

PROCURA DELLA REPUBBLICA PRESSO IL

TRIBUNALE DI TARANTO

DENUNCIA CONTRO IGNOTI AI SENSI DELL'ART. 333 C.P.P.

Nell'interesse di: è

Associazione CIVITAS (C.F.: 97858130152), con sede in Milano, via Ceradini n. 16, in persona del Presidente, avv. Giuseppe Pellegrino, rappresentata e difesa dall'avv. Alberto Ferrari in forza di procura speciale in calce al presente atto, presso il cui studio in Milano, via Ceradini n. 16 elegge domicilio e presso il cui indirizzo di posta elettronica certificata alberto.ferrari@milano.pecavvocati.it, elegge domicilio telematico;

- ente rappresentativo di interessi lesi da reato

contro:

persone fisiche allo stato non ancora identificate;

- denunciati

tutte comunque operanti nel contesto dell'ente:

SEA-EYE e. V., in persona del legale rappresentante *pro tempore*;

- ente amministrativamente responsabile

o o O o o

ESPOSIZIONE DEL FATTO

In data 3 novembre 2019 la nave Alan Kurdi ha sbarcato nel porto di Taranto 88 passeggeri (doc. 2), verosimilmente recuperati in mare mediante le consuete operazioni di “ricerca e soccorso” effettuate dalle organizzazioni non

governative che sistematicamente incrociano, a seconda delle contingenze politiche, le acque del Mar Mediterraneo tra le coste libiche e quelle italiane.

L'NGO armatrice o conduttrice dell'imbarcazione, Sea Eye e.V., nella *home page* del proprio sito così descrive il proprio progetto: “*With our rescue vessel ALAN KURDI we search for people in distress at sea along the deadliest exodus route in the world. Every day we fight against the loss of human lives at sea*” (doc. 3).

L'odierna denunciante non dispone di specifiche informazioni sull'andamento dei fatti nel caso concreto con riferimento allo *status* giuridico della nave Alan Kurdi, alla rotta seguita dalla medesima in occasione di tutte e tre le operazioni di recupero in mare, alla provenienza ed alle comunicazioni scambiate con le autorità portuali di partenza e di arrivo.

Dalle informazioni reperibili su fonti libere non risultano movimenti antecedenti al 21 dicembre 2019 (doc. 4). In ordine alle condizioni ed alle attività della nave risultano inoltre sempre dalle stesse fonti:

- lo Stato di immatricolazione e di bandiera della nave Alan Kurdi, presumibilmente la Germania;
- ignote le rotte incrociate tra il paese di bandiera ed i porti italiani;
- ignoti il carico e le rotte incrociate in occasione dell'operazione di recupero, trasporto e sbarco nel porto di Taranto in data 3 novembre 2019.

* * *

IN DIRITTO:

1.- LA LEGITTIMAZIONE DELL'ASSOCIAZIONE CIVITAS

L'associazione Civitas è stata costituita in data 24 ottobre 2019 da otto

soci fondatori con l'obiettivo di contrastare con gli strumenti a disposizione di comuni cittadini la tratta degli esseri umani, come risulta dall'allegato statuto (doc. 1).

L'Associazione trae origine dall'attività difensiva di due avvocati, entrambi associati e di cui uno l'odierno difensore, che nell'arco di un triennio hanno difeso circa una cinquantina di richiedenti protezione internazionale. Le dichiarazioni rese dagli assistiti si sono rivelate rilevanti non solo per l'accertamento dei presupposti per il riconoscimento individuale della protezione internazionale, ma anche per l'accertamento di un vasto meccanismo criminale organizzato che si estende non solo sul suolo africano, ma anche sul territorio della Repubblica: la **tratta di esseri umani ridotti in schiavitù**.

Tra gli assistiti solo dieci persone provenienti dall'Africa occidentale, all'esito di un lungo processo di integrazione e di acquisizione di consapevolezza di quanto vissuto, hanno deciso di denunciare la tratta come crimine internazionale, chiedendo l'apertura di una situazione da parte dell'Ufficio del Procuratore (di seguito OTP¹, Office of the Prosecutor) presso la Corte Penale Internazionale (di seguito ICC) nei confronti dei quattro paesi di transito (Mali, Burkina Faso, Niger e Libia) e di quello di arrivo (Italia) della rotta da loro percorsa.

In seguito all'esposizione del racconto delle vittime ad un pubblico di cittadini italiani, l'Associazione è stata costituita nel contesto di un vero e proprio patto di cittadinanza, preceduto da una dichiarazione fondamentale destinata a costituire il presupposto invariabile del percorso che la stessa riterrà di

¹ Per gli acronimi si farà di seguito riferimento alla lingua inglese: l'unica delle due lingue operative che li utilizza ufficialmente.

seguire nella propria attività di contrasto avanti all'Autorità giudiziaria (nelle svariate sedi internazionale, interna ed eventualmente straniera a seconda dei mezzi e delle necessità) ed a quella politica.

Delle circostanze specifiche inerenti all'attività di soccorso e trasporto svolto dalla nave Alan Kurdi, esitata nello sbarco nel porto di Taranto in data 3 novembre 2019, l'esponente Associazione non dispone di alcuna informazione che non sia rintracciabile sulle fonti libere, tra cui lo stesso sito dell'NGO Sea-Eye e.V..

Nessuno dei denunciati, iscritti di diritto come soci protetti nell'Associazione in forma anonima per proteggere la sicurezza non tanto dei medesimi, quanto delle famiglie ancora dimoranti nei paesi di origine, ha avuto personalmente a che fare con le specifiche condotte qui denunciate: ciò non toglie, tuttavia, che secondo l'esperienza da loro personalmente vissuta la condotta dell'intero personale dell'organizzazione non governativa Sea-Eye e.V., tra cui in particolare il comandante e l'equipaggio a bordo della nave Alan Kurdi al momento dei fatti, possa essere qualificata come vero e proprio **concorso in tratta di esseri umani** piuttosto che mero **favoreggiamento nell'immigrazione clandestina** dei passeggeri a bordo.

Il grado di strutturazione e la stabilità di una cospicua organizzazione preordinata alla sistematica reiterazione del reato di tratta ricadono a cascata su ulteriori profili di **responsabilità sul piano associativo**.

L'associazione denunciata non è a conoscenza di alcuno dei seguenti elementi, che potranno comunque essere accertati e ricostruiti in corso d'indagine:

- le finalità della navigazione in mare;
- la giustificazione della navigazione alle autorità portuali in occasione della partenza e dell'arrivo nei porti;
- le modalità concrete dell'attività di ricerca dei natanti in mare: osservazione aerea piuttosto che contatto radio o telefonico con i trafficanti libici;
- i contatti con le navi da guerra, quelle governative assegnate a funzioni diverse dalla difesa del territorio e delle acque territoriali, nonché con le Autorità militari alle medesime sovraordinate;
- i contatti con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, se del caso, per le eventuali attività di pattugliamento ed avvistamento aereo.

Il modesto apporto nell'accertamento dei fatti che l'associazione Civitas può rendere in questa sede si limita, infatti, alle dichiarazioni rese:

- dalle **dieci vittime**² che hanno denunciato la tratta all'OTP (soci protetti all'interno dell'Associazione) (docc. 5-14);
- da altri **trentatré testimoni** che hanno comunque personalmente subito l'esperienza della tratta durante il loro viaggio verso l'Italia (docc. 15-47);

² Definizione da intendersi in stretto significato giuridico-processuale ai sensi della regola n. 85 delle Rules of Procedure and Evidence – Règlement de procédure et preuve, fonte di secondo grado rispetto allo Statuto di Roma.

Rules of Procedure and Evidence, Rule 85, Definition of victims:

“For the purposes of the Statute and the Rules of Procedure and Evidence:

(a) “**Victims**” means **natural persons who have suffered harm as a result of the commission of any crime** within the jurisdiction of the Court;

(b) *Victims may include organizations or institutions that have sustained direct harm to any of their property which is dedicated to religion, education, art or science or charitable purposes, and to their historic monuments, hospitals and other places and objects for humanitarian purposes”.*

Règlement de procédure et de preuve, Règle 85, Définition des victimes :

« Aux fins du Statut et du Règlement :

a) Le terme « **victime** » s’entend de **toute personne physique qui a subi un préjudice du fait de la commission d’un crime** relevant de la compétence de la Cour ;

b) Le terme « *victime* » peut aussi s’entendre de toute organisation ou institution dont un bien consacré à la religion, à l’enseignement, aux arts, aux sciences ou à la charité, un monument historique, un hôpital ou quelque autre lieu ou objet utilisé à des fins humanitaires a subi un dommage direct ».

- nel corso di **dieci audizioni collettive** durante le quali si sono confrontate le esperienze individualmente vissute (docc. 48-57).

La narrazione resa da tutte le persone sentite concerne le **due rotte, maliana e nigerina**, che collegano i paesi dell'Africa occidentale alla Libia. Scarso consapevolezza si è manifestata in ordine alle modalità di organizzazione delle attività di pattugliamento e recupero in Mediterraneo ed al loro coordinamento con i trafficanti libici che organizzano le partenze dei natanti dalla costa, oltretutto al ruolo del personale militare locale nel contesto complessivo della tratta.

