

Diritto, Immigrazione e Cittadinanza

Fascicolo n. 3/2023

RITARDI NEI SOCCORSI IN MARE E POSSIBILI RESPONSABILITÀ DELLE AUTORITÀ ITALIANE: LA “CONDANNA” PER IL “NAUFRAGIO DEI BAMBINI”, NONOSTANTE LA PRESCRIZIONE DEI REATI

NOTA A TRIBUNALE DI ROMA, SENT. 2.12.2022 (DEP. 15.12.2022), N. 14998, PRES. PAZIENZA, EST. GIANNITTI, BOCOLA

di Giulia Mentasti

Abstract: *Con sentenza depositata il 15 dicembre 2022, il Tribunale di Roma ha dichiarato estinti per intervenuta prescrizione i reati di rifiuto di atti d'ufficio (art. 328 c.p.) e omicidio colposo (589 c.p.) contestati a due ufficiali appartenenti alla Guardia costiera e della Marina militare italiana, in merito alle condotte tenute nelle ore antecedenti al noto e drammatico “naufragio dei bambini” dell'11 ottobre 2013, in cui persero la vita oltre duecento persone, di cui sessanta bambini.*

La pronuncia stupisce per la scelta del Tribunale – che ben avrebbe potuto limitarsi, ex art. 129, co. 2 c.p.p., a escludere che dagli atti risultasse evidente la necessità di assolvere gli imputati – di vagliare e argomentare l'astratta configurabilità di tutti i reati contestati, ravvisando gli elementi oggettivi e soggettivi delle fattispecie che, se non fosse intervenuta la prescrizione, avrebbero potuto condurre a una pronuncia di condanna.

Il presente contributo dapprima ripercorre i fatti e alcuni fondamentali passaggi della sentenza, provando a far luce su ruoli e responsabilità nel complesso quadro della normativa interna e internazionale dei soccorsi in mare; successivamente prova a “esportare” le conclusioni del Tribunale romano a più recenti episodi di “malfunzionamento” della macchina dei soccorsi nelle operazioni di search and rescue nel Mediterraneo e, più in generale, al tema della incriminazione delle attività delle ONG.

Abstract: *In a recent judgment of December 2022, the Court of Rome declared extinct due to the intervening statute of limitations the crimes of refusal to perform acts of office (art. 328 c.p.) and culpable homicide (589 c.p.) charged against two officers belonging to the Italian Coast Guard and Navy,*

regarding the conduct they engaged in in the hours before the well-known and dramatic “shipwreck of the children” in October 2013, in which more than two hundred people lost their lives, including sixty children.

The pronouncement is striking for the Court’s choice – which could have limited itself, pursuant to Art. 129, para. 2 of the Code of Criminal Procedure, to exclude that it was evident from the acts that the defendants needed to be acquitted – to screen and argue the abstract possibility of all the crimes charged, recognizing the objective and subjective elements of the cases that, had the statute of limitations not intervened, could have led to a conviction.

This contribution first traces the facts and some fundamental passages of the judgment, trying to shed light on roles and responsibilities in the complex framework of the domestic and international law of rescue at sea; then, it tries to “export” the Roman Court’s conclusions to more recent episodes of “malfunctioning” of the rescue machine in SAR operations in the Mediterranean and, more generally, to the issue of the incrimination of NGO activities.

RITARDI NEI SOCCORSI IN MARE E POSSIBILI RESPONSABILITÀ DELLE AUTORITÀ ITALIANE: LA “CONDANNA” PER IL “NAUFRAGIO DEI BAMBINI”, NONOSTANTE LA PRESCRIZIONE DEI REATI

NOTA A TRIBUNALE DI ROMA, SENT. 2.12.2022 (DEP. 15.12.2022), N. 14998, PRES. PAZIENZA, EST. GIANNITTI, BOCOLA

di Giulia Mentasti*

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Responsabilità e ruoli nelle operazioni di soccorso in mare. – 3. I fatti oggetto del giudizio. – 4. Le fattispecie contestate...e prescritte. – 4.1. Il rifiuto di atti di ufficio. – 4.2. L'omicidio colposo. – 4.3. La prescrizione di tutti i reati (e due questioni interessanti). – 4.4. Altri esiti possibili? – 5. Osservazioni finali.

