

SENTENZA
IN PRIMA ISTANZA

UDIENZA

DEL 05 DICEMBRE 2017

N.12063/15 REG. GEN. N.R.
N. 9475/15 REG. GEN. G.I.P.

N. 08/16 REG. GEN. C. Ass.

DEPOSITATA IN CANCELLERIA

IL 21 DIC. 2017

IL FINESTRO GIOVANNI GIANNIARIO
SPEDITO AVVISO ART. 1548
C.P.P.

IL _____

ESECUTIVA

IL _____

REDATTA SCHEDA

IL _____

ART. _____

CAMPIONE PENALE

IL _____

FOGLIO ELETTORALE AL COMUNE

DI _____

REG. ESECUZIONE P.M.

N. _____

17/2017 REG. GEN.
RACCOLTA SENTENZE

REPUBBLICA ITALIANA

In nome del Popolo Italiano

LA CORTE DI ASSISE DI CATANIA - PRIMA SEZIONE - COMPOSTA DAI SIGNORI:

- | | |
|-----------------------------------|------------------|
| 1. DOTT.SSA MARIA CONCETTA SPANTO | PRESIDENTE EST. |
| 2. DOTT.SSA ALBA SAMMARTINO | GIUDICE A LATERE |
| 3. SIG. FRANCESCO EMMANUELE | |
| 4. SIG.RA DANIELA SCAFFAZZILLO | |
| 5. SIG. FRANCESCO MAUGERI | GIUDICI POPOLARI |
| 6. SIG. VINCENZO MAZZONE | |
| 7. SIG. VENERANDO GUARRERA | |
| 8. SIG. SALVATORE RUSSO | |

Con l'intervento del Pubblico Ministero DOTT. ALESSANDRO LA ROSA Sostituto Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Catania e con l'assistenza del Cancelliere^{B3} Sig.ra IGNAZIA SCAVO

ha emesso la seguente

SENTENZA

nel procedimento penale

CONTRO

1) J. L. T., nato in Libia il 16/01/1996 – detenuto assente alla lettura del dispositivo – dif. Adv. Fabio Presenti di fiducia – assente – di ufficio Adv. Giorgio Terranova.

2) A. A. F. H., nato a Bengasi (Libia) il 19/01/1995, (Alias A. A. F., nato il Libia l'11/01/1997) – detenuto assente alla lettura del dispositivo - dif. Adv. Francesco Turrisi di fiducia, assente – di ufficio Adv. Giorgio Terranova.

3) B. I., nato in Marocco il 2/01/1985, detenuto assente alla lettura del dispositivo – dif. avv. Luigia Di Fede (foro di Agrigento) di fiducia – assente – sost. dall'avv. Giorgio Terranova.

4) A. A. M. A. A., nato in Libia l'1/01/1997, detenuto assente alla lettura del dispositivo - dif. avv. Francesco Turrisi di fiducia, assente – di ufficio avv. Giorgio Terranova.

5) J. M., nato in Siria il 20/11/1995, detenuto assente alla lettura del dispositivo – dif. avv. Giorgio Terranova di fiducia, presente.

IMPUTATI:

A) per il delitto di cui agli artt. 110 c.p., 12, commi 3 lett. a) e b), 3 bis e 3 ter, D.Lgs. n. 286 del 1998 e succ. modif. perché, in concorso tra loro, in numero non inferiore a cinque, al fine di trarne profitto anche indiretto, al comando e al governo dell'imbarcazione diretta dalle coste libiche verso l'Italia, con a bordo n. 362 migranti di diverse etnie (africana, asiatica), tutte persone interessate a fare ingresso illegalmente via mare in Italia dietro pagamento di un prezzo per il viaggio, e segnatamente ponendosi sin dall'inizio della traversata al comando e al governo del predetto natante con il quale veniva effettuata una parte della navigazione con successivo trasbordo- a seguito di richiesta di soccorso in mare fraudolentemente programmata - di 313 migranti e 8 salme dapprima sulla nave della Marina Militare italiana "Cigala Fulgosi" e successivamente sulla nave norvegese "Siem Pitot" nonché di 41 salme di migranti direttamente sulla nave norvegese "Siem Pilot", la quale, intervenuta in acque internazionali, portava tutti i predetti soggetti presso il porto di Catania, dirigevano o, comunque, effettuavano, in violazione delle norme del D.Lgs 286/98, il trasporto dei predetti cittadini stranieri nel territorio dello Stato, e compivano atti diretti a procurare l'ingresso illegale in Italia degli stessi.

Concorrendo nel reato C. M. A. (alias H. A.) in qualità di comandante dell'imbarcazione durante la traversata.

Concorrendo nel reato J. L. T. dando direttive in ordine alla dislocazione e al mantenimento della posizione dei passeggeri a bordo e all'interno del natante.

Concorrendo nel reato A. M. cooperando nella dislocazione e nel mantenimento della posizione dei passeggeri a bordo e all'interno del natante.

Concorrendo nel reato A. A. F. H. (alias A. A. F.) cooperando nella dislocazione e nel mantenimento della posizione dei passeggeri a bordo e all'interno del natante.

Concorrendo nel reato S. M. cooperando nella dislocazione e nel mantenimento della posizione dei passeggeri a bordo e all'interno del natante.

Concorrendo nel reato B. I. cooperando nella dislocazione e nel mantenimento della posizione dei passeggeri a bordo e all'interno del natante.

Concorrendo nel reato A. A. M. A. A. cooperando nella dislocazione e nel mantenimento della posizione dei passeggeri a bordo e all'interno del natante.

Concorrendo nel reato J. M. cooperando nella dislocazione e nel mantenimento della posizione dei passeggeri a bordo e all'interno del natante.

Con le aggravanti di riguardare il fatto l'ingresso e la permanenza nel territorio dello Stato di più di cinque persone, che le persone trasportate venivano esposte a rischio per la vita e l'incolumità al fine di procurarne l'ingresso illegale in quanto il viaggio si svolgeva su imbarcazione del tutto inadeguata al viaggio anche in considerazione del numero dei passeggeri trasportati.

Accertato in Catania il 17/8/2015

B) del delitto di cui agli artt. 110, 81, 575 c.p. perché, in concorso tra loro, nell'ambito della condotta a ciascuno attribuita e descritta al capo a), durante la navigazione, colpendo con calci, pugni e con l'utilizzo di cinghie ferrate i soggetti che si trovavano all'interno delle stive di carico del ponte inferiore dell'imbarcazione attigue alla sala macchine, nonché bloccando anche con il proprio corpo i boccaporti che avrebbero consentito il passaggio al ponte superiore, impedivano la salita in coperta dei migranti presenti all'interno delle stive di carico, così cagionando la morte per asfissia da "confinamento" (mancanza di ossigeno) di n. 49 migranti in corso di identificazione.

Accertato in Catania il 17/8/2015

CONCLUSIONI E RICHIESTE DELLE PARTI:

ALL'UDIENZA DEL 5 OTTOBRE 2017:

il Pubblico Ministero conclude il suo intervento chiedendo la condanna per tutti gli imputati alla pena di anni trenta di reclusione;

ALL'UDIENZA DEL 16 NOVEMBRE 2017:

l'Avv. Francesco Turrisi per gli imputati A. A. F. H., (Alias A. A. F.) e A. A. M. A. A., conclude chiedendo per entrambi gli imputati l'assoluzione; in subordine, chiede che venga riconosciuta la fattispecie dell'omicidio colposo o della morte quale conseguenza di altro delitto con riconoscimento delle attenuanti generiche ed esclusione delle aggravanti di cui al comma 3 lett. a) e comma 3 ter, condanna al minimo della pena;

l'Avv. Fabio Giuseppe Presenti in difesa di J. M. conclude chiedendo l'assoluzione; in subordine per il capo B) ritenersi sussistente lo stato di necessità; si riporta a tutte le subordinate così come richieste dall'Avv. Turrisi;

ALL'UDIENZA DEL 4 DICEMBRE 2017:

l'Avv. Luigia Di Fede in difesa di B. I conclude chiedendo l'assoluzione con formula piena; in subordine, assoluzione ex art. 530 2° comma; in ulteriore subordine, riqualificazione ex art. 586 per il capo b), concessione attenuanti generiche equivalenti alle aggravanti, minimo della pena e benefici di legge; in ulteriore subordine riconoscimento dello stato di necessità;

ALL'UDIENZA DEL 5 DICEMBRE 2017:

l'Avv. Giorgio Terranova in difesa di J. M., conclude chiedendo l'assoluzione per non aver commesso il fatto; in subordine assoluzione ex art. 530 2° comma.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con decreto del decreto 28-1-2016 veniva disposto giudizio immediato nei confronti di J. L. T., A. A. F. H., B. H. alias B. I., A. A. M. A. A., J. M., per rispondere in concorso con A., C. e S., la cui posizione è stata definita con rito abbreviato con sentenza 12-10-2016 depositata 4-7-2017, dei delitti di cui all'art. 12 comma 3 lett a) e b) e 3 ter decreto legislativo 1998 /286, per avere effettuato il trasporto di 362 migranti di diverse etnie e compiuto atti diretti a procurare l'ingresso illegale in Italia degli stessi e del delitto di cui all'art 575 cp, per avere cagionato la morte di 49 migranti per asfissia da confinamento (mancanza di ossigeno), accertato in Catania il 17-8-2015.

Nella udienza del 21-3-2016 e 7-4-2016 venivano avanzate le questioni preliminari.