Un dato in fatto comunque è stato coerentemente riferito: quasi tutti i gommoni avviati in mare in piena notte (gli orari di partenza erano sempre intorno alla mezzanotte-due del mattino) erano affidati a due migranti (non trafficanti appartenenti alle organizzazioni criminali libiche, in gergo denominati Asma Boys) tra il centinaio di persone imbarcate. Di questi uno aveva la responsabilità del timone e l'altro della bussola e del telefono satellitare, su cui era già memorizzato il numero telefonico per la richiesta dei soccorsi: un canale diretto, pertanto, lega tra loro i trafficanti libici ed i volontari delle organizzazioni non governative.

Esaurita la disamina delle questioni pregiudiziali di rito inerenti alla legittimazione dell'associazione Civitas ad esercitare le prerogative di ente rappresentativo di interessi lesi dai reati oggetto di denuncia, si può di seguito procedere a quella delle disposizioni penali internazionali di rilevanza.

* * *

2.- LE DISPOSIZIONI DI RIFERIMENTO NELL'INDIVIDUA-

ZIONE DELLA GERARCHIA DELLE FONTI

Gli artt. 101, comma 2, e 25 Cost. limitano la cognizione di diritto degli organi dell'Autorità giurisdizionale penale ordinaria nel contesto delle norme primarie, precludendo il contraddittorio sulle norme ultraprimarie di provenienza sovranazionale salvo che per le ipotesi di integrazione del precetto penale in senso scriminante.

Le recenti riforme sia della Costituzione, con specifico riferimento all'art. 117, sia del codice penale, con specifico riferimento alla l. 237/12, hanno tuttavia conferito specifica rilevanza precettiva anche nel diritto interno allo Statuto di Roma, come testo di riferimento nell'applicazione della legge penale interna nel contesto di un impegno assunto dalla Repubblica nella sua veste di Stato-comunità avanti all'intera Comunità internazionale nel contrasto all'impunità per i crimini internazionali (*core crimes* o *crimes les plus graves*).

Con lo Statuto di Roma si è infatti definitivamente stabilizzato ed istituzionalizzato un lungo percorso di giurisdizionalizzazione dei conflitti armati, originariamente intrapreso con il proposito di perseguire il Kaiser al termine della Prima Guerra Mondiale e man mano sviluppatosi attraverso l'esperienza storica dei tribunali alleati di Norimberga e di Tokyo, e successivamente attraverso i due tribunali *ad hoc* per la ex Jugoslavia ed il Ruanda ed i tribunali misti diffusisi presso i singoli paesi interessati dalla consumazione di gravi infrazioni delle Convenzioni internazionali inerenti ai conflitti armati.

Lo Statuto di Roma (di seguito RS), già nel decimo considerando del

Preambolo³ così come nel primo articolo⁴, sancisce la **complementarità della giurisdizione** dell'ICC rispetto alle giurisdizioni nazionali, cui è in via preferenziale affidata dal quarto considerando la prerogativa di punire i crimini internazionali⁵: affidamento riconosciuto non senza strumenti di controllo e sanzione, considerato il regime sulle questioni preliminari dettato dall'art. 17 RS⁶,

3 Rome Statute of the International Criminal Court, PREAMBLE:

“The States Parties to this Statute,” [...]

“Emphasizing that the **International Criminal Court** established under this Statute shall be **complementary to national criminal jurisdictions**,”

Statut de Rome de la Cour pénale internationale, PRÉAMBULE :

« Les États Parties au présent Statut, » [...]

« Soulignant que la **cour pénale internationale** dont le présent Statut porte création est **complémentaire des juridictions nationales**, ».

4 Rome Statute of the International Criminal Court, Article 1, The Court:

“An International Criminal Court (“the Court”) is hereby established. It shall be a permanent institution and shall have the power to exercise its jurisdiction over persons for the most serious crimes of international concern, as referred to in this Statute, and **shall be complementary to national criminal jurisdictions**. The jurisdiction and functioning of the Court shall be governed by the provisions of this Statute”.

Statut de Rome de la Cour pénale internationale, Article 1, La Cour :

« Il est créé une Cour pénale internationale (« la Cour ») en tant qu'institution permanente, qui peut exercer sa compétence à l'égard des personnes pour les crimes les plus graves ayant une portée internationale, au sens du présent Statut. Elle est **complémentaire des juridictions pénales nationales**. Sa compétence et son fonctionnement sont régis par les dispositions du présent Statut ».

5 Rome Statute of the International Criminal Court, PREAMBLE:

“The States Parties to this Statute,” [...]

“Affirming that **the most serious crimes** of concern to the international community as a whole **must not go unpunished** and that their **effective prosecution** must be ensured by taking **measures at the national level** and by enhancing international cooperation,”.

Statut de Rome de la Cour pénale internationale, PRÉAMBULE :

« Les États Parties au présent Statut, » [...]

« Affirmant que **les crimes les plus graves** qui touchent l'ensemble de la communauté internationale **ne sauraient rester impunis** et que leur **répression** doit être **effectivement assurée** par des **mesures prises dans le cadre national** et par le renforcement de la coopération internationale, ».

6 Rome Statute of the International Criminal Court, Article 17, Issues of admissibility:

“1. Having regard to paragraph 10 of the Preamble and article 1, **the Court shall determine that a case is inadmissible where:**

(a) The case is being investigated or prosecuted by a State which has jurisdiction over it, unless **the State is unwilling or unable** genuinely to carry out the investigation or prosecution;

(b) The case has been investigated by a State which has jurisdiction over it and the State has decided not to prosecute the person concerned, unless the decision resulted from the **unwillingness or inability** of the State genuinely to prosecute;” [...]

“2. **In order to determine unwillingness** in a particular case, the Court shall consider, having regard to the principles of due process recognized by international law, whether one or more of the following exist, as applicable:

(a) The proceedings were or are being undertaken or the national decision was made for

secondo il quale l'omesso esercizio od un esercizio privo di caratteri di effettività (principio ricollegabile del resto all'art. 13 della Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo⁷) dell'azione penale interna **non osta all'esercizio della cognizione da parte della Corte penale internazionale anche in contrasto con il giudicato di diritto interno.**

the purpose of shielding the person concerned from criminal responsibility for crimes within the jurisdiction of the Court referred to in article 5;

*(b) There has been an **unjustified delay** in the proceedings which in the circumstances is inconsistent with an intent to bring the person concerned to justice;*

*(c) **The proceedings** were not or are not being conducted independently or impartially, and they were or are being conducted in a manner which, in the circumstances, is **inconsistent with an intent to bring the person concerned to justice.***

3. In order to determine inability in a particular case, the Court shall consider whether, due to a total or substantial collapse or unavailability of its national judicial system, the State is unable to obtain the accused or the necessary evidence and testimony or otherwise unable to carry out its proceedings”.

Statut de Rome de la Cour pénale internationale, Article 17, Questions relatives à la recevabilité :

« 1. Eu égard au dixième alinéa du préambule et à l'article premier, **une affaire est jugée irrecevable par la Cour lorsque :**

a) L'affaire fait l'objet d'une enquête ou de poursuites de la part d'un État ayant compétence en l'espèce, à moins que **cet État n'ait pas la volonté ou soit dans l'incapacité** de mener véritablement à bien l'enquête ou les poursuites ;

b) L'affaire a fait l'objet d'une enquête de la part d'un État ayant compétence en l'espèce et que cet État a décidé de ne pas poursuivre la personne concernée, à moins que cette décision ne soit l'effet du **manque de volonté ou de l'incapacité** de l'État de mener véritablement à bien des poursuites ; » [...]

« 2. **Pour déterminer s'il y a un manque de volonté** de l'État dans un cas d'espèce, la Cour considère l'existence, eu égard aux garanties d'un procès équitable reconnues par le droit international, de l'une ou de plusieurs des circonstances suivantes :

a) La procédure a été ou est engagée ou la décision de l'État a été prise dans le **dessein de soustraire** la personne concernée à sa responsabilité pénale pour les crimes relevant de la compétence de la Cour visés à l'article 5 ;

b) La procédure a subi un **retard injustifié** qui, dans les circonstances, est incompatible avec l'intention de traduire en justice la personne concernée ;

c) **La procédure n'a pas été ou n'est pas menée** de manière indépendante ou impartiale **mais d'une manière qui, dans les circonstances, est incompatible avec l'intention de traduire en justice la personne concernée.**

3. **Pour déterminer s'il y a une incapacité** de l'État dans un cas d'espèce, la Cour considère si l'État est incapable, en raison de l'effondrement de la totalité ou d'une partie substantielle de son propre appareil judiciaire ou de l'indisponibilité de celui-ci, de se saisir de l'accusé, de réunir les éléments de preuve et les témoignages nécessaires ou de mener autrement à bien la procédure. ».

7 European Convention on Human Rights, Article 13, Right to an effective remedy:

“Everyone whose rights and freedoms as set forth in this Convention are violated **shall have an effective remedy** before a national authority notwithstanding that the violation has been committed by persons acting in an official capacity”.

Convention européenne des droits de l'homme, Article 13, Droit à un recours effectif :

« Toute personne dont les droits et libertés reconnus dans la présente Convention ont été

Del resto, **la responsabilità per la commissione di gravi crimini internazionali è di carattere politico e collettivo**, ancor prima che giuridico ed individuale⁸: l'impegno internazionalmente assunto con la sottoscrizione della Convenzione di Roma e di tutte le fonti subordinate di natura pattizia dalla Repubblica nella lotta all'impunità di cui al quarto considerando già richiamato, espone l'Autorità giurisdizionale ordinaria ad obblighi ancor più stringenti rispetto agli ordinari doveri previsti dagli artt. 101, comma 2, 111 e 112 Cost..

