *l'imputazione ruoti attorno al Fax delle ore 16:22 quale snodo da cui decorre il ritardo nel soccorso ed il rifiuto di atti d'ufficio*, e motivatamente *l'attenzione del processo si è focalizzata su tutto ciò che è avvenuto dal momento in cui MRCC Italia ha ricevuto le prime telefonate*, temi ampiamente dibattuti e sui quali gli imputati hanno esercitato appieno le rispettive difese sia nel corso dell'istruttoria sia in fase di discussione (*cfr. pag.16 e pag.54 memoria difensiva Manna*).

E proprio il comportamento attendista ed elusivo tenuto prima delle ore 16:22 assumeva, a partire da tal ultimo *momento con valenza centrale*, i connotati propri del rifiuto incriminato dall'art.328 c.p.

Il dato testuale del fax maltese, checché se ne argomenti in proposito (*cfr. anche memoria dei resp.civili*), era esplicito e chiaro per tenore cogente quanto al dovere di far convergere nave Libra, avvistata a 19 miglia di distanza dall'imbarcazione *sovraccarica ed instabile*, per verificare la situazione ed assistere come necessario (*as necessary*), un pericolo conclamato che faceva scattare gli obblighi di cui all'art.3.1 della Convenzione SAR sebbene il barcone muovesse a 5/10 nodi (knots/Kts) essendo già noto che alla deriva *imbarcava acqua* sin dalle ore 13:47 (*contra memoria difensiva Licciardi pagg.18 ss.*).

Ciononostante IMRCC Roma, che fin ad allora aveva sollecitato solertemente il coordinatore Maltese (ore 13:57 per l'invio del fax di assunzione del coordinamento; ore 14:35 per fargli verificare la ricezione della propria richiesta di assumerlo; ore 15:25 e ore 15:55 per comunicare *aggiornamenti posizione barcone avuta da Thuraya*), attende oltre, senza richiedere alla Marina Militare di dare l'ordine necessitato dal fax delle 16:22, ed il comandante MANNA, piuttosto, fa telefonare ai maltesi per soprassedere sull'impiego del Libra.



Eppure era stata intesa subito l'urgenza da pericolo conclamato scaturita dal fax maltese, tantoché Miniero alle ore 16:38 chiamava CINCNAV chiedendo a Giannotta se fosse possibile mettere in contatto Malta direttamente col Libra (*cf.* telefonata n.1638 allegato 4), un'iniziativa che – appresa dal LICCIARDI alle ore 16:41– veniva commentata in termini di contrordine e condivisa la disapprovazione con MANNA (*gli operatori di Maricogecap sono stati flashati da MANNA, progr. 92248 cit.*), disponendo viceversa di rimanere in *stand bay* e che nave Libra non dovesse essere informata della richiesta di intervento del RCC coordinatore.

Come preannunciato dal LICCIARDI, intanto alle ore 16:44 il comandante MANNA faceva telefonare a RCC Malta per sottolineare che il Libra era un assetto importante e non era opportuno spostarlo e, alle repliche sul punto, conveniva che se l'assetto fosse stata l'unica soluzione avrebbero potuto utilizzarlo, apprendendo che il barcone, secondo quanto aggiornato dal velivolo maltese, si era fermato (v. telefonata n.92248 in atti).

Ed ancora: quando alle 17:04 MANNA telefonava a LICCIARDI, quest'ultimo confermava all'USS di CINCNAV, col quale era al contempo in contatto, di dirigere sul punto per *valutare la situazione e riferire*, ordine trasmesso al Libra alle 17:07 in j-chat, stesso orario del ribaltamento del barcone (notiziato a CINCNAV alle ore 17:09).

Viceversa, l'ordine di dirigere alla *massima velocità* verso il natante dei migranti veniva impartito dal LICCIARDI soltanto alle ore 17:14 e con arrivo di nave Libra alle 18:07, preceduto dall'elicottero (che, comandatone l'invio alle ore 17:23, lanciava salvagenti e zattera ai naufraghi) e dalla motovedetta P61 maltese, già presente sul punto.