Nella udienza del 23-5-2016 la Corte rigettava l'eccezione di difetto di giurisdizione del giudice italiano, con riguardo al delitto di omicidio doloso e di competenza funzionale, con riferimento alla posizione di J., quindi veniva dichiarato aperto il dibattimento ed ammesse le prove richieste.

Nella udienza del 19-9-2016 veniva esaminato il teste M. e I. ed acquisite le relazioni dei medici legali.

Nella udienza del 19-12-2016 veniva esaminato il teste T. ed esaminato l'imputato J.

Nella udienza del 19-1-2017, le difese producevano documentazione relativa al percorso lavorativo e di studi degli imputati e chiedevano

perizia sui messaggi e sulle pagine Facebook, dal sette al sedici agosto 2015, contenute nei cellulari in possesso di alcuni imputati al momento dell'arresto e depositati presso la matricola del carcere di destinazione, con riferimento alle posizioni di J. T., A. e A. A. M. .

Su richiesta del pubblico ministero e sentite le parti, la Corte ordinava la sospensione della decorrenza dei termini di custodia cautelare per complessità del dibattimento.

Nella udienza del 29-5-2017 preso atto della richiesta di proroga per completare le operazioni peritali, veniva disposto rinvio avendo gli imputati dichiarato di volere sottoporsi ad esame dopo il deposito della perizia.

Nella udienza del 18-9-2017 il perito M. depositava relazione che illustrava e si procedeva all'esame degli imputati A. e B. .

Nella udienza del 5-10-2017 si procedeva all'esame di A. A. M. e di J. M., quindi veniva dichiarata chiusa l'istruttoria dibattimentale ed il Pubblico Ministero svolgeva la sua requisitoria.

Nelle udienze del 16 novembre, 4 e 5 dicembre 2017, i difensori degli imputati svolgevano le arringhe ed al termine, dopo la rinuncia alle repliche da parte del Pubblico Ministero, la Corte si ritirava per deliberare come da separato dispositivo.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Gli odierni imputati sono accusati, in concorso con altri soggetti per i quali si è proceduto separatamente ed il cui processo è stato definito con rito abbreviato (sent. Gup del 12-10-2016, di condanna ad anni venti di reclusione), dei delitti di cui agli artt. 12 T.U. sull'Immigrazione, per avere procurato l'ingresso illegale nel territorio dello Stato di 362 migranti di diverse etnie (africana e asiatica), dando direttive in ordine al posizionamento ed al mantenimento dello stesso da parte dei passeggeri a bordo e all'interno del natante e, di omicidio di 49 persone presenti nelle stive di carico, cagionandone la morte per asfissia da confinamento (mancanza di ossigeno), accertato in Catania il 17-8-2015.

Nella udienza del 23 maggio 2016, la Corte di Assise rigettava l'eccezione di difetto di giurisdizione del giudice italiano con riferimento al delitto di omicidio doloso, sollevata dalle difese per le quali il delitto sarebbe stato commesso fuori dalle acque territoriali italiane ed in particolare realizzato o comunque ideato in territorio libico.

La Corte ha affermato, con riferimento al delitto di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, la giurisdizione italiana rilevando che "la condotta di coloro che organizzano il viaggio e conducono l'imbarcazione va letta in maniera unitaria e complessiva della sequenza procedimentale nella quale si inserisce ed in connessione con la prevedibile ed anzi calcolata e procurata azione di soccorso delle forze di polizia del mare italiana ed europea. Invero, la traversata dei migranti dalle coste africane alle coste italiane, si inserisce in un vasto disegno organizzato, posto in essere da una capillare rete di soggetti, del quale disegno costituiscono parte

integrante da un lato la sistematica esposizione al rischio della vita di un elevatissimo numero di persone attraverso l'impiego di natanti inadeguati e fatiscenti, sovraffollati, privi di vettovagliamento insufficiente a soddisfare il bisogno alimentare di centinaia di persone e carenti di dotazioni minime di sicurezza, dall'altro la analogamente sistematica strumentalizzazione delle autorità di polizia del mare degli Stati rivieraschi che vengono così indotte ad intervenire per prestare soccorso a dette imbarcazioni e che quindi completano l'attività di trasporto via mare dei migranti stessi, consentendo così agli organizzatori del viaggio il raggiungimento del risultato costituito dall'approdo sulle coste di uno Stato europeo.

Le autorità di polizia del mare, chiamate ad intervenire dalla chiamata di primo soccorso, costrette a porre in essere la condotta materiale di trasferimento dei migranti fino all'approdo nel territorio dello Stato italiano e che realizzano la parte finale della condotta, versano in una situazione di stato di necessità ex art 54 comma 3 cp e permettono di attribuire rilevanza giuridica alla condotta degli organizzatori della traversata e dei conducenti del natante soccorso, dovendosi quindi considerare la condotta di reato, letta in maniera unitaria e complessiva, come sin qui argomentato, quale posta in essere in parte nel territorio dello Stato italiano, radicando così la giurisdizione del giudice italiano ex art. 6 cp. Peraltro, verso la responsabilità dei soggetti cui è riferibile l'organizzazione e la conduzione della traversata, rileva l'art 48 cp”.

In data 15-8-2015 verso le ore 4,30 partiva una segnalazione del Comando della Squadra Navale della Marina Militare Italiana in servizio di controllo dei flussi migratori nel Mediterraneo e, alle ore

8,20 la nave militare "Cigala Fulgosi", interveniva a 135 miglia a sud di Lampedusa, in acque internazionali nell'area SAR libica, in salvataggio di un barcone in legno, lungo m. 13 privo di bandiera e di dotazioni di sicurezza, che imbarcava acqua, sovraffollato da oltre 300 persone che venivano trasbordate sulla unità militare. Nella stiva veniva constatata la presenza di corpi, 49, senza vita ammassati l'uno sull'altro, il locale era ampio m.4,00x6,00 e alto m.1,20 e, dove in base alle testimonianze raccolte, vi erano stipate circa cento persone. La stiva andava restringendosi a prua e a poppa e vi si accedeva attraverso tre boccaporti, con apertura larga circa cm 70x70.

Il natante, al momento dell'intervento imbarcava acqua e lasciato alla deriva, affondava poco dopo.

Il 19-9-2016 è stato sentito l'ispettore M. della Questura di Catania, il quale ha riferito che il 17-8-2015, era intervenuto nelle operazioni di sbarco di 313 migranti e 49 cadaveri. Era salito a bordo della nave norvegese "Siem Pilot" intervenuta sul posto ed aveva notato i migranti tutti ammassati nella stessa zona ed aveva notato altresì che tra questi vi erano dei soggetti con il colorito della pelle più chiaro rispetto al resto dei passeggeri, tutti molto scuri, forse africani. Aveva notato anche che i passeggeri cercavano di mandare via anche con urla, i predetti che tentavano più volte di confondersi tra di loro. ne avevano identificato quattro e solo per C. M. A., aveva avuto esito positivo la ricerca delle impronte dattiloscopiche. Il teste ha riferito anche che il gruppo in disparte aveva attirato la loro attenzione perché osservava con interesse eccessivo i movimenti delle forze di polizia.

Era stata sequestrata una cintura metallica, indossata da B. ed € 120,00 addosso allo stesso.

Successivamente ha deposto I. A., maresciallo della Guardia di Finanza di Catania, il quale a bordo della motovedetta, unitamente ai colleghi M. e U., avevano raggiunto la nave norvegese che aveva proceduto ai soccorsi perché chiamata avendo celle frigo per la custodia dei cadaveri rinvenuti sul barcone. I corpi erano stati estratti dall'equipaggio norvegese, allargando il boccaporto di accesso alla stiva, apertura insufficiente a consentirne il passaggio.

Nella udienza del 19-12-2016 è stato esaminato il capitano di fregata M. T., all'epoca dei fatti comandante della nave Cigala Fulgosi. Il 15 agosto del 2015, era in servizio di vigilanza pesca e intorno alle h 4,30/ 4,40 aveva ricevuto la segnalazione della presenza di un barcone con migranti, veniva quindi fatto partire l'elicottero che segnalava un barcone in sovraffollamento

Il teste ha precisato che quel giorno vi erano stati due eventi SAR, uno dei quali con i numerosi morti e con l'intervento della nave dei

soccorsi "Cigala Fulgosi".

Una nave tedesca aveva salvato 103 migranti di altro barcone.

Venivano quindi attivati i soccorsi quale evento SAR con la distribuzione dei salvagenti e delle operazioni per il recupero dei soggetti che appena avvistata la nave di soccorso, avevano cominciato ad agitarsi, aggravando il pericolo di ribaltamento del natante. A bordo avevano rilevato la presenza di 313 soggetti, la metà dei quali privi di attrezzature di salvataggio. Solo dopo avere fatto salire a bordo tutti i passeggeri, avevano cominciato a rendersi conto delle dimensioni della tragedia, lo stesso comandante era sceso nella

stiva, notando un numero indefinito di corpi, lui ne aveva contati 20/30 ma sicuramente erano di più.

Con il personale della sua unità, erano riusciti a recuperare otto corpi poi le condizioni climatiche avevano loro impedito di proseguire nel recupero ed era stato chiesto l'intervento di altra nave, la norvegese "Seam Pilot" che aveva prelevato 41 cadaveri.