Il punto di partenza dell'odierna disamina sarà pertanto costituito dalle disposizioni dello Statuto di Roma, unitamente a quelle della Convenzione di Montego Bay: quest'ultime peraltro rilevanti in quanto concorrenti su un piano subordinato rispetto alle prime – non prevedono infatti forme di giurisdizione internazionale vincolanti nei confronti degli Stati membri – nella corretta individuazione degli elementi costitutivi ed impeditivi della responsabilità penale.

Solo alla luce di quest'ultime norme ultraprimarie si procederà alla disamina delle norme interne di diritto penale e marittimo.

*

3.- GLI ELEMENTI COSTITUTIVI DEL CRIMINE DI TRATTA **NELLO STATUTO DI ROMA**

La fattispecie di rilevanza internazionale di cui si verte è costituita dal crimine contro l'umanità di riduzione in schiavitù sotto la specifica ipotesi,

violés, a droit à l'octroi d'un recours effectif devant une instance nationale, alors même que la violation aurait été commise par des personnes agissant dans l'exercice de leurs fonctions officielles ».

8 A titolo esemplificativo, la violenza bellica delle potenze alleate nei confronti delle popolazioni dell'Asse, come i bombardamenti indiscriminati delle città tedesche, per non dire i due attacchi nucleari sul Giappone non sono del resto oggetto di riprovazione nel contesto internazionale: non risulta all'esponente difesa che si celebrino ricorrenze commemorative dei bombardamenti su Berlino e le altre città tedesche; ben poca partecipazione internazionale riscuotono peraltro quelle giapponesi del 6 ed 8 agosto.

espressamente presa in considerazione dall'Assemblea degli Stati parte all'approvazione dello Statuto, di **tratta di esseri umani**. A riguardo l'art. 7 (2)(c) RS⁹, analogamente a quanto previsto dall'art. 600 c.p., identifica la riduzione in schiavitù con l'**esercizio di diritti dominicali sulla persona umana** e comprende in tale identificazione anche le condotte che si consumano nel quadro della tratta di esseri umani.

Superfluo in questa sede richiamare l'**elemento di contesto** comunemente richiesto per tutte le fattispecie di crimini contro l'umanità, ovvero l'**attacco contro una popolazione civile**: nel caso di specie l'attacco è ravvisabile sotto un duplice aspetto:

- in termini generali e territoriali tutta la **regione libica** dal 2011 versa in condizioni di **collasso istituzionale** ove la **violenza bellica** esercitata da singoli gruppi armati (siano essi tribù territoriali o organizzazioni criminali) si è di fatto sostituita alla sovranità statale nel controllo del territorio;

- più specificamente i **migranti sub-sahariani** costituiscono una **comunità particolare all'interno del territorio libico**, per di più svantaggiata dal-

9 Rome Statute of the International Criminal Court, Article 7, Crimes against humanity:
“1. For the purpose of this Statute, “crime against humanity” means any of the following acts when committed as part of a widespread or systematic attack directed against any civilian population, with knowledge of the attack.” [...] “(c) **Enslavement**,” [...] “2. For the purpose of paragraph 1:” [...] “(c) “Enslavement” means the **exercise of any or all of the powers attaching to the right of ownership over a person** and includes the exercise of such power in the course of **trafficking in persons, in particular women and children**.”
Statut de Rome de la Cour pénale internationale, Article 7, Crimes contre l’humanité :
« 1. Aux fins du présent Statut, on entend par crime contre l’humanité l’un quelconque des actes ci-après lorsqu’il est commis dans le cadre d’une attaque généralisée ou systématique lancée contre toute population civile et en connaissance de cette attaque : » [...] « c) **Réduction en esclavage** ; »
« 2. Aux fins du paragraphe 1 : » [...] « c) Par « réduction en esclavage », on entend le **fait d’exercer sur une personne l’un quelconque ou l’ensemble des pouvoirs liés au droit de propriété**, y compris dans le cadre de la **traite des être humains, en particulier des femmes et des enfants** ; ».

l'agevole riconoscibilità somatica; comunità costantemente sottoposta ad estorsione e vessazione in modo da consentire l'accumulo di illeciti guadagni a qualunque persona fisica di nazionalità libica, ivi compresi i minorenni, che vi si imbatta munita di armi.

Tornando agli elementi costitutivi, quello caratterizzante la fattispecie internazionale di *enslavement* o *réduction en esclavage*, al pari di quella interna di riduzione in schiavitù, è l'**esercizio di facoltà dominicali** sia di disposizione che di godimento da parte del soggetto agente sulla vittima (o persona offesa nell'ordinamento interno).

Non entrano qui in questione altre forme di privazione della libertà individuale (come il sequestro), di privazione della vita o di induzione di gravissime sofferenze (tortura e lesioni, che pur sono fattispecie rilevanti come crimini contro l'umanità, ma di carattere strumentale rispetto all'azione finale: il commercio in esseri umani); **non entra qui in discussione la clandestinità dell'immigrazione o il favoreggiamento della stessa**: la questione discriminante che si sottopone qui all'attenzione dell'Autorità inquirente è che in territorio libico e persino in quello nigerino a partire dalla città di Agadez si assiste con inattesa frequenza ad una vera e propria **compravendita di persone in transito**, specialmente nelle ipotesi in cui non siano in grado di pagare i pedaggi loro estorti dal personale militare durante i trasferimenti, ad opera tanto di veri e propri trafficanti di etnia araba, quanto anche di figure subordinate, generalmente denominate *coxeurs* o *connection men*¹⁰.

¹⁰ Va qui peraltro rilevato come sul territorio nigerino e più specificamente ad Agadez sono regolarmente dispiegate forze militari americane e francesi, agenzie internazionali dell'ONU, tra cui UNICEF ed UNHCR. Con i governi che controllano i territori su cui si consuma la tratta negoziano tanto singoli governi quanto anche organismi dell'Unione Europea. Non si pone qui il problema della responsabilità storica e politica in cui l'Occidente incorre-

L'utilità economica che gli acquirenti ne traggono è la **destinazione del migrante in transito** a tre finalità:

- l'**esazione di riscatti** da parte delle famiglie o di amici;

- l'**impiego in lavoro servile** occasionato sul territorio libico dalla necessità di demolizione e ricostruzione degli edifici di volta in volta danneggiati nel corso degli scontri armati od, ancor peggio, la **schiavitù sessuale** per le donne;

- nelle ipotesi in cui manchino tanto parenti o amici da ricattare quanto salute e forza fisica per il lavoro servile, persino l'**assoggettamento a tortura** (con **esito per lo più letale**) per ridurre ad obbedienza gli altri sventurati sottoposti ad estorsione o lavoro servile.

Questa la natura delle condotte sistematicamente esercitate nei confronti dei migranti a partire dalle città di Gadames (sulla rotta maliana) e di Agadez (sulla rotta nigerina) fino ai luoghi di imbarco lungo la costa del Mediterraneo.

Senza entrare ulteriormente nei particolari sul trasporto sub-sahariano e sulla situazione complessiva in Libia (su cui si presume che la Procura abbia già avuto modo di raccogliere autonomamente numerose informazioni), deve qui evidenziarsi come il **“servizio di trasporto” delle organizzazioni criminali libiche e sub-sahariane non abbia quale luogo di destinazione** il territorio europeo, ma, quanto meno a decorrere dal 3 ottobre 2013, **un luogo impre-**

rà per aver consentito, se non persino partecipato, al ritorno della tratta in esseri umani come possibile prassi commerciale: si pone qui il problema concreto se alcune persone fisiche ed un'organizzazione non governativa, in questo ampio contesto degenerativo di valori, abbiano concretamente partecipato alla tratta e quali sanzioni debbano essere applicate.

Proprio il degrado politico deve costituire un ulteriore *caveat* perché non si presti incondizionatamente orecchio a valutazioni politiche diffusamente espresse sui media a sostegno dell'attività di soccorso (*rectius* recupero e trasporto) in mare, così come a precedenti giurisprudenziali che non prendano debitamente conto di tutte le implicazioni giuridiche sottostanti ai comportamenti oggetto di accertamento.

cisato al largo nel Mediterraneo, a poche miglia dalla costa libica a cavallo tra acque territoriali libiche, zona contigua ed acque internazionali.

Il trasporto, che costituisce il secondo elemento costitutivo (oltre alla riduzione in schiavitù della persona offesa) del crimine di tratta, **si completa fino a destinazione grazie all'intervento** delle marine militari, finché si sono protese in avanti a soccorrere i gommoni nei luoghi di naufragio, e più di recente **delle NGOs**, che non esitano ad interagire via radio con i trafficanti od a svolgere attività di ricognizione aerea clandestina, non segnalata all'ENAC, per reperire i gommoni in mare aperto.

Senza un'interlocuzione diretta con i trafficanti o quanto meno con i satellitari da quest'ultimi consegnati ai migranti, il tasso di mortalità in mare sarebbe talmente elevato che nessun migrante in cerca di sogni o inseguito da drammi o pericoli si affiderebbe con costi spropositati¹¹ ad una catena di trasporto che non si esaurisce nelle acque libere del Mediterraneo, ma si estende fino al territorio della Repubblica.