1. Introduzione

Con sentenza del dicembre 2022 il Tribunale di Roma, in composizione collegiale, si è pronunciato in merito alle responsabilità delle autorità italiane per un noto naufragio nel Mediterraneo, avvenuto nel 2013, nel quale hanno perso la vita oltre duecento persone, di cui sessanta bambini (da cui il nome di “naufragio dei bambini”).

Essendo trascorsi oltre nove anni dai fatti, il Tribunale non ha potuto che dichiarare l'estinzione dei reati ascritti agli imputati per intervenuta prescrizione. Ciononostante, si tratta di una sentenza importante, principalmente per due ragioni. *In primo luogo*, per la scelta dei giudici – benché il superamento dei termini di prescrizione consentisse loro di limitarsi, *ex art. 129, co. 2 c.p.p.*, a escludere che dagli atti risultasse evidente la necessità di assolvere gli imputati – di approfondire i fatti e le fattispecie contestate arrivando a ravvisare, in un ipotetico scenario in cui la lentezza della giustizia non avesse fatto trascorrere oltre nove anni dalla vicenda, la sostanziale “responsabilità” degli imputati. *In secondo luogo*, perché ripercorrendo gli eventi di quella notte e le comunicazioni intercorse tra le autorità italiane e quelle maltesi, offre uno spaccato sulla gestione degli eventi SAR e sui possibili profili di responsabilità penale che incombono sui “garanti”, laddove le loro condotte non siano improntate – come prescrive la normativa interna e internazionale – alla massima efficienza e collaborazione nei soccorsi. La sentenza, infine, si presta ad alcune possibili estensioni dei suoi ragionamenti ad altri e più attuali episodi di mancato o tardato soccorso (pensiamo alla strage di Cutro o al ancor più recente naufragio del 14 giugno a largo delle coste greche), ravvisando nuovi spazi di possibile responsabilità penale in un settore – quello dei soccorsi in mare – da tempo oggetto di politiche di incriminazione rivolte ad *altri soggetti* coinvolti, *in primis* le ONG.

* Assegnista di ricerca di diritto penale Università statale di Milano.

2. Responsabilità e ruoli nelle operazioni di soccorso in mare

Nella vicenda in esame vi sono oltre duecento morti e due imputati. A quest'ultimi l'accusa contesta di aver omesso alcuni doveri che gravavano loro in capo in quanto, rispettivamente, il primo, Capo sezione operazioni correnti della sala operativa di CINCPAV (Comando in Capo della Squadra Navale) e, il secondo, responsabile della Centrale operativa dell'IMRCC Roma. Le loro mancanze – dovute come vedremo a una malcelata intenzione di non collaborare con un evento SAR gestito da Malta – sono alla base delle accuse per rifiuto di atti d'ufficio e omicidio colposo delle oltre duecento persone che persero la vita nel naufragio.

Prima di proseguire – e proprio al fine di meglio comprendere la dinamica dei fatti che si svolge in sinergia tra più Centri operativi – è bene soffermarsi brevemente sul ruolo dei soggetti coinvolti, contestualizzandolo nell'ampio e complesso quadro tracciato dalla disciplina nazionale e internazionale in materia di soccorsi in mare.