Ha infine descritto il barcone poi affondato:

la stiva era un locale alto m 1,20 e largo 6m x 4m , vi si accedeva tramite tre aperture larghe 70 cm circa, poste una a prua, una al centro ed una verso poppa. Vi era poi un vano che consentiva di vedere il motore. Le dimensioni della stiva erano relative alla parte centrale del barcone, poi verso prua e verso poppa andava a restringersi. Le tre parti della stiva era separate da pareti di legno con una piccola porta per passare da una parte all'altra.

La stiva prendeva luce ed aria solo dai tre boccaporti larghi appena cm 70 circa e, nel locale si riversavano i gas di scarico del motore posto nella parte poppiera .

Avevano accertato che nella stiva, erano stati ammassate circa cento persone.

Sono state acquisite le relazioni dei medici legali che hanno così concluso: " la causa ed il mezzo del decesso dei 49 migranti non identificati, rinvenuti in data 15-8-2015, devono ricondursi ad arresto cardiorespiratorio da asfissia da confinamento, determinatasi a seguito della protratta permanenza in uno spazio ristretto e sovraffollato, senza adeguato ricambio di aria, tale da risultare rapidamente insufficiente a garantire un adeguato apporto di ossigeno e quindi di sopravvivenza.

L'epoca della morte può essere retrodatata ad alcune ore prima del rinvenimento delle 49 salme”.

Hanno spiegato i medici legali che “ il confinamento si realizza quando un soggetto si viene a trovare in uno spazio confinato consumando progressivamente l'ossigeno che vi è contenuto”.

Gli imputati si sottoponevano all'esame chiesto dal pubblico ministero e dai difensori.

J. T. ha raccontato della organizzazione del viaggio con due suoi amici, avevano pagato mille dinari, le operazioni di imbarco erano dirette da persone di nazionalità libica.

Sulla barca era stato sistemato con i suoi due amici sopra, vicino a un boccaporto da dove sentiva chiamare aiuto dalla stiva e vedeva dei libici che lanciavano dell'acqua a chi stava sotto.

Ha negato di avere respinto persone, né di averle picchiate, ammettendo solo di avere distribuito dell'acqua.

Un siriano seduto dietro di lui, dava disposizioni e poi vi era il capitano che ordinava di stare seduti per evitare che la barca si capovolgesse.

Da un boccaporto abbastanza grande vedeva salire e scendere persone, liberamente, senza problemi.

Il 18-9-17 si sottoponevano ad esame gli imputati A. e B.:

A. era stato sistemato accanto ad una piccola apertura dalla quale vedeva il motore e percepiva i fumi che lo avevano fatto stare male per tutto il viaggio, sotto non aveva visto nessuno.

Conosceva in precedenza due dei coimputati con i quali era

cresciuto, considerandoli come fratelli, gli altri li aveva conosciuti sull'imbarcazione.

Ha negato le condotte ascrittegli da alcuni migranti, reiterando che durante la traversata era stato sempre male.

Si era riconosciuto nella foto n.9.377 e n.9375, nell'uomo con il cappellino blu.

Era partito dalla Libia, città di Bengasi, il 4-8-2015 dove studiava all'università architettura e giocava a calcio, il padre era architetto e la madre insegnante.

Aveva viaggiato in auto, per raggiungere dopo 200 km l'aeroporto di Al Braq. era quindi arrivato a Zuara dove era rimasto otto giorni.

Aveva deciso di recarsi in Europa per realizzare il suo sogno di giocare a calcio.

Prima della partenza aveva tentato di chiedere un visto per Malta, ma lo avrebbe ottenuto solo per 14 giorni, così su Facebook aveva trovato un sito di una organizzazione illegale che gestiva viaggi verso l'Europa, alla quale si era rivolto, pagando il prezzo, quando era in spiaggia in attesa di imbarcarsi. Aveva avvertito i suoi familiari solo una volta salito sul barcone, tramite un sms inviato al fratello.

Con riferimento alle trascrizioni delle conversazioni sul cellulare Samsung (oggetto di perizia e numerate dal 330 al 342), ha spiegato che il suo profilo portava il nome della sua tribù A. E. M..

Così aveva contattato un suo amico, arrivato in Germania, che lo aveva informato di un barcone affondato con 700 migranti e gli aveva consigliato di partire con un visto, ma lui non aveva trovato soluzione migliore che partire con una nave di clandestini.

Sulla barca gli uomini erano stati sistemati a sinistra e le donne a destra, lui era con libici seduti vicino al motore, era con J. e

A., suoi amici fraterni, con quest'ultimo erano arrivati in aereo in Libia, mentre J. T. li aveva raggiunti in auto.

Ha precisato che nessuno di loro aveva subito violenze o ricevuto ordini e che essendo libici come gli scafisti, non erano stati picchiati, lo stesso trattamento di favore era stato riservato solo ai marocchini e ai tunisini. Prima di partire avevano pagato ciascuno mille dinari libici.

Guidava la barca tale H., anzi M. H. A. (n 4 del decreto di giudizio immediato).

L'imputato era seduto vicino ad una fessura attraverso la quale vedeva il motore, ma dalla quale non poteva passare una persona, i boccaporti invece erano più lontani e lui li aveva visti e fotografati al momento dell'arrivo dei soccorsi.

Durante la navigazione erano state distribuite solo delle bottiglie piccole di acqua, non sapeva ci fosse gente anche sotto nella stiva.

Ha spiegato che secondo lui era stato accusato perché è libico.

Sulla barca unico membro dell'equipaggio era il comandante che guidava.

I soccorsi erano arrivati dopo cinque ore di navigazione, quando avevano visto un elicottero e la barca si era fermata e dopo due ore e mezza erano arrivati i soccorritori, durante questo tempo non aveva notato nessuno che cercava di salire dai boccaporti.

Durante il viaggio stavano seduti e se qualcuno si alzava il comandante con una piccola torcia lo illuminava, dandogli disposizioni di sedersi.

Nessun altro oltre al comandante impartiva ordini.

B. I. :

Ha negato i fatti ascrittigli, lui si era seduto dove gli avevano detto e quando c'era stata confusione tra i passeggeri, aveva solo detto di rimanere seduti sennò sarebbero affondati. Erano stati trasportati a gruppi di 40-50 con dei gommoni sulla nave grande. Non sapeva che sotto vi fosse gente, nessuno manteneva l'ordine, erano gli stessi passeggeri a stare al loro posto, solo alla fine, avendo paura, era cominciato un po' di disordine.

Ha escluso di avere dato altre disposizioni durante il viaggio, forse lo avevano accusato perché aveva raccomandato di restare calmi.

Durante il viaggio non aveva avuto modo di vedere chi guidasse, solo all'arrivo dei soccorsi aveva visto chi fosse il comandante.

Era partito dal suo paese, il Marocco, nell'agosto 2015, a causa della povertà,, raggiungendo la Tunisia in aereo, dove aveva incontrato un trafficante dal quale era stato trasportato in Libia e da dove era partito dopo 3-4 giorni verso l'Italia.

Durante la permanenza in Libia aveva subito maltrattamenti (ha mostrato mano, braccio e spalla dove aveva riportato ferite).

Ha aggiunto particolari sul viaggio: erano stati trasportati in spiaggia con furgoncini e poi fatti salire sulla barca, lui era salito tra gli ultimi quando la barca era già piena ed era stato fatto sedere a prua, non sapeva dove erano stati allocati gli altri.

Erano dei libici che sistemavano i passeggeri a due a due, nessuno si poteva muovere e durante il viaggio avevano ricevuto solo delle bottigliette di acqua, lanciate verso i passeggeri.

La traversata era stat di notte e quindi non aveva visto bene i boccaporti, a distanza di mezzo metro da lui e, non aveva potuto

vedere se l'apertura fosse ostruita perché c'erano persone ai suoi due lati.

Il rumore del motore copriva gli altri, poi quando era arrivata la nave dei soccorsi vi era stato disordine e allora lui aveva invitato alla calma, altrimenti sarebbero affondati.

Solo al mattino aveva notato H. che guidava, ma non sapeva se fosse legato all'organizzazione di trafficanti.

Durante il viaggio era stato sempre male ed aveva vomitato, era partito con un pantaloncino senza cintura. All'arrivo dei soccorsi la barca si era fermata ma non sapeva specificare se per avaria o per aspettare aiuti.

Nella udienza del 16-10-2017 proseguiva l'esame degli imputati assistiti da interprete:

A. A. M. si è protestato innocente, era un passeggero come gli altri, all'arrivo sulla barca era stato fatto sedere e da lì non si era più potuto muovere a causa del gran numero di persone. Tra di loro si invitavano reciprocamente a stare fermi e seduti, anche lui lo aveva fatto, solo con gesti senza usare violenza, il motivo era per evitare che la barca si capovolgesse. Aveva notato che quando stavano per arrivare, un passeggero aveva tentato di uscire dalla stiva ma era stato fatto ritornare di sotto, senza alcuna violenza solo a gesti.

Ha spiegato che, probabilmente era stato accusato dai migranti perché quando erano saliti a bordo, si era qualificato come libico e lo scafista anch'egli libico, lo aveva trattato con più rispetto, trattandosi di un connazionale e facendolo sedere al centro. Inoltre, ha ammesso che erano state date delle bottigliette di acqua che lui aveva contribuito a distribuire.

Su domanda della difesa ha precisato di studiare architettura e di giocare a calcio nella serie A, aveva deciso di andare in Germania per avere un futuro, impossibile in Libia a causa della guerra.

Ha poi fornito delle sue spiegazioni sui contenuti delle trascrizioni delle conversazioni sul suo cellulare: suo fratello era un militare, lui sosteneva “El Carama” che era il governo libico ed aveva paura di rappresaglie contro il fratello.