Le recenti cronache sul contagio da pandemia covid-19, del resto, dimostrano come **le organizzazioni criminali africane non possano autonomamente proseguire il proprio traffico senza la fattiva collaborazione di operatori europei**, siano esse forze militari mobilitate dai Governi europei (specialmente nel 2014), siano esse NGOs per lo più straniere (come dimostrato dal più recente passato)¹².

11 Talvolta risultano più ripugnanti i dettagli di carattere accessorio rispetto alla crudeltà praticata contro l'integrità fisica: quanto costerebbe il solo viaggio di andata ad un cittadino europeo per raggiungere una capitale sub-sahariana, come Bamako o Dakar? Non certo la media dei 5.000,00 euro che ciascun migrante deve procurarsi e pagare per percorrerla in senso inverso.

12 A dire il vero Sea-Eye e.V. assieme a Salvamento Marítimo Humanitario è stata la prima NGO a riprendere le operazioni di recupero e trasporto dopo la chiusura dei porti: il tema

Anche i natanti hanno subito una specifica modificazione a decorrere dal naufragio del 3 ottobre 2013: ai pescherecci si sono infatti sostituiti i gommoni da cui, peraltro, in molti casi i trafficanti riescono pure a ritirare i motori nelle more delle operazioni di soccorso sotto gli occhi dei volontari delle NGOs.

Va qui dunque definitivamente rilevato come il **servizio di trasporto tramite gommoni messi a mare dalle organizzazioni con la piena complicità del personale militare e di polizia libico e successivo soccorso da parte delle NGOs** sia questione del tutto distinta dal **trasporto clandestino da parte dei cd. “scafisti”**, come poteva avvenire in passato lungo il canale d'Otranto o tuttora per le imbarcazioni provenienti dalla Tunisia con passeggeri magrebini: per quanto ipoteticamente in condizioni economiche disperate, per quanto defraudati dai contrabbandieri, per quanto persino sequestrati ed eventualmente uccisi per qualsivoglia ragione, **i magrebini non transitano nel loro percorso attraverso una condizione giuridica di riduzione a res**, ovvero di bene mobile nell'accezione di cui agli artt. 810 e 812 c.c..

Quest'ultima fattispecie è del tutto estranea ai fatti oggetto di denuncia, che si riferiscono esclusivamente a quelle condotte che hanno nei fatti mutato le condizioni degli esseri umani **da soggetti ad oggetto di diritti**.

*

4.- LE FORME DI CONCORSO NEL CRIMINE INTERNAZIONALE

Se il trasporto delle persone ridotte in schiavitù dovesse esaurirsi nella

verrà ripreso successivamente affrontando il tema dell'intensità del dolo e della pericolosità sociale del soggetto agente.

condotta delle sole organizzazioni criminali libiche, il reato non avrebbe modo di consumarsi compiutamente e si assisterebbe semplicemente ad un'ipotesi di **reato impossibile per inidoneità dell'azione** (con specifico riferimento ai mezzi impiegati: i gommoni con le relative dotazioni di carburante non sarebbero in grado di raggiungere le coste italiane).

Manca un'autonomia nella condotta criminale dei principali protagonisti ed **occorre un intervento agevolatore di soggetti terzi**, senza il quale peraltro la tratta quale “servizio di trasporto” alternativo all'impiego dei comuni “mezzi di trasporto” non avrebbe nemmeno ragion d'essere su un piano economico-commerciale.

Va qui peraltro richiamato un dato (ricavato per deduzione dalle fonti liberamente accessibili, ma sicuramente disponibile alla Procura della Repubblica mediante accertamenti specifici sul punto) di carattere significativo: **le stragi in mare non sono quasi mai riconducibili a semplici incidenti in corso di navigazione**, ma sono storicamente ricollegabili a deliberate scelte dei trafficanti al momento della preparazione dei natanti per l'attraversamento del mare. In altri termini, proprio nei momenti di maggior difficoltà del trasporto le organizzazioni criminali non esitano a far partire imbarcazioni in condizioni particolarmente precarie allo specifico scopo di creare una strage in mare al fine di risvegliare la sensibilità dell'opinione pubblica dei paesi occidentali ed ottenere condizioni di maggior disponibilità e minore controllo da parte degli apparati militari preposti alla sorveglianza delle coste e delle acque territoriali.

Significativo a riguardo il naufragio del 3 ottobre 2013, che diede origine ad una nuova stagione dell'accoglienza, durante la quale le marine militari di

diversi paesi europei si adoperarono in un'intensa attività di pattugliamento per il soccorso in mare ed il trasporto dei naufraghi sulle coste italiane.

Si tratta in altri termini di una strategia che impiega una vera e propria **politica mediatica di carattere terroristico mediante il ricatto delle morti in mare**. Prova ne è che ben 28 paesi sovrani, tra cui in prima linea l'Italia, da oltre un quinquennio stanno assumendo un atteggiamento di **contrasto meramente apparente** con incertezze decisionali che portano addirittura a derive collaborative.

Le decisioni giudiziarie, a loro volta, hanno storicamente contribuito a generare ulteriore incertezza sulla doverosa reazione politica: in parte fisiologicamente, in quanto la prospettiva del singolo organo giudiziario non può che essere concentrata sul singolo caso di specie e sulle condotte individuali, senza estendersi all'intera politica di contrasto, prerogativa d'indirizzo del Governo nel contesto della propria responsabilità politica nei confronti del Parlamento. In parte anche patologicamente in quanto non mancano atteggiamenti, il più delle volte estranei alla Magistratura, che conferiscono alle decisioni giudiziarie contenuto normativo e conseguentemente politico.

Rimanendo fermi sul piano giudiziario si deve qui concentrare l'attenzione sulla **natura giuridica delle condotte che consentono il completamente del trasporto** dai luoghi di naufragio fino alle coste italiane.

Al di là del disposto degli artt. 110 c.p. e ss. vale qui ancora richiamare la disciplina statutaria della struttura del crimine internazionale, di cui anche l'Autorità giudiziaria deve tener conto per non incorrere in forme di repressione inefficaci che possano dar adito a concorrenza della giurisdizione internaziona-

le per *unwillingness* o *manque de volonté* ai sensi dell'art. 17 RS.

Sul **concorso di terzi soggetti nell'azione del soggetto agente principale** l'articolo 25 RS nella disciplina generale dell'elemento oggettivo del crimine prevede, tra le altre, due ipotesi:

- la mera strumentalità oggettiva [art. 25 (3)(a)]¹³;

- il concorso consapevole [art. 25 (3)(d)(ii)]¹⁴.

La prima fattispecie prevede il coinvolgimento del soggetto nella consumazione del reato da parte di un altro soggetto, personalmente responsabile, solo sotto il profilo dell'oggettivo decorso causale, come strumento per il perfezionamento della fattispecie lesiva. Tale coinvolgimento solo strumentale non comporta necessariamente l'estensione della responsabilità penale al soggetto concorrente.

13 Rome Statute of the International Criminal Court, Article 25, Individual criminal responsibility:

“3. *In accordance with this Statute, a person shall be criminally responsible and liable for punishment for a crime within the jurisdiction of the Court if that person:*

*(a) Commits such a crime, whether as an individual, jointly with another or **through another person, regardless of whether that other person is criminally responsible;**”.*

Statut de Rome de la Cour pénale internationale, Article 25, Responsabilité pénale individuelle :

« 3. *Aux termes du présent Statut, une personne est pénalement responsable et peut être punie pour un crime relevant de la compétence de la Cour si :*

*a) Elle commet un tel crime, que ce soit individuellement, conjointement avec une autre personne ou **par l'intermédiaire d'une autre personne, que cette autre personne soit ou non pénalement responsable ;** ».*

14 Rome Statute of the International Criminal Court, Article 25, Individual criminal responsibility:

“3. *In accordance with this Statute, a person shall be criminally responsible and liable for punishment for a crime within the jurisdiction of the Court if that person:” [...]*

*“(d) **In any other way contributes** to the commission or attempted commission of such a crime by a group of persons acting with a common purpose. Such **contribution shall be intentional and shall either:**” [...]*

*“(ii) Be made **in the knowledge of the intention of the group** to commit the crime;”.*

Statut de Rome de la Cour pénale internationale, Article 25, Responsabilité pénale individuelle :

« 3. *Aux termes du présent Statut, une personne est pénalement responsable et peut être punie pour un crime relevant de la compétence de la Cour si : » [...]*

« d) Elle **contribue de toute autre manière** à la commission ou à la tentative de commission d'un tel crime par un groupe de personnes agissant de concert. Cette **contribution doit être intentionnelle** et, selon le cas : » [...]

« ii) Être faite **en pleine connaissance de l'intention du groupe** de commettre ce crime ; ».

Diversa la seconda ipotesi, che più compiutamente interessa il caso di specie, che prevede quali elementi costitutivi:

- un'**agevolazione oggettiva non specificamente tipizzata** (“*in any other way contributes*” o « *contribue de toute autre manière* »);

- l'**intenzionalità** di tale agevolazione oggettiva (“*such contribution shall be intentional*” o « *cette contribution doit être intentionnelle* ») al pari della coscienza e volontà dell'azione così come prescritte dall'art. 42, primo comma, c.p.;

- la semplice **consapevolezza dell'intento criminale del soggetto agente principale** (“*knowledge of the intention of the group to commit the crime;*” o « *pleine connaissance de l'intention du groupe de commettre ce crime ;* »).