È appena il caso di ricordare che l'obbligo di soccorso in mare è una norma di diritto consuetudinario che vincola ogni soggetto, pubblico o privato che si trovi nelle condizioni di prestare aiuto a chiunque abbia un'emergenza in mare. Solo al fine di rendere più efficace e capillare la capacità di intervento, tale obbligo è stato codificato in Convenzioni di diritto internazionale che gli Stati hanno sottoscritto per coordinare le operazioni di *search and rescue*¹. Tra queste, la Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo,

1. Per uno studio approfondito di questi temi si vedano, *ex multis*: I. Papanicolopulu, *Immigrazione irregolare via mare, tutela della vita umana e organizzazioni non governative*, in questa *Rivista*, n. 3.2017; F. De Vittor, M. Starita, *Distributing Responsibility between Shipmasters and the Different States Involved in SAR Disasters*, *Italian Yearbook of International Law*, vol. XXVIII, 2019, pp. 77-95; I. Papanicolopulu, *International Law and the Protection of People at Sea*, Oxford, 2018; I. Papanicolopulu, *Le operazioni di Search and Rescue: problemi e lacune del diritto internazionale*, in *Riv. trim. dir. pubbl.*, n. 2.2019, pp. 507-520; S. Zirulia, *Non c'è smuggling senza ingiusto profitto*, in *Dir. pen. cont. – Riv. trim.*, vol. 3.2020, pp. 143-177; I. Tani, *Ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale tra diritto internazionale e nuove (discutibili) qualificazioni del fenomeno migratorio*, in questa *Rivista*, n. 3.2019, pp. 1-36; P. Turrini, *Between a 'Go Back' and a Hard (to Find) Place of Safety: on the Rules and Standards of Disembarkation of People Rescued at Sea*, *Italian Yearbook of International Law*, XXVIII, pp. 29-46. Tra le principali fonti pattizie in materia, vi sono: la Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (cd. Convenzione SOLAS), firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva in Italia con l. 23 maggio 1980, n. 313 il cui Cap. V, Regolamento 33 par. 1 obbliga «il comandante di una nave che si trovi nella posizione di essere in grado di prestare assistenza, avendo ricevuto informazione da qualsiasi fonte circa la presenza di persone in pericolo in mare, a procedere con tutta rapidità alla loro assistenza, se possibile informando gli interessati o il servizio di ricerca e soccorso del fatto che la nave sta effettuando tale operazione»; la Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso in mare (cd. Convenzione SAR), adottata ad Amburgo nel 1979 e ratificata dall'Italia con le 147/1998, che obbliga gli Stati contraenti a «garantire che sia prestata assistenza ad ogni persona in pericolo in mare [...] senza distinzioni relative alla nazionalità o allo status di tale persona o alle circostanze nelle quali tale persona viene trovata (Cap. 2.1.10)» e a «fornirle le prime cure mediche o di altro genere e a trasferirla in un luogo sicuro (Cap. 1.3.2.)»; la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (cd. Convenzione UNCLOS), firmata a Montego Bay nel 1982 e ratificata dall'Italia con la legge n. 689/1994. L'art. 98 di tale Convenzione – rubricato «Obbligo di prestare soccorso» – prevede che «1. Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri: a) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo; b) proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa; c) presti soccorso, in caso di abbordo, all'altra nave, al suo equipaggio e ai suoi passeggeri e, quando è possibile, comunichi all'altra nave il nome della propria e il porto presso cui essa è immatricolata e qual è il porto più vicino presso cui farà scalo. 2. Ogni stato costiero promuove la costituzione e il funzionamento permanente di un servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso per tutelare la sicurezza marittima e aerea e, quando le circostanze lo richiedono, collabora a questo fine con gli stati adiacenti tramite accordi regionali». Infine, riferimento agli obblighi di soccorso si trovano anche dalla normative UE, in particolare agli artt. 3 e 9 del Reg. UE n.

firmata ad Amburgo il 27 aprile 1979, è sicuramente uno dei capisaldi in materia ed è volta alla effettiva e concreta attuazione dell'obbligo degli Stati di assicurare assistenza alle persone in pericolo in mare. Nota anche come Convenzione SAR (*Search and Rescue*), può considerarsi il primo provvedimento di portata internazionale di coordinamento delle misure e delle organizzazioni nazionali secondo un piano internazionalmente concordato e mirato – ed è questo un punto molto importante – ad aumentare, *facilitandoli*, la ricerca ed il soccorso in tutti i mari del mondo.