Aveva pagato per partire e, aveva appreso dei morti in stiva, solo all’arrivo sulla nave italiana.

J. M. : quando era salito a bordo, essendo libico come

gli scafisti, era stato trattato con “un occhio di riguardo e fatto sedere vicino ad un boccaporto, dal quale aveva avuto modo di vedere le persone sotto in stiva, non aveva notato nessun problema e nessuno aveva chiesto di salire.

All’inizio del viaggio erano state date bottigliette di acqua, dicendo di passarle agli altri, anche in stiva. Non aveva sentito nessuna richiesta o grida da sotto, a causa del rumore dei motori e delle numerose persone per cui era molto difficile anche alzarsi e muoversi .

Ha spiegato le accuse rivoltegli con la volontà di vendetta essendo un libico e per un litigio avuto al momento dell’arrivo.

Fino al 2014 aveva vissuto per due anni in Svezia dove stava tornando scappando dalla Libia a causa della guerra e dove era dovuto tornare alla morte del padre.

Per il viaggio aveva pagato 900 dinari.

In sede di incidente probatorio, sono stati esaminati alcuni dei passeggeri sopravvissuti alla traversata, i quali hanno fornito

indicazioni utili alla ricostruzione del viaggio ed ai ruoli ed attività svolti da ciascuno degli odierni imputati, sostanzialmente reiterando quando riferito alla polizia giudiziaria al momento dello sbarco.

In data 21-8-2015 veniva interrogato A. A. N. esaminato ex art 210 cpp quale imputato di reato connesso con l'assistenza di un difensore e l'ausilio di un interprete, deponendo con l'uso di un paravento per paura di rappresaglie nei suoi confronti e dei familiari. Lo stesso ha dichiarato di essersi trovato sulla nave con circa 300 passeggeri.

Nella stiva vi erano undici pachistani e tre-quattro del Bangladesh. Quando qualcuno allocato nella stiva cercava di salire veniva picchiato con una cintura e costretto a scendere sotto. Chiedevano di risalire per mancanza di ossigeno e per il troppo caldo, ma con violenza veniva loro impedito.

Ricordava che vi era una persona in particolare che aiutata da altri soggetti, sistemava i passeggeri dicendo loro dove dovevano mettersi. Coloro che organizzavano il posizionamento a bordo, erano in tutto dieci-dodici-persone, tutte indossanti una specie di uniforme, costituita da una giacca diversa da quella di tutti gli altri passeggeri.

Per scendere nella stiva vi erano tre botole, da dove si poteva passare uno per volta, perché strette, ed erano aperte cioè non coperte ma controllate da tre persone ed appena si avvicinava qualcuno per risalire, veniva subito rimandato indietro.

Lui era seduto vicino all'apertura e poteva vedere all'interno e aveva potuto notare solo chi dava ordini posto vicino a lui, per gli altri aveva solo sentito le voci ma non visto .

Le aperture erano una vicina al motore, una a prua ed una a poppa. Ha precisato che anche lui era stato picchiato alla gamba (mostrava le ferite al Gip) perché aveva fatto risalire un uomo per fargli prendere aria.

Gli veniva poi mostrato l'album fotografico nel quale aveva apposto la sua firma sotto le foto dei soggetti dallo stesso identificati: riconosceva la sua firma accanto alla foto n.153- raffigurante J., precisando che il predetto camminava liberamente sull'imbarcazione e lo aveva visto una sola volta picchiare chi aveva tentato di uscire dalla stiva.

Nella foto n 164 individuava una delle guardie che picchiava chi cercava di salire (non è tra gli imputati).

Nella foto n 201 raffigurante B. I., individuava un soggetto che picchiava chi cercava di salire sopra, lo aveva visto più volte. I due predetti erano già sulla barca quando loro erano saliti.

Il teste si trovava a prua, il viaggio si era svolto di notte e la stiva era illuminata da una sola lampada, mentre sopra avevano delle pile.

La teste S. C., esaminata il 21-8-2015, ai sensi dell'art 210 cpp alla presenza di un difensore e di un interprete:

Aveva intrapreso il viaggio con suo marito ed i parenti di lui, tutti morti durante la traversata. erano stati posizionati nella stiva sotto, insieme a tutti quelli di colore, mentre i marocchini ed i libici sopra. Aveva notato un uomo che guidava e che interveniva quando scoppiava qualche rissa.

Vi era un soggetto a bordo che dava ordini e che con una cintura di pantaloni, picchiava chi stava sopra e chi voleva uscire dalla stiva.

Vi erano poi dei soggetti con fischietti legati al collo che usavano per tenere l'ordine.

La teste era seduta sopra al centro, accanto a delle aperture grandi come una mattonella che permettevano di vedere in stiva da dove i passeggeri volevano uscire per mancanza di aria.

L'equipaggio aveva distribuito acqua, anche per le persone in stiva ma in quantità insufficiente.

Erano partiti alle due di notte e, verso le tre -quattro, erano cominciate le proteste nella stiva, per la mancanza di aria ed alle sei erano arrivati i soccorsi.

Riconosceva nella foto n. il 201 (B.) colui che picchiava con una cintura, sia quelli di sotto che cercavano di salire sia quelli di sopra quando si alzavano facendo così barcollare l'imbarcazione.

Il soggetto della foto n. 157 (H. A.) guidava;

Quello della foto n 177 (non imputato) ordinava di calmarsi quando la gente si agitava;

Tutti i passeggeri, tranne una decina, indossavano dei giubbotti di salvataggio distribuiti loro al momento della partenza (in realtà il capitano Tozzi ha dichiarato che circa la metà dei passeggeri era priva di attrezzature di salvataggio).

D. N., sentita ai sensi dell' art. 210 cpp con l'assistenza di un difensore e con l'interprete, il 21-8-2015 :

Era partita con il fratello e la di lui moglie, la maggior parte degli uomini erano stati sistemati nella stiva e le donne sopra, lei si trovava al centro della barca vicino a colui che guidava ed a una apertura.

C'erano persone che dicevano loro dove sedersi e che davano ordini.

Quando qualcuno voleva uscire dalla stiva, veniva preso a colpi di bottiglia in testa e costretto a riscendere .

Alla partenza erano stati trasportati dalla spiaggia alla barca con sei gommoni, da soggetti che parlavano in arabo con chi già era a bordo , era stato loro vietato di guardarli in faccia.

Quando loro erano saliti a bordo, i soggetti che distribuivano l' acqua, che dicevano di stare fermi e che comandavano, erano già sulla barca.

I passeggeri nella stiva, gridavano per il caldo, erano sudati, chiedevano acqua e ricordava che anche a loro erano state date bottigliette. Vicino all'apertura per scendere sotto, stava seduto un soggetto che impediva di salire. Le richieste di aiuto erano arrivate dopo due ore dall' inizio del viaggio.

Riconosceva il n 186, S. M. , che aveva visto parlare con il pilota e con quello che teneva la cintura (il n 201-B.-) ,

Il n. 153 J. T., era la persona seduta vicino al boccaporto al bordo dell'apertura, che impediva alle persone di uscire, distribuiva l'acqua e comunicava con il pilota.

Il n 157 H., faceva il pilota e teneva in mano un telefono grande (il satellitare) ed era già sulla nave al loro arrivo a bordo.

Il n .201 B., picchiava con una cintura e diceva di stare fermi e seduti, non aveva picchiato violentemente qualcuno dei passeggeri ma faceva solo il gesto, per stabilire l'ordine, lo aveva notato solo a viaggio iniziato.

Precisava che tutti questi soggetti da lei riconosciuti, erano in contatto tra di loro e già sulla barca quando i passeggeri erano saliti a bordo.

T. C. esaminata ai sensi dell'art. 210 cpp con il difensore ed un interprete, il 21-8-2015 dichiarava che si era imbarcata con suo marito (morto durante il viaggio). Al momento di salire a bordo una persona diceva loro dove sedersi, lei era stata sistemata sopra e suo marito in stiva, durante la traversata potevano solo sollevarsi per stendere le gambe.

Le persone messe sotto, a causa dell'odore di gasolio e del fumo volevano salire ma venivano colpite con una cintura o con le bottiglie di acqua. Coloro che colpivano parlavano tra di loro ed erano liberi di muoversi sulla nave mentre gli altri passeggeri era costretti a restare seduti.

I sei individuati fotograficamente erano già a bordo al suo arrivo.

Ha riconosciuto nella foto n 153 J. che aveva visto solo discutere con gli altri, nessun atto di violenza.

La predetta alla polizia giudiziaria aveva invece detto che i n 153-186-201 e 270 tenevano chiuso il boccaporto sedendosi sopra, alternandosi e impedendo l'uscita usando cinghie per picchiare i migranti che si lamentavano.

Il n 156 A. F., era vicino al boccaporto munito di una cintura e parlava con il n 153.

Il n 157 guidava, teneva la bussola ed un telefono.

Il n. 186 S. M., era vicino alla btola e colpiva con bottiglie di acqua chi voleva risalire.

Il n 201, B., usava la cintura che si toglieva e rimetteva usandola per colpire chi dalla stiva tentava di salire. Si spostava liberamente sulla barca.

Il n 270 A. A. M., era vicino all'apertura e teneva una cintura in mano ma non lo aveva visto colpire.

Avevano navigato tutta la notte, lei aveva potuto vedere in viso i soggetti riconosciuti in foto, solo quando si era fatto giorno.