Nella presentazione sul proprio sito l'organizzazione Sea-Eye e.V. vanta nel proprio *curriculum* l'ingerenza nella deportazione di disperati attraverso il Mediterraneo: “*With our rescue vessel ALAN KURDI we search for people in distress at sea along the deadliest exodus route in the world. Every day we fight against the loss of human lives at sea*”.

L'associazione è pertanto quanto mai consapevole di svolgere un'attività di trasporto – dal luogo di naufragio alle coste italiane – **integrativa di quella svolta dalle organizzazioni criminali africane** con la complicità della corruzione o del collasso degli Stati sovrani – dai luoghi di partenza al luogo di naufragio.

Si tratta di un'attività che non solo completa l'attività di trasporto dei mercanti di esseri umani, ma anche ne **garantisce un'appetibilità economica**

per i migranti che vi si sottopongono e per le rispettive famiglie nell'illusione di un futuro migliore.

L'NGO si guarda bene invece dal proporre **modalità alternative** di trasporto verso l'Europa rispetto a quelle offerte dalla criminalità neo-schiavistica. Non si propone infatti alcun servizio di disbrigo di pratiche burocratiche per la concessione di visti o finanziario di pagamento degli oneri di trasporto aereo (che risulterebbe peraltro comunque meno oneroso anche in termini economici dell'attuale calvario attraverso il deserto ed il Mar Mediterraneo).

La giustificazione, peraltro, si fonda su un evidente mendacio: l'NGO si professa come rimedio a guerra, fame ed oppressione, calamità che affliggono aliquote minoritarie di migranti, per cui sussistono pure gli strumenti per attivare corridoi umanitari, che si tralasciano tuttavia, per prediligere una raccolta di carattere totalmente indiscriminato che vale a favorire gli interessi economici dei trafficanti di esseri umani radicati sul territorio libico.

Di qui emergono pertanto entrambi gli elementi costitutivi previsti dall'art. 25 (3)(d)(ii) RS: l'intenzionalità della condotta (lo svolgimento delle operazioni di recupero in mare e di trasporto fino alle coste italiane) e la consapevolezza dell'intento criminale di chi organizza gli imbarchi sulle coste libiche. I due elementi si manifestano persino ridondanti rispetto ai requisiti richiesti dall'art. 110 c.p. per la configurabilità del concorso di persone nel reato doloso nel diritto interno.

Non di semplice favoreggiamento nell'immigrazione clandestina ai sensi dell'art. 12 d.lgs. 286/98 (che vedrebbe quali principale soggetto agente i migranti, in realtà vittime del sistema), ma di vero e proprio **concorso in tratta di**

esseri umani (che vede quali soggetti agenti principali i trafficanti operanti sul suolo africano), con tutte le conseguenze che ne derivano anche sul piano delle misure di contrasto a livello giurisdizionale e di polizia giudiziaria, dunque, nel caso di specie si verte.

Quanto fin qui dedotto risulta sufficiente a dimostrare un oggettivo (e peraltro ben cosciente e volontario) coinvolgimento di tutto il plesso organizzativo dell'organizzazione Sea-Eye e.V. nel crimine transnazionale di tratta di esseri umani. Al dato oggettivo, se ne aggiunge un ulteriore: le NGOs possono organizzare ed eseguire le proprie campagne solo tramite l'impiego di una complessa organizzazione, che non può essere costituita di soli volontari.

Il reperimento di fondi, la conclusione di contratti alquanto onerosi (si verte comunque di noli nautici di lunga durata), la gestione dei rapporti con le autorità portuali: sono tutte attività che non possono essere disbrigate da giovani universitari che si dedicano al bene dell'umanità tra un progetto Erasmus e l'altro.

Il singolo episodio di recupero in mare, dunque, è necessariamente presupposto e seguito da una sistematica azione organizzativa di carattere tipicamente aziendalistico. Si richiama qui il concetto di azienda, anziché di mera associazione a delinquere, in quanto l'economicità dell'organizzazione (nel senso strettamente giuridico di cui all'art. 2.082 c.c.) è condizione di esistenza, ancor prima che di operatività, delle NGOs, qualsiasi ne siano le dimensioni.

La dimensione organizzativa, necessariamente presupposta alla funzionalità delle operazioni in mare ed alla visibilità mediatica, costituisce uno strumento imprescindibile ai fini della valutazione della gravità del reato sotto il

duplice profilo dell'**intensità del dolo** e della **capacità a delinquere** dei membri della NGO tedesca.

Sotto quest'ultimo profilo va qui evidenziata il vero significato della ripresa delle operazioni di recupero e trasporto tornate alla ribalta in piena pandemia: l'NGO tedesca, contrariamente ad altre organizzazioni comunque impegnate sul fronte libico, non ha esitato ad imporre alla Repubblica italiana l'adozione di onerose misure di contenimento, quali l'approntamento di una sorta di nave-ospedale dedicata alla quarantena, pur di proseguire ininterrottamente la propria attività di trasferimento di forza lavoro dal territorio libico a quello italiano.

Va qui ulteriormente ribadito che il proposito espressamente dichiarato nel sito non si realizza (né è progettato per realizzarsi) mediante l'organizzazione di **forme totalmente alternative alla tratta** ordinariamente esercitata dalle **organizzazioni criminali**, ma esclusivamente mediante **forme di integrazione della stessa**, garantendole il conseguimento dello scopo economico (ovvero il raggiungimento del suolo europeo che non sarebbe consentito a trafficanti libici in armi). In altri termini **Sea-Eye e.V.** non offre all'africano sub-sahariano desideroso di trasferirsi in Europa anche per le più giustificate ragioni uno strumento alternativo all'assoggettamento alla tratta, come potrebbe essere il disbrigo di pratiche burocratiche per l'espatrio e l'anticipazione degli oneri di viaggio, ma **si limita ad offrire la “liberazione” dalla stessa, dopo esservi tuttavia necessariamente transitato.**

*

5.- LA SCRIMINANTE DEL SOCCORSO IN MARE

L'art. 31 (3) RS¹⁵, dopo un elenco che include indistintamente cause di esclusione dell'imputabilità, della colpevolezza e cause di giustificazione, prevede un'apertura a cause di giustificazione di elaborazione tanto internazionale quanto interna tramite il rinvio all'art. 21 RS¹⁶.

Alla luce del diritto marittimo deve pertanto verificarsi la legittimità delle operazioni di recupero e trasporto svolte dall'organizzazione Sea-Eye e.V. (come da tutte le altre NGOs che si affacciano sulle nostre coste), in modo da accertare la sussistenza di ipotetiche cause di esclusione dell'antigiuridicità penale (dimostrata nel precedente capo) in termini di esercizio del diritto, adem-

15 Rome Statute of the International Criminal Court, Article 31, Grounds for excluding criminal responsibility:

“3. *At trial, the Court may consider a **ground for excluding criminal responsibility other than those referred to in paragraph 1** where such a ground is derived from applicable law as set forth in article 21. The procedures relating to the consideration of such a ground shall be provided for in the Rules of Procedure and Evidence*”.

Statut de Rome de la Cour pénale internationale, Article 31, Motifs d'exonération de la responsabilité pénale :

« 3. *Lors du procès, la Cour peut prendre en considération un **motif d'exonération autre que ceux qui sont prévus au paragraphe 1**, si ce motif découle du droit applicable indiqué à l'article 21. La procédure d'examen de ce motif d'exonération est fixée dans le Règlement de procédure et de preuve* ».

16 Rome Statute of the International Criminal Court, Article 21, Applicable law:

“1. *The Court shall apply:*

(a) *In the first place, this Statute, Elements of Crimes and its Rules of Procedure and Evidence;*

(b) *In the second place, where appropriate, **applicable treaties and the principles and rules of international law**, including the established principles of the international law of armed conflict;*

(c) *Failing that, general principles of law derived by the Court from national laws of legal systems of the world including, as appropriate, the **national laws of States that would normally exercise jurisdiction over the crime**, provided that those principles are not inconsistent with this Statute and with international law and internationally recognized norms and standards*”.

Statut de Rome de la Cour pénale internationale, Article 21, Droit applicable :

« 1. *La Cour applique :*

a) *En premier lieu, le présent Statut, les éléments des crimes et le Règlement de procédure et de preuve ;*

b) *En second lieu, selon qu'il convient, les **traités applicables et les principes et règles du droit international**, y compris les principes établis du droit international des conflits armés ;*

c) *À défaut, les principes généraux du droit dégagés par la Cour à partir des lois nationales représentant les différents systèmes juridiques du monde, y compris, selon qu'il convient, les **lois nationales des États sous la juridiction desquels tomberait normalement le crime**, si ces principes ne sont pas incompatibles avec le présent Statut ni avec le droit international et les règles et normes internationales reconnues* ».

pimento del dovere, stato di necessità, soccorso difensivo e così di seguito.

Punto di riferimento saranno qui le disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (di seguito UNCLoS) di Montego Bay, anch'essa fonte ultraprimaria nel nostro diritto interno ai sensi dell'art. 117 Cost..

Vale qui in primo luogo richiamare lo statuto delle imbarcazioni come *res*: diversamente dall'art. 136 c.d.n. (“per nave s'intende qualsiasi costruzione destinata al **trasporto per acqua**, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo”) la Convenzione non contiene disposizioni definitorie del bene “nave”, dandole piuttosto per presupposte nella classificazione in: navi da guerra, navi governative adibite a servizi non mercantili, navi governative adibite a servizi mercantili e navi mercantili.