Ogni Stato riconosciuto dalla Comunità internazionale e che abbia ratificato la Convenzione di Amburgo dichiara la propria zona SAR²: si tratta di una dichiarazione unilaterale con efficacia costitutiva dalla quale discende, in caso di emergenza nella propria area di competenza, l'obbligo di intervenire affidando al proprio *Rescue Coordination Center* (RCC) il coordinamento delle operazioni di soccorso, da attuarsi con apposite unità SAR ma anche con la collaborazione di imbarcazioni militari o civili – anche di altri Paesi – eventualmente presenti in zona. Qualora uno Stato venga a conoscenza di una situazione di *distress* in un'area SAR di un altro Stato (come accaduto nella vicenda in esame) deve darne immediatamente notizia al RCC competente e, al contempo, avvisare tutte le unità navali in transito nell'area interessata. Sempre al fine di garantire un intervento coordinato, tempestivo ed efficace, la disciplina SAR prevede in capo all'autorità che coordina le operazioni la possibilità di richiedere, sulla base delle esigenze del caso concreto, la cooperazione di qualsiasi altra nave – anche di navi militari di altri Paesi, tramite i rispettivi comandi operativi – che sia in condizione di prestare utile assistenza nell'area da cui proviene la segnalazione di *distress*. Le autorità nazionali e le imbarcazioni coinvolte, in definitiva, dovranno agire sotto il coordinamento del RCC responsabile ogni volta che siano nella condizione di poter contribuire utilmente alla gestione della situazione di emergenza³.

Per quanto riguarda l'Italia, la Convenzione SAR è stata ratificata con la legge 3.04.1989, n. 147 e con il d.p.r. n. 662 del 1994, che vi ha dato esecuzione. Proprio quest'ultimo, nello stabilire i ruoli delle strutture coinvolte, affida al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto (MARICOGECAP) il compito di assicurare l'efficiente organizzazione dei

656/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15.05.2014, recante norme per la sorveglianza delle frontiere marittime esterne nel contesto della cooperazione operativa coordinate dell'Agenzia europea per la gestione della cooperazione operativa dalle frontiere esterne degli Stati membri dell'UE (sul punto I. Papanicolopulu, *Immigrazione irregolare via mare, tutela della vita umana e organizzazioni non governative*, cit.). Sul versante nazionale, invece, in materia di obblighi di soccorso in mare (anche sanzionati penalmente) si segnalano il r.d. n. 327/1942 (Codice della navigazione), in particolare gli artt. 69 (*Soccorso a navi in pericolo e a naufraghi*), 489 (*Obbligo di assistenza*), 1158 (*Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo*), nonché l'art. 13 del Codice penale militare in tempo di pace (*Omissione di soccorso o di protezione in caso di pericolo*).

2. Le zone SAR sono ripartite d'intesa tra gli Stati e la loro identificazione non coincide con le frontiere marittime esistenti né tantomeno le pregiudica, tanto che queste zone possono coprire un tratto di mare molto più ampio rispetto a quello in cui lo Stato esercita legittimamente la propria sovranità. Per un approfondimento: F. Vassallo Paleologo, *Gli obblighi di soccorso in mare nel diritto sovranazionale e nell'ordinamento interno*, in *Questione giustizia*, 2.2018; M. Barnabò, *Verso una sovrapposizione tra zona SAR e giurisdizione statale?* in *European Papers*, Vol. 5, 2020, n. 1, pp. 375-386; U. Leanza, F. Caffio, *Il SAR Mediterraneo*, in *Rivista marittima*, giugno 2015.