D. A., era stata sentita ai sensi dell' art. 210 cpp il 21-8- 2015 con il difensore e l'interprete.

Era partita con i familiari, prima erano saliti a bordo gli uomini sistemati nella stiva, dove vi erano i ragazzi africani, poi lei era stata fatta sedere sopra, al centro.

Alla partenza erano state distribuite loro bottigliette d'acqua, vi erano persone che dicevano dove sedersi e durante il viaggio non era possibile muoversi, se i passeggeri tentavano di uscire risalendo dalla stiva, venivano colpiti con una cintura.

Riconosceva nella foto n. 157 colui che guidava;

Nella foto n. 201, B., in colui che dava colpi alle persone che volevano uscire per respirare.

O. A. D., sentita il 24-8-2017, ex art.210 cpp con l'assistenza del difensore e dell'interprete:

Quando era salito sulla nave, insieme ad un cugino, deceduto durante la traversata, qualcuno aveva detto che gli africani dovevano andare sotto e lui era stato sistemato nella stiva con altre ventisette persone.

Nella stiva vi era fumo e odore (di gasolio) e vi poteva accedere una persona alla volta, attraverso una botola larga (apriva le braccia in forma circolare). Prima avevano fatto entrare gli africani e poi quelli del Bangladesh, mandandoli in stiva, mentre gli arabi erano stati messi sopra. Sulla botola di accesso, si era seduto uno con le gambe penzoloni e se qualcuno tentava di salire gli dava calci.

La loro sofferenza era iniziata quando ancora la nave era ferma, quelli della stiva avevano cominciato a urlare che mancava aria e volevano acqua, la stiva era al buio, la luce era stata rotta dai passeggeri che gridavano e chiedevano aiuto.

Oltre che con calci, veniva impedito loro di uscire colpendoli con la fibbia di una cintura, aveva visto lanciare dentro la stiva bottiglie di acqua insufficienti per tutti.

Egli stesso aveva cercato di uscire una volta ed era stato picchiato. Da dove era stato sistemato, poteva vedere solo le gambe ed i piedi di chi bloccava la botola ma non il viso, quindi non ha potuto effettuare alcun riconoscimento.

S. M. era stato sentito il 24-8-2015, ex art 210 cpp con il difensore e la presenza dell'interprete e deponeva protetto da un paravento per ragioni di sicurezza temendo ritorsioni nei suoi confronti e dei familiari.

Quando era salito sulla nave dei libici, armati, avevano cercato di sistemarlo in stiva, ma lui si era rifiutato ed aveva resistito (soffriva il mal di mare ed aveva dormito per tutto il viaggio).

Alcuni sulla barca si muovevano liberamente e lanciavano le bottiglie di acqua, stavano sempre insieme e parlavano tra di loro, avevano vietato a tutti i passeggeri di alzarsi per non fare capovolgere la barca.

Ha riconosciuto nella foto n 153 J. che sistemava le persone al loro posto.

Anche il n 155, A., faceva la stessa cosa.

Il n 157, A., guidava la barca.

Il n 158 J. diceva a tutti di stare seduti e parlava con gli altri soggetti da lui riconosciuti in foto.

Ha spiegato che da sotto non poteva salire nessuno su ordine dato dai libici che avevano portato a bordo i passeggeri con il gommone e, quelli che erano seduti attorno alle botole, eseguivano gli ordini e se saliva qualcuno lo respingevano a pedate. La stiva era illuminata da una luce poi rotta, si poteva vedere perché usavano torce.

Nessuno si poteva spostare e quelli che tenevano l'ordine, camminavano sulle loro spalle (non essendoci spazio per passare) e se qualcuno si lamentava veniva picchiato.

R. C., sentito il 24-8-2015, ex art 210 cpp con il difensore e l'interprete, ha chiesto di deporre dietro paravento, per paura di ritorsioni verso di lui e dei suoi congiunti.

Aveva pagato mille euro per partire, lui era seduto al piano di sopra, i libici indicavano loro dove sedersi

Erano in sei gli scafisti rimasti con loro sulla barca mentre gli altri andavano avanti e indietro con il gommone, portando i passeggeri.

I sei erano liberi di muoversi mentre gli altri passeggeri no, altrimenti venivano picchiati.

Gli africani e quelli del Bangladesh erano stati costretti a scendere in stiva da dove se tentavano di salire, venivano picchiati con il ferro della cintura, solo uno era riuscito a salire sopra con la forza .

Nella stiva vi era caldo e, il motore esalava fumo e cattivo odore che arrivavano fino a sopra.

Riconosceva la sua firma apposta accanto:

alla foto n 153, J., il quale picchiava se qualcuno si muoveva e diceva loro dove sedersi;

il n 155, A., era un membro dell'equipaggio, diceva dove sedersi, distribuiva acqua, picchiava chi si muoveva e parlava con gli altri, tra cui con il n 153;

Il n 156 A. F., dava acqua e picchiava chi si muoveva;

Il n 157 guidava;

Il n 158, J., stava vicino la botola, picchiava chi si muoveva e chi tentava di risalire, colpendo con una cintura e con mani e piedi; Il n 186, S., sistemava i passeggeri e picchiava;

La stessa cosa faceva il n 270, A. A. M. .

Sotto vi erano 130 passeggeri e sopra 400 circa .

Vi erano tre botole di accesso alla stiva, tenute aperte che venivano controllate, i libici si muovevano liberamente e per mancanza di spazio camminavano sulle loro spalle .

A. A. sentito il 24-8-2015, ex art 210 cpp con il difensore e l'interprete, ha reso dichiarazioni analoghe a quelle degli altri migranti: per accedere alla stiva vi erano tre aperture da dove poteva passare una sola persona alla volta. Durante la traversata i passeggeri della stiva cercavano di salire, ma le botole erano presidiate e venivano picchiati con la cintura e le mani.

Ha riconosciuto nella foto n 153 colui che dava acqua e picchiava chi tentava di salire;

il n 155 diceva dove sedersi e distribuiva acqua;

il n 156 stava vicino a chi guidava e distribuiva acqua;

il n 157 guidava;

il n 158 stava vicino alla botola e picchiava chi tentava di salire;

Il n 270 dava acqua e biscotti e impediva di salire, era seduto sulla botola .

Ha ricordato che le botole erano tre e venivano controllate da una o più persone.

Quando qualcuno tentava di risalire dalla stiva, gli altri passeggeri chiamavano i vigilanti per farlo ritornare sotto.

Al riguardo, la versione offerta dalla difesa di B., secondo cui nessuno era a guardia delle botole, è contraddetta da una lettura completa della dichiarazione di A. (pag.70 udienza 24-8-2015) il quale ha precisato che a volte le botole erano incustodite ed erano i passeggeri seduti vicino, a chiamare i vigilanti se qualcuno tentava di salire.

Non si potevano muovere per il gran numero di persone, erano ammassati e i vigilanti camminavano sulle loro spalle a causa della mancanza di spazio.

Agli odierni imputati è contestato l'omicidio dei 49 passeggeri deceduti all'interno della stiva del barcone ed il favoreggiamento dell'immigrazione clandestina.

Dalla istruttoria dibattimentale è risultato accertato che sul barcone erano stati fatti salire 362 i passeggeri, originari del Bangladesh, Costa D'Avorio, Siria, Pakistan, Marocco, Ghana, Libia, Mali, Sudan, Nigeria, Congo, Egitto, Chad, Camerun., i quali si erano rivolti ad una organizzazione libica che pubblicizzava viaggi verso l'Italia.

Nella notte tra il 15 e 16 agosto 2015 i migranti erano stati prelevati nei pressi della città di Zuwura con dei minibus da numerosi libici armati e, condotti in spiaggia dove a gruppi di trenta, erano stati ~~portati~~ con un gommone sulla barca, in attesa al largo.

Gli uomini di carnagione scura, al momento del loro arrivo sul barcone, venivano fatti salire per primi e fatti sistemare nella stiva,

dove ne erano stati conteggiati un centinaio. I locali erano areati dai tre boccaporti con diametro di cm 70x70, troppo piccolo per il passaggio di un uomo e, del tutto insufficienti a fare passare aria e luce necessari alla sopravvivenza dei numerosi soggetti, circa cento, stipati sotto. I tentativi di risalire per ossigenarsi venivano stroncati da alcuni degli odierni imputati posti a guardia delle aperture e che intervenivano colpendo i malcapitati con una cintura di metallo, con calci, pugni e colpi in testa con bottiglie di plastica, rimandandoli indietro.

Il vano stiva era alto m 1,20 circa, all'interno del quale si poteva sostare stando o seduti o sdraiati ma non in piedi, era allocato accanto al vano motore quindi invaso dai fumi e dagli odori di gasolio.

I membri dell'equipaggio erano già a bordo all'arrivo dei migranti, alcuni testi hanno dichiarato che, saliti a bordo, avevano notato alcuni arabi che non erano passeggeri ma membri dell'equipaggio, si muovevano liberamente sulla barca, parlavano tra di loro e davano disposizioni su dove sistemarsi, per la mancanza di spazio si spostavano camminando sulle spalle dei passeggeri.

In particolare

il n 153 - J. -, veniva riconosciuto da D. A., il cui fratello era deceduto nella stiva, in colui che impediva l'uscita dal boccaporto a chi riusciva a sollevarsi dalla stiva dove si sentivano urla di aiuto per la mancanza di aria e per il caldo. Il predetto usava calci e pugni per ricacciarli sotto ed utilizzava anche una cintura con borchie di metallo per colpire.