La ripartizione si ricava da diverse disposizioni distribuite nelle parti dedicate al regime giuridico delle acque, a partire da quelle territoriali estendendosi via via alla zona contigua, agli stretti, agli arcipelaghi, alla zona economica esclusiva, alla piattaforma continentale fino in ultimo alle acque internazionali.

Il **soccorso in mare**, in ragione di tale ripartizione del regime dei beni, è **attività riservata istituzionalmente alle navi governative di impiego non commerciale**¹⁷. Alle imbarcazioni private è pertanto riservata la sola funzione

17 United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 98, Duty to render assistance: [...]

“2. *Every coastal State shall promote the establishment, operation and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and, where circumstances so require, by way of mutual regional arrangements cooperate with neighbouring States for this purpose*”.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Article 98, Obligation de prêter assistance : [...]

« 2. *Tous les Etats côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux* ».

del trasporto, soggetto a criteri di economicità (anche se non necessariamente di lucro) destinati ad incidere anche sugli obblighi inerenti alle attività di soccorso.

Il soccorso in alto mare è disciplinato dall'art. 98 UNCLoS¹⁸ come attività accidentale in corso di navigazione. Presupposta alla stessa è la percorrenza di una rotta con un porto di destinazione [art. 98 (1)(c)], con un carico di passeggeri o di merci prestabilito ancor prima della partenza. Esplicito in tal senso nel diritto interno l'art. 174 c.d.n. che impone l'**annotazione della rotta** nel giornale di navigazione per le navi maggiori (precondizione per l'esercizio della navigazione in acque internazionali), nonché l'art. 179 c.d.n., laddove prescrive le comunicazioni tra comandante della nave e comandante del porto in occasione sia dell'arrivo che della partenza dal porto.

Il quesito che si pone per la nave coinvolta nei fatti precedentemente descritti è di elementare evidenza: **quale carico di merci o persone la Alan Kurdi stava trasportando** al momento dell'affaccio alle acque territoriali ita-

18 United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 98, Duty to render assistance:
“1. Every State shall require the master of a ship flying its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers:
(a) to render assistance to any person found at sea in danger of being lost;
(b) to proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress, if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him;
(c) after a collision, to render assistance to the other ship, its crew and its passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, its port of registry and the nearest port at which it will call”. [...]
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Article 98, Obligation de prêter assistance :
« 1. Tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers :
a) il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer ;
b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte ;
c) en cas d'abordage, il prête assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera ». [...]

liane? **Schiavi abbandonati al naufragio** da parte delle organizzazioni libiche? In ogni caso **lungo quale rotta?**

Per quanto l'Organizzazione non governativa di appartenenza ne faccia un proprio fine istituzionale, **l'attività di ricerca e soccorso in mare non è attività riconosciuta come legittimo esercizio della libertà di navigazione** ai sensi dell'art. 90 UNCLoS¹⁹. Essa è infatti prerogativa degli Stati nell'esercizio della rispettiva sovranità come riconosciuto dal già visto art. 98 UNCLoS: il privato vi concorre solo occasionalmente a seconda delle vicende che possano occorrere nel corso di un'ordinaria navigazione commerciale, secondo quanto prescritto dall'art. 490 c.d.n. per quanto concerne l'ordinamento italiano.

All'attività di salvataggio consegue poi il diritto al risarcimento dei danni, al rimborso delle spese ed anche alla corresponsione di un compenso, che sono strettamente connessi alla natura intrinsecamente economica della navigazione (trasporto commerciale o turistico a seconda delle ipotesi).

Tutta questa concatenazione di effetti economici nel caso delle NGOs non ha ragione di essere, trattandosi di attività compiuta con l'impiego di finanziamenti e contributi volontari specificamente finalizzati a porre rimedio ai naufragi posti in essere dalla criminalità libica.

Ed ancora un punto, che rivela ulteriormente l'estraneità delle operazioni di recupero e trasporto delle NGOs rispetto a quelle di salvataggio dei naufraghi: nelle operazioni di salvataggio il soccorritore tenta per quanto possibile

19 United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 90, Right of navigation: *“Every State, whether coastal or land-locked, has the **right to sail ships flying its flag on the high seas**”*.
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Article 90, Droit de navigation : *« Tout Etat, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le **droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon** »*.

la conservazione della nave in condizioni di pericolo (tanto è vero che il soccorso si ripartisce in linguaggio tecnico tra assistenza e salvataggio in mare a seconda delle condizioni di navigabilità dell'unità in difficoltà); in quelle svolte al largo della Libia i gommoni vengono affondati, provocando peraltro anche un considerevole impatto ambientale sulle condizioni delle acque (sversamento di carburante ed altri detriti) e dei fondali.

Già qui si esaurisce ogni giustificazione delle condotte consumate nel corso della navigazione conclusasi il 3 novembre 2019: per quanto eticamente apprezzabile (ad uno sguardo superficiale di un osservatore laico, non di un giurista munito di una doverosa capacità di discernimento) **l'attività di soccorso sistematicamente organizzata, pianificata e praticata dalla NGO Sea-Eye e.V. è del tutto priva di legittimità giuridica.**

Manca dunque nel caso di specie qualsivoglia causa di giustificazione che scrimini la condotta in esame ai sensi dell'art. 31 RS.

*

6.- IL TRASPORTO VERSO IL PORTO SICURO E L'OFFENSIVITÀ DEL PASSAGGIO

Nella Convenzione di Montego Bay la tratta di schiavi rappresenta il più grave dei cinque crimini internazionali marittimi sotto il profilo del disvalore: lo dimostra tra il resto anche la collocazione dell'art. 99 UNCLoS, che attribuisce proprio alla tratta priorità nell'elencazione delle fattispecie penalmente illecite²⁰.

Ad altre fattispecie meno gravi – quali la pirateria e la diffusione clan-

²⁰ Anche nel diritto interno la tratta di schiavi è l'unica fattispecie regolamentata già nelle disposizioni inerenti alla polizia sulle navi in corso di navigazione marittima.

destina di trasmissioni non autorizzate – sono conferiti poteri di polizia più estesi, di carattere universale o quanto meno multinazionale, che derogano alla giurisdizione di bandiera di cui all'art. 94 UNCLoS: ma si tratta di eccezioni giustificate non dalla maggior gravità, ma dall'estensione territoriale degli effetti del crimine (messa in pericolo della navigazione per la pirateria, coinvolgimento di una pluralità di Stati per le diffusioni clandestine).

Con retorica efficacemente estesa ai mezzi di comunicazione di massa si è ripetutamente giustificato il trasporto di schiavi con la loro destinazione ad un “**porto sicuro**”, negando tale qualificazione a qualsiasi luogo di approdo che non fosse su suolo europeo.

La Convenzione di Montego Bay non prevede alcun obbligo di trasporto del naufrago verso un “porto sicuro”. La destinazione verso il porto più vicino è prevista esclusivamente quale luogo da segnalare ad altra nave coinvolta in un sinistro in ipotesi di collisione in mare.

Al di fuori della Convenzione ogni riferimento a “luoghi sicuri” (*places of safety* o *lieux sûrs*) non può richiamarsi che ai pericoli inerenti alla navigazione, come espressamente previsto dalla linea guida n. 6.12 e ss.²¹, in confor-

21 International Maritime Organisation, Resolution MSC.167(78), Annex: Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea, Place of safety:

“6.12 A **place of safety** (as referred to in the Annex to the 1979 SAR Convention, paragraph 1.3.2) is a **location where rescue operations are considered to terminate**. It is also a **place where the survivors’ safety of life is no longer threatened and where their basic human needs** (such as food, shelter and medical needs) **can be met**. Further, it is a place from which transportation **arrangements can be made for the survivors’ next or final destination**”.

Organisation Maritime Internationale, Projet de Résolution MSC.167(78), Annexe : Directives sur le traitement des personnes secourues en mer, Lieu sûr :

« 6.12 Un **lieu sûr** (tel que mentionné au paragraphe 1.3.2 de l'annexe de la Convention de 1979 sur la recherche et le sauvetage) est un **emplacement où les opérations de sauvetage sont censés prendre fin**. C'est aussi un **endroit où la vie des survivants n'est plus menacée et où l'on peut subvenir à leurs besoins fondamentaux** (tels que des vivres, un abri et des soins médicaux). De plus, c'est un endroit à partir duquel peut s'**organiser le transport des survivants vers leur prochaine destination ou leur destination finale** ».

mità alle priorità dettate dalla precedente linea guida n. 3, dell'annesso alla risoluzione MSC.167(78) dell'Organizzazione Marittima Internazionale. Trattasi di luoghi di riparo intrinsecamente transitorio ove riorganizzare il viaggio verso la destinazione finale o successiva e non certo di luoghi di approdo finale in un trasferimento alla ricerca di una tutela di carattere politico-giuridico. Tutti i porti (quelli libici inclusi) ai fini marittimi costituiscono di per sé luoghi sicuri, salvo che non versino in condizioni che ne compromettano la sicurezza per la navigazione per cause naturali o anche umane (danni cagionati da tempeste e atti bellici o terroristici di ampia portata).

Del resto, già nel precedente capo si è rilevato come la pirateria sia contrastata in termini di giurisdizione universale da qualsivoglia nave da guerra vi si imbatta proprio perché lesiva della sicurezza della navigazione e non di altri interessi, che, seppur più meritevoli, solo a terra ed al termine della navigazione possono essere tutelati.