Orbene ne discende, sotto il profilo del nesso eziologico, che il ribaltamento del barcone sarebbe stato certamente scongiurato se MANNA/LICCIARDI – secondo le rispettive posizioni di garanzia ed

attribuzioni – avessero prudenzialmente assicurato fin dalle ore 13:47 l'avvicinamento di nave Libra al barcone, *danneggiato e che imbarcava acqua* (l'uno richiedendo il comando e l'altro impartendo l'ordine), anziché renderla “indisponibile” nei termini di cui si è detto e tacerne la posizione a RCC Malta col fax delle 15:08.

Nondimeno, il tragico bilancio finale di dispersi e cadaveri (deceduti per annegamento, senza ferite da taglio/fuoco/corpo contundente, come appurato con l'ispezione cadaverica a Lampedusa) sarebbe stato assolutamente contenuto se l'ordine di dirigersi alla massima velocità – anziché di *stand bay*, condiviso dal MANNA facendo chiamare i maltesi per soprassedere - fosse stato dato dal LICCIARDI non appena saputo del fax maltese (alle ore 16:41 e non alle 17:14) poiché *avrebbe permesso a Nave Libra di giungere sul posto circa 40 minuti prima, certo prima di quando, 53 minuti dopo il ribaltamento delle 17:07, vi è giunta effettivamente (18:07) (cfr. pagg.20-21 memoria difesa Manna; pag.52 ss. memoria difesa responsabili civili).*

Pienamente dimostrate, dunque, le condotte omissive rubricate a carico degli imputati per l'evento così come verificatosi, che sarebbe stato altrimenti evitato o comunque non avrebbe avuto le stesse proporzioni funeste e conseguenze.

Sotto il profilo della colpevolezza, misurandosi col tema della “causalità della colpa”, risulta accertata in concreto la violazione da parte dei *garanti* MANNA/LICCIARDI della regola cautelare (generica e specifica) operante nel caso di specie, la prevedibilità ed evitabilità del naufragio che la regola cautelare inosservata mirava a scongiurare (cosiddetta concretizzazione del rischio), nonché la sussistenza del nesso causale tra la condotta ascrivibile ai garanti e l'evento disastroso (*doppia misura* della colpa, v. Cass. Pen. sentenza n.21554/2021).

Nell'ipotesi di specie, ribaltamento - dispersione in mare - annegamento dei migranti rappresentano

proprio la concretizzazione del rischio specifico che le doverose cautele mancate miravano a prevenire, un evento preventivabile e che si sarebbe potuto impedire/contenere ex art.43 c.p. secondo il giudizio *ex ante* rapportato all'agente modello di riferimento.

Infatti, MANNA e LICCIARDI - pur avendo percepito il pericolo che consentiva di prospettarsi le conseguenze infauste verificatesi - omettevano rispettivamente di richiedere e di ordinare il convergere del Libra, sebbene fossero in grado di uniformarsi alla norma comportamentale di segno opposto.

Confermata, pertanto, la responsabilità penale di entrambi anche sotto questo profilo poiché, *per la configurazione della colpa, va considerata anche solo la possibilità per il soggetto di rappresentarsi una categoria di danni sia pure indistinta potenzialmente derivante dalla sua condotta, tale che avrebbe dovuto convincerlo ad adottare più sicure regole di prevenzione: in altri termini, ai fini del giudizio di prevedibilità, deve aversi riguardo alla potenziale idoneità della condotta a dar vita ad una situazione di danno e non anche alla specifica rappresentazione "ex ante" dell'evento dannoso, quale si è concretamente verificato in tutta la sua gravità ed estensione* (con orientamento tanto risalente quanto consolidato, Cass. Pen. sentenza n.40785/08; conforme, sentenza n.35309/13).