Anche T. C., moglie di uno dei deceduti, ha riconosciuto nel n 153 colui che teneva il boccaporto chiuso impedendo l'uscita e, colpendo con una cinghia chi cercava di risalire.

Analoghe dichiarazioni venivano rese da R. C. e A. A., il quale aggiungeva che distribuiva acqua e picchiava e così pure S. A., il quale precisava che il 153 dava ordini ai migranti sul posto da occupare.

Alì A. N. aggiungeva che il n 153 picchiava e distribuiva acqua .

Il n -156 A. per T. C. riceveva disposizioni dal comandante e quando gli si chiedeva se si poteva cambiare posto rispondeva di no --distribuiva acqua per R. C. e per A. A.

Il n 158 J. -- picchiava con una cintura e con il corpo bloccava la botola, lo aveva visto R. C..

La stessa cosa ha dichiarato A. A., mentre S. ha aggiunto che dava disposizioni ai migranti ma dal suo posto non vedeva se picchiava.

Il n 201 B.- per D., non si occupava del boccaporto ma picchiava con una cinghia i migranti che stavano sul ponte e che si alzavano per muoversi

Per T. e N. teneva chiuso il boccaporto per impedire l'uscita e picchiava con una cinghia chi si lamentava -Per S. picchiava con una cintura di colore nero, forse di cuoio, chi si alzava dal posto -La stessa cosa ha dichiarato D. A. .

Per Ali non si occupava del boccaporto ma picchiava con la cinghia chi si alzava e chi tentava di uscire dalle botole.

La difesa di B. ha prodotto in sede di discussione, uno stralcio della sentenza del 26-5-2017 della Corte di Assise di Messina, con la quale il delitto di omicidio era stato qualificato come delitto di cui all'art 586 cp. Al riguardo osserva la Corte che quanto prodotto dal difensore non consente di comprendere quali fossero i fatti a fondamento della originaria imputazione, in quel processo, né quale fosse stata la condotta degli imputati. Conseguentemente, nessuna valutazione può essere espressa con riferimento al diverso esito processuale, richiamato ed invocato dal difensore.

- Il n 270 A. A. M., per Tata era uno di quelli che alternandosi con gli altri, teneva chiuso il boccaporto sedendosi di sopra per impedire l'uscita di chi si trovava nella stiva.

Per R. C. distribuiva acqua e lo aveva visto picchiare a mani nude i migranti che si spostavano dal posto loro assegnato –stessa cosa ha dichiarato A.A. .

Le individuazioni fotografiche e le indicazioni specifiche circa le condotte assunte durante la traversata dagli imputati, sono state riferite dai passeggeri esaminati nella immediatezza dalla polizia giudiziaria e qualche giorno dopo in sede di incidente probatorio, le cui dichiarazioni appaiono attendibili in quanto effettuate da soggetti che avevano avuto conoscenza diretta di fatti essendo a bordo del natante e, tenuto conto di quanto osservato in base alla posizione che ciascuno di loro aveva assunto alla partenza. I contenuti delle deposizioni convergono reciprocamente, sono state rese nella

↓

immediatezza ed appaiono immuni da finalità calunniatorie, tant'è che ognuno ha detto solo quello che aveva potuto osservare direttamente, infatti, coloro i quali non erano stati in grado di avere percezione diretta di azioni violente da parte dei soggetti riconosciuti, lo hanno precisato espressamente.

Sono state reiterate senza modifiche o contraddizioni sostanziali, davanti alla polizia giudiziaria ed in sede di incidente probatorio.

A dimostrazione della capacità intimidatoria della organizzazione del traffico di migranti, alcuni hanno chiesto di deporre dietro un paravento per timore di ritorsioni verso di loro ed i familiari.

Con riferimento alle modalità del riconoscimento fotografico, le difese degli imputati ne hanno contestato la procedura, in quanto a loro giudizio, in sede di incidente probatorio, sarebbero state fatte riconoscere solo le firme apposte senza fare rivedere le foto .

In realtà, dai verbali di incidente probatorio, risulta che ad ogni migrante era stato chiesto dal pubblico ministero, se la polizia giudiziaria, una volta approdato a Catania, avesse fatto vedere un album fotografico e, ricevuta risposta affermativa, era stato specificato e verbalizzato che, la polizia aveva fatto vedere le foto facendo apporre ai testi la loro firma accanto a quelle riconosciute. Ogni verbale di sommarie informazioni recante un numero di identificazione e la foto del dichiarante, era stato completato con l'allegazione dell' album fotografico visionato, con accanto ad ogni foto degli imputati riconosciuta, la firma di colui che aveva effettuato l'identificazione. Album fotografico e firme mostrate poi in sede di incidente probatorio.

Viene quindi meno il rilievo difensivo secondo cui nessuna foto era stata loro mostrata in sede di incidente probatorio, avendo solo fatto riconoscere ai testili loro firme.

Ed ancora, la difesa ha rilevato la inattendibilità delle dichiarazioni rese essendo i predetti sconvolti da quanto avvenuto durante la traversata, in particolare coloro che avevano perso un congiunto.

In realtà, rileva la Corte che le deposizioni sono state rese nella immediatezza del salvataggio, il 17 e 18 agosto 2015 alla polizia giudiziaria e poi reiterate con puntualità e coerenza davanti al Gip in data 21 e 24 agosto 2015 in sede di incidente probatorio. Nel corso delle deposizioni non è stato dato atto di stati d'animo particolari quali pianto (tranne che per la D. n subito ripresasi), disperazione, incapacità di esprimersi, ricordi confusi, frasi sconnesse, incertezze o altro, condizioni tutte che avrebbero potuto fare ritenere un turbamento psichico tale di incidere sulla stessa attendibilità dei testi. Niente di tutto questo emerge dai verbali, se non che alcuni dei dichiaranti avevano chiesto l'utilizzo di un paravento per paura di ritorsioni.

Gli odierni imputati, con le condotte specifiche a ciascuno attribuite, hanno contribuito a condurre il natante dalle coste libiche verso le coste italiane, mantenendo l'ordine durante la traversata, impedendo che i passeggeri ammassati nella stiva potessero risalire sul ponte e che tutti gli altri si muovessero dai posti loro assegnati alla partenza.

Non vi sono elementi per ritenere che gli stessi abbiano avuto contatti e che siano stati reclutati dall'organizzazione criminale, quando erano ancora in Libia, la semplicità dei compiti loro attribuiti ed eseguiti a bordo, la comune nazionalità libica per alcuni di loro, la

loro disponibilità, induce a ritenere che gli imputati siano stati coinvolti nel trasporto dei migranti, nella imminenza della partenza, dai soggetti libici che armati e vestiti con giacche militari, effettuavano il trasferimento dalla spiaggia alla nave con i gommoni.

Pertanto, sono da ritenere tutte veritiere le motivazioni che avevano spinto ciascuno di loro a partire lasciando la Libia sconvolta dalla guerra, nonché il pagamento del viaggio per raggiungere l'Europa.

Una volta giunti a bordo, per primi rispetto al resto dei passeggeri, avevano iniziato a comportarsi così come descritto dai testimoni, secondo le indicazioni ricevute dai libici.

Con dette condotte, realizzate tutte a bordo del natante, in concorso con i membri della organizzazione libica che avevano preparato il viaggio ed a coloro che avevano curato il trasporto in spiaggia ed il trasferimento a bordo del barcone, avevano compiuto atti diretti a procurare l'ingresso di cittadini stranieri in territorio italiano, in violazione del T.U. sull'Immigrazione art. 12 D.Lgs.n 286/98.

Depongono in tal senso le dichiarazioni dei migranti escussi in sede di incidente probatorio, i membri dell'equipaggio erano già a bordo del barcone all'arrivo dei gruppi di passeggeri, avevano provveduto a sistemarli sul mezzo, a non farli muovere, usando violenze fisiche e minacce verbali contro coloro che cercavano di salire sul ponte per recuperare aria e libertà di movimento.

Vi sono anche le parziali ammissioni di alcuni imputati i quali hanno dichiarato di avere invitato i passeggeri a stare seduti per pericolo di ribaltamento del natante ed avere distribuito l'acqua.

Nessun credito può essere attribuito alle loro dichiarazioni quando hanno negato di avere visto che in stiva vi fossero passeggeri o che non abbiano sentito né visto cosa stesse succedendo sotto.

Il teste M. (udienza del 19-9-2016 ispettore presso la Questura di Catania), ha riferito che, salito sulla nave “Siem Pilot” che aveva soccorso i migranti, aveva notato che tra questi vi era un gruppo con la pelle più chiara rispetto al resto dei passeggeri, tutti molti scuri, che aveva cercato più volte di confondersi tra gli altri, venendo respinto con urla e andando poi a raggrupparsi insieme in disparte, osservando con particolare interesse, le azioni della polizia, tanto da attirare l'attenzione degli agenti operanti che procedevano al loro fermo.

Ciò a dimostrazione che erano stati ben individuati dai passeggeri, i soggetti che durante il viaggio li avevano sistemati sulla nave, dato ordini, picchiati.

Ricorrono tutte le aggravanti contestate: gli imputati con le loro azioni avevano favorito l'ingresso in territorio italiano dei migranti.