Nessuna sovrapposizione può pertanto compiersi tra **tutela della sicurezza della navigazione** (che estende ad ogni nave alturiera l'obbligo di soccorso in alto mare) e **tutela della vita e della sicurezza e dignità umane**: questione quest'ultima del tutto distinta, che concerne la responsabilità di protezione affidata dalla Carta delle Nazioni Unite a ciascuno Stato sovrano (e non certo agli armatori) nei confronti dei propri cittadini (e degli stranieri sottoposti alla rispettiva sovranità)²², con specifico divieto d'ingerenza nelle questioni

²² UN Charter:

“We the Peoples of the United Nations determined” [...]

*“to reaffirm **faith in fundamental human rights**, in the dignity and worth of the human person, in the equal rights of men and women and of nations large and small,” [...]*

Article 1:

“The Purposes of the United Nations are:” [...]

“(3) To achieve international co-operation in solving international problems of an econom-

umanitarie relative a paesi terzi.

Nelle competenze del comandante rientra infatti la valutazione tecnica dei pericoli e della sicurezza della navigazione, ma non certo quella politica della tutela dei diritti umani nel territorio degli Stati rivieraschi.

Laddove a bordo sorga una questione di lesione dei diritti fondamentali della personalità ai sensi dell'art. 10 Cost., tale questione deve essere risolta tra il comandante della nave e le Autorità dello Stato di bandiera (ivi comprese le rappresentanze consolari all'estero), con il quale esclusivamente potranno configurarsi questioni di riconoscimento della protezione internazionale, senza che possano innescarsi ingerenze se non addirittura potestà dello Stato di bandiera nella gestione della frontiera da parte dello Stato rivierasco. Tanto meno tale ingerenza può essere esercitata da privati che professano pubblicamente il proposito di salvare vite umane e di tra-

ic, social, cultural, or humanitarian character, and in promoting and encouraging respect for human rights and for fundamental freedoms for all without distinction as to race, sex, language, or religion;”

Article 2: [...]

“(7) Nothing contained in the present Charter shall authorize the United Nations to intervene in matters which are essentially within the domestic jurisdiction of any state or shall require the Members to submit such matters to settlement under the present Charter; but this principle shall not prejudice the application of enforcement measures under Chapter VII”.

Charte des Nations Unies :

« Nous, peuples des Nations Unies, » [...]

« à proclamer à nouveau notre foi dans les droits fondamentaux de l'homme, dans la dignité et la valeur de la personne humaine, dans l'égalité de droits des hommes et des femmes, ainsi que des nations, grandes et petites, » [...]

Article 1 :

« Les buts des Nations Unies sont les suivants : » [...]

« (3) Réaliser la coopération internationale en résolvant les problèmes internationaux d'ordre économique, social, intellectuel ou humanitaire, **en développant et en encourageant le respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales** pour tous, sans distinctions de race, de sexe, de langue ou de religion; »

Article 2 : [...]

« (7) **Aucune disposition de la présente Charte n'autorise les Nations Unies à intervenir dans des affaires qui relèvent essentiellement de la compétence nationale d'un État ni n'oblige les Membres à soumettre des affaires de ce genre à une procédure de règlement aux termes de la présente Charte; toutefois, ce principe ne porte en rien atteinte à l'application des mesures de coercition prévues au Chapitre VII** ».

sferirle sul territorio di altri Stati.

Il trasferimento – intenzionale, ben inteso, per espressa dichiarazione resa sul proprio sito ufficiale da parte della stessa NGO – sul territorio italiano si dimostra pertanto totalmente illecito ed in **violazione dei caratteri di inoffensività**, i quali soltanto consentono il libero accesso delle imbarcazioni alle acque territoriali di Stati diversi da quello di appartenenza²³.

Dall'offensività del transito scattano le prerogative sovrane di difesa del territorio e delle acque territoriali con un duplice ordine di strumenti:

- **l'esercizio della giurisdizione penale sull'imbarcazione** di altra nazionalità ai sensi dell'art. 27 UNCLoS²⁴;

23 United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 19, Meaning of innocent passage:

“1. **Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State.** Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law.

2. **Passage of a foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State** if in the territorial sea it engages in any of the following activities:” [...]

“(g) **the loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State**”.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Article 19, Signification de l'expression 'passage inoffensif' :

« 1. **Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier.** Il doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la convention et les autres règles du droit international.

2. **Le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'une quelconque des activités suivantes :** » [...]

« g) **embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier** ».

24 United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 27, Criminal jurisdiction on board a foreign ship:

“1. **The criminal jurisdiction of the coastal State should not be exercised on board a foreign ship** passing through the territorial sea to arrest any person or to conduct any investigation in connection with any crime committed on board the ship during its passage, **save only** in the following cases:

(a) **if the consequences of the crime extend to the coastal State;**”.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Article 27, Jurisdiction pénale à bord d'un navire étranger :

« 1. **L'État côtier ne devrait pas exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger** passant dans la mer territoriale pour y procéder à une arrestation ou à l'exécution d'actes d'instruction à la suite d'une infraction pénale commise à bord pendant le passage, **sauf**

- **l'uso della forza militare** ai sensi dell'art. 25 UNCLoS²⁵.

Quest'ultima ipotesi non è di diretto interesse dell'Autorità giurisdizionale penale ordinaria, riguardando piuttosto la cognizione penale militare sulla legittimità di singole condotte nel contesto di eventuali operazioni militari di contrasto.

Per quanto concerne invece la prima, a dire il vero, si sono succeduti nel tempo provvedimenti – peraltro non raramente in contrasto tra loro – che tuttavia non sembrano tener conto nel complesso di un duplice incastro:

- sul piano normativo della disciplina penale interna rispetto a quella più ampia internazionale in materia tanto di criminalità internazionale quanto di navigazione (quest'ultima, poi, erroneamente propagandata come una generalizzata depenalizzazione delle attività di recupero in mare da parte di un'informazione mediatica evidentemente impreparata sulla materia: si considerino le invocazioni del “diritto del mare” come causa di giustificazione per qualsivoglia reato);

- su quello fattuale dell'apporto oggettivamente (ed intenzionalmente) reso dalle NGOs alla criminalità organizzata africana nella tratta di esseri umani, che non risulta – almeno dalle fonti libere – tuttora contestata in alcun procedimento.

Si tratta di un reato particolarmente odioso, specificamente disciplinato

dans les cas suivants :

a) si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'État côtier ; ».

25 United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 25, Rights of protection of the coastal State:

“1. The coastal State may take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent.”.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Article 25, Droits de protection de l'État Côtier :

«1. L'État côtier peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif ».

come fattispecie penale marittima da una norma, l'art. 1.152 c.d.n., dalla rubrica rievocativa di un lontano passato storico (“tratta e commercio di schiavi”), che solo un Legislatore distratto sul valore del bene giuridico e sull'origine storica delle fattispecie nel 2014 ha soppresso per ricondurla quale circostanza aggravante della fattispecie comune di cui all'art. 601 c.p..

Orbene: il personale a bordo dell'imbarcazione Alan Kurdi ha trasportato e sbarcato sul suolo italiano schiavi consegnatigli dalle organizzazioni criminali africane, perché venisse completato il loro trasferimento sul suolo europeo.

Non un semplice reato, riservato alla giurisdizione dell'Autorità giurisdizionale ordinaria nelle sue prerogative di indipendenza e correlativa soggezione alla legge di cui all'art. 101 Cost., ma un **crimine internazionale**²⁶ per la cui persecuzione sussiste un preciso impegno altrettanto internazionale assunto dalla Repubblica Italiana nella sua qualità di Stato-comunità, di fatto non sta ricevendo ad avviso dell'esponente associazione adeguata attenzione, ma ancor meno adeguata sanzione e prevenzione rispetto alla possibile reiterazione²⁷.

* * *

26 Peraltro un “*core crime*” o « *crime le plus grave* » che consente l'innesco di una cognizione internazionale e non meramente nazionale per quanto universale, come previsto per la pirateria.

27 È pur vero che la reazione giudiziaria si è finora concentrata sul solo favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e sullo stato di necessità che lo giustificerebbe senza entrare nel tema dell'introduzione della tratta di esseri umani sul territorio europeo (oltretutto italiano), ma è altrettanto vero che non può certamente la decisione di poche unità di uomini (per quanto professionalmente qualificati) ad invertire un percorso storico consolidatosi nell'arco di secoli ed a prezzi altissimi in termini di sangue sui campi di battaglia europei a decorere dal 1792 fino ad i giorni nostri.

È sulla scorta di tale esperienza storica che si è consolidato l'attuale sistema di garanzie giudiziarie a contenimento dei possibili abusi della discrezionalità politica, ed è con un occhio fisso sulla **responsabilità storica** che deve essere esercitata la cognizione giurisdizionale sul bene giuridico ed i diritti fondamentali, evitando di svuotare i fatti del rispettivo significato.

LA RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA DELL'ENTE

Ai sensi dell'art. 25-*quinquies* d.lgs. 231/01 l'NGO Sea-Eye e.V. è passibile di responsabilità amministrativa per i reati di cui agli artt. 600 e 601 c.p. commessi dai propri associati nonché eventuali dipendenti e collaboratori. Nella fattispecie concreta non si profilano questioni giuridiche inerenti alla posizione apicale dei soggetti penalmente responsabili o di mancata adozione di modelli di organizzazione dell'ente considerato che la consumazione dei reati non è meramente accidentale nel corso di un ordinario svolgimento di legittime attività commerciali o ideali dell'ente, ma è funzionale al perseguimento degli scopi istituzionali dell'ente peraltro apertamente professati sul sito (doc. 3).