Va ribadito, se la condotta doverosa fosse stata attuata da ciascuno dei responsabili, il naufragio per cui si procede non si sarebbe verificato con le medesime caratteristiche, sì da risultare pretendibile dall'agente concreto il comportamento idoneo ad evitare il risultato antiggiuridico, *riportandosi mentalmente al momento dell'omissione, avendo riguardo alla potenziale idoneità della condotta a dar vita alla situazione di danno e riferendosi alla concreta capacità dell'agente di uniformarsi alla regola cautelare in ragione delle sue specifiche qualità personali* (v. Cass. Pen. sentenza n.53455/18).

L'arrivo sul posto della nave della Marina Militare, quand'anche in ritardo e non del tutto risolutivo, con alta probabilità statistica e logica *avrebbe comunque significativamente diminuito il rischio di verifica dell'evento o (per dirla in altri, equivalenti termini) avrebbe avuto significative, non trascurabili probabilità di salvare il bene protetto*" (cfr. S.U. sentenza n.38343 del 24/4/2014; v. Cass. sentenze n.24372/19 e n.16843/21). E devono risponderne MANNA Leopoldo e LICCIARDI Luca come da capo C) a titolo di *colpa generica* per l'incauta inerzia antecedente il fax delle 16:22 accompagnata dalle descritte manovre elusive e dilatorie, nonché a titolo di *colpa specifica* nella fase di *DETRESFA* per violazione delle precise regole cautelari di cui alle norme di legge rubricate.

Dunque, il dolo dell'art.328 comma primo c.p., quale coscienza e volontà di non adempiere l'obbligo giuridico (tempestiva messa a disposizione della nave, richiesta dal coordinatore maltese), oltre che a integrare gli estremi del delitto di rifiuto d'atti d'ufficio, si atteggia anche ad elemento costitutivo della colpa per inosservanza di leggi che connota l'omicidio plurimo ex art.589 c.p. (analogamente, Cass. Pen. sentenza n.6156/18), una *colpa con previsione* ma senza mai accettare preventivamente il rischio che il barcone potesse affondare o capovolgersi (*ndr* dolo eventuale).

Non inficiano il granitico quadro probatorio in atti le doglianze difensive mosse riguardo l'operato dell'Autorità maltese [*non ha utilizzato il mercantile passato in prossimità e diretto a Malta*] (*ndr* lo Stadt Bremerhaven era più distante del Libra, già a 20 miglia dal barcone tra le ore 13:44 e le ore 13:57, come precisato dal CV Manganiello, ed a 45 miglia dal target alle ore 16:22); *non ha indicato la presenza del suo pattugliatore P61 in zona; gli aiuti di salvataggio sono arrivati dopo circa 2 ore e mezza*, pag.57 ss. memoria difensiva Manna].



Si tratta al più di responsabilità concorrenti, senza effetto interruttivo del processo eziologico concretamente accertato e ricostruito nei termini che precedono.

D'altronde, in caso di *“pluralità di posizioni di garanzia, il nesso di causalità tra l'evento letale e la condotta omissiva o commissiva di uno dei soggetti titolari non viene meno per effetto del successivo mancato intervento di un altro garante, configurandosi, in tale ipotesi, un concorso di cause ai sensi dell'art. 41, comma primo, cod. pen.”* (cfr. Cass. Pen. sentenza n.17887/2022).

**DISPOSITIVO**

**P. Q. M.**

**-Visti gli artt.157 e segg. CP e 531 CPP;**

**-DICHIARA-**

**NON DOVERSI PROCEDERE nei confronti di  
LICCIARDI LUCA E MANNA LEOPOLDO in ordine  
ai reati rispettivamente ascritti perché estinti per  
intervenuta prescrizione.**

Roma, 2/12/2022

I Giudici estensori  
*Maria Concetta Giannini*

*Chiara Bocola*

Il Presidente estensore  
*Anna M. Paziienza*

DEPOSITATO IN CANCELLERIA

Roma, li **15 DIC. 2022**

IL CANCELLIERE C2  
*(dott.ssa Elisabetta Aarò)*