La difesa di A. e A., ha chiesto l'esclusione dell'aggravante di cui all'art. 12 comma 3 lett. a) del DPR 1998, in quanto i fatti sarebbero avvenuti in acque internazionali. Al riguardo si rinvia a quanto osservato dalla Corte nella udienza del 23-5-2016, nella parte relativa alla conferma della giurisdizione italiana, essendo l'azione da considerare in maniera unitaria, dalla partenza all'arrivo sulle coste italiane.

il numero dei trasportati era superiore a cinque-360-, la vita dei predetti era stata messa in pericolo con il trasporto su un barcone fatiscente, senza dispositivi di sicurezza (solo un numero esiguo di passeggeri era munito di giubbotti salvagente, meno della metà-vedi dichiarazioni del teste T.), senza viveri né acqua sufficiente, con rischio per l'incolumità dei passeggeri, 49 dei quali deceduti durante

la traversata. La nave che imbarcava acqua era poi affondata dopo il trasbordo dei migranti sulla nave dei soccorsi .

Avevano concorso in più di cinque persone, tenuto conto dei coimputati giudicati con rito abbreviato e degli altri complici rimasti ignoti.

Ricorre anche l'aggravante del profitto. Trattasi infatti di un vantaggio non economico anche indiretto avendo gli imputati con la loro azione, contribuito al conseguimento del profitto da parte dei libici che avevano introitato il pagamento del viaggio.

Con riferimento al delitto di omicidio plurimo, la condotta degli odierni imputati consente di ravvisare gli estremi del cosiddetto dolo eventuale :

“Ricorre il dolo eventuale quando chi agisce si rappresenta come seriamente possibile e non come certa, l'esistenza di presupposti della condotta ovvero il verificarsi dell'evento come conseguenza dell'azione e pur di non rinunciare all'azione ed ai vantaggi che se ne ripromette, accetta che il fatto possa verificarsi....”(Cass. V n 42973 dep. 7-1-2012).

Cassazione penale, sez. I, sentenza 15/03/2011 n° 10411:” Il fondamento del dolo indiretto o eventuale va individuato nella rappresentazione e nell'accettazione, da parte dell'agente, della concreta possibilità, intesa in termini di elevata probabilità, di realizzazione dell'evento accessorio allo scopo perseguito in via primaria. Il soggetto pone in essere un'azione accettando il rischio del verificarsi dell'evento, che nella rappresentazione psichica non é direttamente voluto, ma appare probabile. In altri termini, l'agente, pur non avendo avuto di mira quel determinato accadimento, ha tuttavia agito anche a costo che questo si realizzasse, sicché lo stesso non può non considerarsi riferibile alla determinazione volitiva.

Si versa, invece, nella forma di colpa definita "cosciente", aggravata dall'aver agito nonostante la previsione dell'evento (art. 61 n. 3 cod. pen.), qualora l'agente, nel porre in essere la condotta nonostante la rappresentazione dell'evento, ne abbia escluso la possibilità di realizzazione, non volendo né accettando il rischio che quel risultato si verifichi, nella convinzione, o nella ragionevole speranza, di poterlo evitare per abilità personale o per intervento di altri fattori.

Poiché la rappresentazione dell'intero fatto tipico come probabile o possibile è presente sia nel dolo eventuale che nella colpa cosciente, il criterio distintivo deve essere ricercato sul piano della volizione. Mentre, infatti, nel dolo eventuale occorre che la realizzazione del fatto sia stata "accettata" psicologicamente dal soggetto, nel senso che egli avrebbe agito anche se avesse avuto la certezza del verificarsi del fatto, nella colpa con previsione, la rappresentazione come certa del determinarsi del fatto avrebbe trattenuto l'agente.

La delicata linea di confine tra il "dolo eventuale" e la "colpa cosciente" o "con previsione" impone dunque al giudice un'indagine di particolare complessità, dovendosi inferire atteggiamenti interni e processi psicologici attraverso un procedimento di verifica *dell'id quod plerumque accidit*, alla luce delle circostanze esteriori che normalmente costituiscono l'espressione o sono, comunque, collegate agli stati psichici".

Al momento dell'arrivo sul barcone, era stato deciso da coloro che operavano il trasbordo con il gommone, di collocare nella stiva gli uomini "di pelle nera" cioè provenienti dai paesi dell'Africa subsahariana, dal Pakistan e dal Bangladesh, forse perché ritenuti più forti, in grado di resistere all'ambiente ostile della stiva o per ragioni razziali.

Avevano quindi costretto cento persone circa ad ammassarsi nella stiva, luogo senza luce né aria e trasformato in una camera a gas dai fumi del motore già acceso da almeno due ore, al momento dell'arrivo dei passeggeri; impedito loro con la violenza, di uscire nonostante le urla, le proteste e le invocazioni di aiuto; colpito con cinture, calci e pedate chi tentava di risalire, consapevoli delle sofferenze e del malessere in cui versavano, spiegando agli altri che se fossero risaliti il barcone si sarebbe capovolto.

Dette condotte chiaramente attribuibili agli odierni imputati, oltre che ai complici rimasti ignoti, consente alla Corte di ritenere ravvisabile una volontà omicidiaria da parte degli stessi, i quali ponendo in essere le condotte agli stessi ascritte, avevano previsto ed avevano accettato come possibile conseguenza della loro condotta, la morte dei trasportati costretti durante la traversata a sostare in un locale infernale.

La previsione della morte per asfissia, in un luogo con esalazione di gas, senza areazione e con l'impossibilità di uscire dalla stiva, dove venivano ricacciati a botte, rientra in una dato di comune esperienza per il quale non sono necessarie particolari conoscenze tecniche o scientifiche. I poveri sventurati avevano iniziato a lamentarsi poco dopo la partenza, urlavano, gridavano le loro condizioni, avevano anche cercato di forzare i boccaporti per salire, quindi le condizioni estreme, percepite da tutti i passeggeri, erano note anche ai membri dell'equipaggio che avevano invece posto in atto violenze fisiche (colpi di bottiglie in testa, con cinture, calci, pugni-) per respingerli in un locale angusto (4x6 metri e alto 1,20) dove la loro sofferenza era in continuo aumento, rappresentandosi come probabile ed accettando l'evento morte, poi effettivamente verificatosi.

Le difese hanno rilevato che i testi hanno tutti dichiarato di avere saputo delle morti solo all'arrivo dei soccorsi e che da sotto gridavano per mancanza di aria ed acqua ma nessuno aveva detto che sotto si stesse morendo, per cui detto evento non era noto agli imputati. In realtà dalla lettura delle drammatiche testimonianze, emerge quale fosse il contenuto delle invocazioni di aiuto e che non si fosse parlato di morte non ha rilievo alcuno, quel che è significativo sono le condizioni estreme in cui erano costretti a viaggiare in stiva (note agli imputati, posti a guardia dei boccaporti) e la previsione dell'evento tragico, non voluto ma prevedibile ed accettato nel suo eventuale verificarsi.

Le morti dei 49 trasportati sono quindi una conseguenza dell'azione posta in essere dagli odierni imputati e dai loro complici giudicati separatamente oltre che di quelli rimasti ignoti.

Dalla relazione medico legale, risulta che i decessi erano avvenuti per asfissia da confinamento" che si realizza quando un soggetto si viene a trovare in uno spazio confinato consumando progressivamente l'ossigeno che vi è contenuto con conseguente anossiadecesso da ricondurre in via esclusiva ad una asfissia da confinamento determinatasi a seguito di protratta permanenza in uno spazio ristretto e sovraffollato senza adeguato ricambio di aria tale da risultare rapidamente insufficiente a garantire un adeguato apporto di ossigeno e quindi la sopravvivenza".

Su alcuni corpi sono state repertate delle lesioni: sul cadavere contrassegnato con il n 015"una piccola lesione lacera anteriormente al padiglione auricolare sx e soffiusione ecchimotica della congiuntiva palpebrale e bulbare dx";

sul cadavere contrassegnato con il n 035 “ ferita lacero contusa di cm 2 a forma di semiluna a concavità superiore in regione frontale dx; una di cm 5 a forma di semiluna a concavità superiore in regione frontale mediana; una ferita lacero contusa di cm 2 in regione frontale mediana; una ferita lacero contusa lineare di cm 2 in regione frontale sx”.

Per i medici legali “dette lesioni sono di dubbia interpretazione potendo risultare compatibili con urti contro parti rigide del barcone, o a colluttazioni” .

Ad avviso della Corte non è da escludere che dette lesioni possano essere anche riconducibili ai colpi inferti ai passeggeri quando tentavano di fuoriuscire dai boccaporti, così come notato e riferito dai migranti interrogati, ciò ad ulteriore conferma delle violenze inferte .

Le difese degli imputati hanno chiesto di qualificare il delitto ascritto al capo B) della rubrica come omicidio colposo.

La richiesta deve essere respinta in quanto in aperto contrasto con gli esiti dibattimentali: la morte dei passeggeri stipati e confinati nella stiva, era evento non voluto dagli autori ma prevedibile e, certamente non causato da negligenza, imprudenza, imperizia, tutti sulla barca erano consapevoli delle condizioni estreme della stiva (i migranti hanno dichiarato che sopra saliva il fumo, il caldo, l'odore di gasolio e i confinati sotto urlavano le loro condizioni) e gli imputati, rimandandoli sotto con calci, pugni, colpi di cintura e di bottiglie in testa, avevano messo in conto esiti nefasti, accettandoli comunque pur di raggiungere il loro scopo di conquista delle coste italiane.