Le condizioni di navigazione delle imbarcazioni delle organizzazioni umanitarie peraltro fanno sì che alla lesione volontaria dei diritti fondamentali della persona (mediante il concorso nella tratta e la conseguente agevolazione di tutte le altre condotte di contorno consumate per lo più, ma non esclusivamente, in territorio africano) si associ la messa in pericolo della sicurezza della navigazione, risultando tutt'altro che infrequenti le invocazioni di soccorso per le condizioni del mare e l'inidoneità delle imbarcazioni a sostenerle quando “a pieno carico”.

La ripresa della navigazione in piena pandemia, peraltro, dimostra come nella condotta delle NGO nel loro complesso (si tratta di una vera e propria *policy* condivisa) la violazione di norme di prudenza non corrisponda alla semplice colpa, ma si estenda al dolo eventuale se non diretto nelle forme della *recklessness* o *faute intentionnelle* previste dall'art. 28 RS per la responsabilità

dei superiori nei rapporti gerarchici di natura non militare²⁸.

Risulta infatti funzionale alla finalità dell'organizzazione non governativa comunque completare il trasferimento dei migranti dal territorio africano a quello europeo invocando lo stato di necessità: stato di necessità determinato non da eventi terzi, ma esclusivamente dalla *policy* adottata dalla medesima e dalla condotta consumata dai rispettivi membri in area di operazioni.

Tra le consuete sanzioni pecuniarie, reali (confisca) ed accessorie (pubblicazione della sentenza) specifica rilevanza assumono quelle interdittive, da applicarsi sia all'esercizio dell'attività (peraltro in forma permanente ai sensi dell'art. 16, comma 3, d.lgs. 231/01), che alle autorizzazioni connesse all'esercizio della navigazione (sotto qualsiasi forma: da proprietario, armatore o semplice conduttore), alla raccolta fondi ed, in ultimo, al proselitismo

28 Rome Statute of the International Criminal Court, Article 28, Responsibility of commanders and other superiors:

“(b) *With respect to superior and subordinate relationships not described in paragraph (a), a superior shall be criminally responsible for crimes within the jurisdiction of the Court committed by subordinates under his or her effective authority and control, as a result of his or her failure to exercise control properly over such subordinates, where:*

(i) The superior either knew, or consciously disregarded information which clearly indicated, that the subordinates were committing or about to commit such crimes;

(ii) The crimes concerned activities that were within the effective responsibility and control of the superior; and

(iii) The superior failed to take all necessary and reasonable measures within his or her power to prevent or repress their commission or to submit the matter to the competent authorities for investigation and prosecution”.

Statut de Rome de la Cour pénale internationale, Article 28, Responsabilité des chefs militaires et autre supérieurs hiérarchiques :

« b) *En ce qui concerne les relations entre supérieur hiérarchique et subordonnés non décrites au paragraphe a), le supérieur hiérarchique est pénalement responsable des crimes relevant de la compétence de la Cour commis par des subordonnés placés sous son autorité et son contrôle effectifs, lorsqu'il ou elle n'a pas exercé le contrôle qui convenait sur ces subordonnés dans les cas où :*

i) Le supérieur hiérarchique savait que ces subordonnés commettaient ou allaient commettre ces crimes ou a délibérément négligé de tenir compte d'informations qui l'indiquaient clairement ;

ii) Ces crimes étaient liés à des activités relevant de sa responsabilité et de son contrôle effectifs ; et

iii) Le supérieur hiérarchique n'a pas pris toutes les mesures nécessaires et raisonnables qui étaient en son pouvoir pour en empêcher ou en réprimer l'exécution ou pour en référer aux autorités compétentes aux fins d'enquête et de poursuites ».

mediante qualsivoglia mezzo di comunicazione.

* * *

ISTANZE CAUTELARI

La nave Alan Kurdi, in seguito al sequestro amministrativo disposto in data 6 maggio 2020, risulta ora attraccata nel porto di Palermo (doc. 58).

La gravità delle condotte denunciate in termini di responsabilità tanto penale individuale, che amministrativa dell'ente, nonché la pericolosità per la navigazione impongono un intervento cautelare anche da parte dell'Autorità giudiziaria penale, al fine di prevenire la ripresa delle attività di recupero e trasporto ad integrazione di quella effettuata dai trafficanti su territorio libico e sub-sahariano.

Alla misura cautelare reale si associa anche lo strumento previsto dall'art. 45 d.lgs. 231/01, che consente l'applicazione in via cautelare dell'interdizione dell'esercizio dell'attività e la sospensione o revoca delle autorizzazioni all'esercizio della navigazione, in qualsiasi forma si riveli essere esercitata dal parte dell'NGO Sea-Eye e.V..

o o O o o

In ragione di fin qui esposto e dedotto, l'associazione non riconosciuta Civitas, in persona del presidente,

CHIEDE

- che il Pubblico Ministero ai sensi dell'art. 335 c.p.p. iscriva notizia di reato contro ignoti nei confronti dell'equipaggio della nave Alan Kurdi attraccata nel porto di Taranto in data 3 novembre 2019, nonché dei membri dell'organizzazione non governativa Sea-Eye e.V. che ne abbiano diretto, coordin-

ato o comunque agevolato le operazioni da terra, per le seguenti ipotesi di reato:

- artt. 110, 112 e 601, comma 3, c.p. e 4 l. 146/06, sulla base della seguente ipotesi di incolpazione (o di altre formule che il Pubblico Ministero ravviserà nel corso delle indagini): “perché in concorso tra loro e con imprecisato personale libico hanno cooperato, mediante lo svolgimento di operazioni di recupero e trasporto in mare di persone che versavano in condizioni di naufragio volontariamente cagionato dalle condizioni di navigabilità delle imbarcazioni messe loro a disposizione da organizzazioni criminali situate in territorio libico, alla tratta di persone dal territorio degli Stati di provenienza a quello italiano, consentendone l'attraversamento del Mare Mediterraneo tra le coste libiche e quelle italiane, con le aggravanti di aver agito in cinque persone o più e di aver contribuito nel contesto di un gruppo criminale organizzato impegnato in attività criminali in più di uno Stato”;

- art. 416, commi 5 e 6, c.p. e 4 l. 146/06, sulla base della seguente ipotesi di incolpazione (o di altre formule che il Pubblico Ministero ravviserà nel corso delle indagini): “per aver promosso, costituito, organizzato, partecipativo o guidato un'associazione allo scopo di commettere più delitti di concorso in tratta di esseri umani, con le aggravanti di aver agito in dieci persone o più e di aver contribuito nel contesto di un gruppo criminale organizzato impegnato in attività criminali in più di uno Stato”;

- che il Pubblico Ministero ai sensi dell'art. 253 e ss. c.p.p. disponga il sequestro probatorio della nave Alan Kurdi, di ogni ulteriore bene utilizzato per la consumazione dei reati oggetto di denuncia, nonché della documentazione

cartacea ed informatica dell'organizzazione Sea-Eye e.V., oltreché delle somme o comunque dei valori depositati presso banche;

- che il Pubblico Ministero ai sensi dell'art. 321 c.p.p. richieda il sequestro preventivo della nave Alan Kurdi, nonché di ogni ulteriore bene in disponibilità dell'organizzazione Sea-Eye e.V. che possa rivelarsi strumentale alla reiterazione del reato;

- che il Pubblico Ministero ai sensi dell'art. 45 d.lgs. 231/01 richieda l'applicazione della misura cautelare amministrativa dell'interdizione dell'esercizio dell'attività dell'organizzazione Sea-Eye e.V.;

- che il Pubblico Ministero ai sensi dell'art. 45 d.lgs. 231/01 richieda l'applicazione della misura cautelare amministrativa della sospensione delle autorizzazioni o licenze dell'organizzazione Sea-Eye e.V. funzionali all'esercizio della navigazione nelle acque del Mar Mediterraneo;

- ai sensi dell'art. 408, comma 2, c.p.p. nell'esercizio delle facoltà consentite dall'art. 91 c.p.p. l'associazione Civitas dichiara di voler essere informata dell'eventuale richiesta di archiviazione del procedimento.

Si produce:

1.- statuto associativo;

2.- articolo su fonti libere;

3.- *home page* del sito Sea-Eye e.V.;

4.- pagina sito Vessel Finder;

5-14.- verbali di audizione dei soci protetti di Civitas;

15-47.- verbali di audizione di altri richiedenti già indicati come testimoni alla C.P.I.;

48-57.- verbali delle audizioni collettive;

58.- articolo fonti libere.

Milano, 9 maggio 2020

Giuseppe Pellegrino

(presidente dell'associazione Civitas)

Alberto Ferrari

(difensore)

PROCURA SPECIALE AI SENSI DELL'ART. 100 C.P.P.

In qualità di Presidente dell'associazione non riconosciuta Civitas, con sede in 20129 Milano, via Ceradini n. 16, il sottoscritto Giuseppe Pellegrino rilascia all'avv. Alberto Ferrari procura speciale a rappresentare e difendere detta associazione in qualità di ente esponenziale interveniente nel procedimento indicato in epigrafe d'atto, conferendogli ogni più ampio potere procuratorio di legge, compresa la sostituzione.

Milano, 9 maggio 2020

Giuseppe Pellegrino

visto per autentica

Alberto Ferrari