Del pari non merita accoglimento la richiesta di qualificazione del delitto ascritto al capo B) come morte come conseguenza di altro delitto (art 586 cp). Al riguardo si evidenzia che “-Cass. n. 31841/2014: Per la configurabilità del reato di cui all'art. 586 c.p. è necessario che l'evento lesivo costituito dalla morte e dalle lesioni, non sia voluto neppure in via indiretta o con dolo eventuale dall'agente, poiché questi, se pone in essere la propria condotta pur rappresentandosi la concreta possibilità del verificarsi di ulteriori conseguenze di essa e ciononostante accettandone il rischio, risponde, in concorso di reati, del delitto inizialmente preso di mira e di quello realizzato come conseguenza voluta del primo”.

Come sopra esposto l'omicidio dei 49 passeggeri è stato un evento voluto anche se a titolo di dolo eventuale, da parte di tutti gli imputati .

Per nessuno dei predetti è ravvisabile la scriminante dello stato di necessità.

Infatti, dalla istruttoria dibattimentale non sono emersi elementi dai quali desumere che gli odierni imputati fossero stati reclutati con la forza e costretti a seguire la traversata assumendo le condotte ad ognuno ascritte, al fine di evitare danni a loro stessi o a persone a loro vicine.

Tutti i migranti hanno detto che i predetti erano sulla nave al loro arrivo, che si muovevano liberamente e parlavano tra di loro, non era stato notato, neanche all'arrivo dei libici che armati, portavano i passeggeri a piccoli gruppi a bordo, alcun atteggiamento minaccioso o di violenza verso gli imputati, i quali, quasi tutti libici, avevano avuto un trattamento di “riguardo” da parte degli scafisti, come da loro stessi dichiarato, avevano anche potuto trattenere i telefoni cellulari e le porte usb .

Le difese hanno chiesto l'applicazione della scriminante dello stato di necessità sotto altro profilo, gli imputati dovevano impedire che dalla stiva salissero i passeggeri per evitare che la nave si ribaltasse.

Al riguardo osserva la Corte che lo stato di pericolo era stato causato non direttamente dagli imputati ma dai libici loro complici che all'arrivo a bordo collocavano i passeggeri dividendoli tra stiva e ponte, ma ognuno dei membri dell'equipaggio e quindi anche gli imputati, aveva aderito al programma di trasporto, ad ogni costo, anche in condizioni estreme, assicurando il mantenimento di dette posizioni (in stiva) con la violenza. Gli imputati, membri dell'equipaggio, sia pure con un reclutamento dell'ultima ora, hanno quindi contribuito a creare la condizione di pericolo dei migranti.

E non ha rilievo l'assunto difensivo che dovevano tutelare la loro incolumità in quanto i libici erano armati e se non avessero obbedito, li avrebbero picchiati.

Dalla ricostruzione dei fatti, è risultato che i libici una volta portati a bordo tutti i migranti ed impartiti gli ordini sulle posizioni e su come gli imputati si sarebbero dovuti comportare, erano ripartiti verso le coste libiche, quindi a bordo gli imputati non correvano nessun pericolo diretto ed immediato ed erano consapevoli ed al corrente di quanto stesse succedendo sotto.

Tutti i passeggeri interrogati hanno chiaramente riferito che dopo circa due ore dalla partenza, dalla stiva erano cominciati a pervenire, urla, richieste di aiuto per mancanza di aria, di spazio, di acqua, con i numerosi tentativi di risalita stroncati con la violenza.

Durante l'istruttoria dibattimentale è stata disposta perizia sui cellulari e sui computer di J., A. e A. A. M., al

fine di dimostrare i contatti avuti e le finalità del loro viaggio in Europa.

Osserva la Corte che al di là del contenuto delle singole conversazioni tramite sms o web che possono ben conciliarsi con le motivazioni che avevano spinto i giovani libici, oggi imputati, ad organizzare, pagare ed intraprendere un viaggio verso l'Europa, non essendo stato loro contestato il delitto di partecipazione ad associazione finalizzata al favoreggiamento della immigrazione clandestina, non è decisivo verificare l'esistenza o meno di rapporti e la natura degli stessi con i criminali che organizzavano in Libia il traffico dei migranti.

Come sopra esposto, il "reclutamento" dei predetti era avvenuto nella immediatezza del viaggio, quando gli scafisti avevano scelto giovani connazionali e loro amici (quindi maggiormente affidabili), da utilizzare lungo la traversata, rientrando in Libia e restando così al di fuori ed al sicuro dalle conseguenze penali nel paese di approdo.

Hanno poi rilievo secondario, da valutarsi solo ai fini della personalità degli imputati, le ragioni del viaggio, per studio, lavoro, relazioni familiari, per costruirsi un futuro lontano da scenari di guerra nei loro paesi di origine, così come concordemente dichiarato da tutti loro nel corso dell'esame che, a giudizio della Corte corrisponde a verità.

Và ribadito che solo al momento della partenza, gli odierni imputati che come tutti gli altri avevano pagato il loro viaggio ai trafficanti di esseri umani, erano stati "ingaggiati" ed utilizzati per mantenere l'ordine e la disciplina sul barcone fatiscente, stracolmo (362) di persone, usando ogni mezzo, anche violento.

Tutti giovani istruiti, erano certamente al corrente delle conseguenze della loro condotta, per la quale non risulta esserci stato alcun atto di costrizione (sono stati descritti dai migranti tutti in contatto tra di loro, già a bordo al momento dell'arrivo dei passeggeri, ciò a dimostrazione che era stato radunato un equipaggio, con compiti non di natura tecnica, che con la sua condotta avrebbe concorso al raggiungimento del fine di fare arrivare in territorio italiano i clandestini).

Tutti gli imputati devono essere riconosciuti colpevoli dei delitti agli stessi ascritti. ai capi A) e B) della rubrica unificati dal vincolo della continuazione attesa l'evidente unicità del disegno criminoso.

Reato più grave sono gli omicidi contestati al capo B), pena base per il delitto più grave che deve essere individuato nell'omicidio del soggetto più giovane di età, da determinarsi in anni 22 di reclusione aumentata per la continuazione interna di anni sei per ognuno degli altri 48 omicidi.

Per il delitto di cui all'art 12 legge 283/98, tenuto conto delle condizioni sociali e personali dei predetti, gli stessi appaiono meritevole delle circostanze attenuanti generiche, da dichiararsi equivalenti proprio per le condizioni di disagio estremo che aveva portato tanti giovani ad abbandonare la loro terra verso l'ignoto, alle contestate aggravanti.

La pena può così essere determinata per ciascuno, in anni 5 di reclusione ed € 3.620.000,00 di multa.

Essendo ravvisabile il vincolo della continuazione con il delitto di cui al capo B), consumati in esecuzione di un medesimo disegno

criminoso, la pena a titolo di continuazione per il delitto di cui all'art 12 può essere fissata in anni 4 di reclusione.

La pena ex art 78 cp deve essere ricondotta nel limite massimo di anni trenta di reclusione per ciascuno.

Gli imputati vanno condannati ciascuno, al pagamento delle spese processuali e di custodia cautelare .

Alla condanna consegue l'interdizione perpetua dai pubblici uffici, l'interdizione legale durante la pena e la sospensione per detto periodo della responsabilità genitoriale.

Deve essere ordinata la confisca del denaro in sequestro e la confisca e distruzione di quant'altro in sequestro.

Deve essere disposta l'espulsione degli imputati una volta eseguita la condanna.

Nonchè la traduzione del dispositivo e della sentenza nella lingua madre degli imputati , a cura dell'interprete già nominato.

Ricorrendo i presupposti di cui all'art 544 cpp le motivazioni della sentenza saranno depositate nel termine di sessanta giorni ed in detto periodo si sospende la decorrenza dei termini di custodia cautelare.

PQM

Visti gli artt.533-535 cpp,

Dichiara J. L. T., A. A. F. H., B. H. alias B. I., A. A. M. A. A., J. M., colpevoli dei delitti loro in concorso ascritti e ritenuta la continuazione e applicate le circostanze attenuanti generiche limitatamente al delitto di cui al capo A) della rubrica, ritenute equivalenti alle contestate aggravanti, condanna ciascuno alla pena di anni trenta di reclusione.

Condanna i predetti al pagamento delle spese processuali e di custodia cautelare.

Visti gli artt. 29 e 32 c.p.

Dichiara tutti gli imputati interdetti in perpetuo dai pubblici uffici ed in stato di interdizione legale durante l'esecuzione della pena e sospensi in detto periodo dall'esercizio della responsabilità genitoriale.

Visto l'art 15 D.Lgs. n 286/98, ordina l'espulsione degli stessi dal territorio nazionale una volta espiata la pena.

Ordina la confisca del denaro di cui al libretto depositi n 107836 e la confisca e distruzione di quant'altro in sequestro.

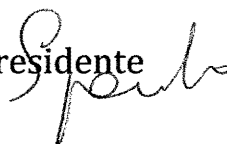
Visto l'articolo 544 c. 3 c.p.p.

Indica in giorni sessanta il termine per il deposito della motivazione, sospendendo per detto periodo i termini di custodia cautelare.

Visto l'art 143 cpp, dispone la traduzione a cura dell'interprete già nominato, del presente dispositivo entro due giorni dalla data odierna e la notifica dello stesso a cura della cancelleria agli imputati.

Assegna all'interprete termine di gg 30 a decorrere dalla comunicazione dell'avvenuto deposito della sentenza, per la traduzione delle motivazioni della sentenza e ne ordina la successiva notifica ai medesimi imputati.

Catania 05-12-2017

Il Presidente


IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Dot. Nicola Cassisi