3. Con riferimento all'Italia, il Piano SAR 2020, adottato nel mese di febbraio con un decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, approfondisce le situazioni da adottarsi – anche alla luce delle vicende narrate in sentenza – nei casi in cui lo Stato competente non assuma il coordinamento, prevedendo che le operazioni di soccorso dovranno essere coordinate dall'autorità nazionale SAR che per prima è venuta a conoscenza della situazione di emergenza ed è in grado di fornire la necessaria assistenza. Sul punto, F. Vassallo Paleologo, *Il nuovo Piano nazionale SAR 2020 ed i soccorsi in alto mare, tra prassi operative e diritto internazionale*, in questa *Rivista*, n. 3/2021, pp. 317-349.

servizi di ricerca e salvataggio all'interno della zona SAR di competenza italiana, assumendo a tal fine le funzioni di IMRCC (*Italian Maritime Rescue Coordination Centre*) e coordinando attraverso la sua Centrale operativa le attività di SAR, concretamente svolte dalla componente aeronavale del Corpo delle Capitanerie di porto, eventualmente assistito da altre unità di soccorso militari e civili⁴. Qualora nelle operazioni SAR vengano coinvolte navi militari italiane queste ultime, pur coordinate dal RCC competente, saranno gestite dal Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV.), organo di vertice dell'organizzazione operativa della Marina militare da cui dipendono direttamente le unità navali, i comandi operativi e i reparti delle forze operative.

Nella vicenda in esame vi sono dunque due Centri operativi coinvolti. Il *primo* è il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, con funzione di IMRCC, cui spetta, tramite la sua Centrale operativa gestita dal primo imputato, il coordinamento di eventuali attività SAR nella zona di competenza italiana, oppure, in caso di evento in altra zona SAR di cui sia a conoscenza, il compito di avvisare tutte le unità navali in transito nella zona interessata, comunicando la loro presenza al RCC competente, al quale spetterà il coordinamento delle operazioni di soccorso. Il *secondo* Centro coinvolto è il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV): si tratta di un coinvolgimento eventuale che si attiva qualora una unità navale della Marina militare italiana sia presente nella zona interessata da una situazione di *distress*⁵. In questi casi, al pari delle altre imbarcazioni, la nave militare, tramite il CINCNAV deve essere contattata dal IMRCC con una «richiesta di concorso» che l'organismo di comando – in questo caso rispondente al secondo imputato – potrà eventualmente disattendere, assumendosene le responsabilità.

3. I fatti oggetto del giudizio

Premessi brevi cenni al contesto normativo in cui si collocano i fatti oggetto del giudizio, possiamo ora guardare più vicino la dinamica degli eventi, compiutamente descritta nella sentenza grazie a un fitto compendio probatorio di trascrizioni delle telefonate intercorse e di documenti scambiati tra IMRCC, CINCNAV e RCC Malta.

I fatti si svolgono l'11 ottobre 2013, in un arco temporale di circa sei ore che vanno dalla prima chiamata di emergenza giunta alle 12.26 all'IMRCC sino all'inizio delle operazioni di soccorso dei migranti a bordo del barcone, ormai ribaltato, da parte delle autorità italiane e maltesi, intorno alle 18.30.

4. Sempre il d.p.r. 662/1994 conferisce alle attuali 15 Direzioni marittime ed all'autorità marittima dello Stretto (Messina) le funzioni di Centri secondari di soccorso marittimo (MRSC – Maritime Rescue Sub Center) che assicurano il coordinamento delle operazioni marittime di ricerca e salvataggio, ciascuna nella propria giurisdizione, secondo le direttive specifiche o le deleghe del Centro nazionale (IMRCC). Gli M.R.S.C. svolgono, altresì, le attività previste dalla risoluzione IMO A.950 sui Maritime Assistance Service (MAS), quali Centri di ricezione delle richieste di assistenza da parte dei naviganti. A tali fini, la Centrale operativa esercita funzione di controllo operativo sui mezzi aerei e navali della Guardia costiera, direttamente o per il tramite dei Comandi periferici. L'attività preminente svolta dalla struttura è quella relativa all'organizzazione e coordinamento nazionale dei servizi di salvataggio in mare (S.A.R. – *Search and Rescue*) (v. https://www.guardiacostiera.gov.it/attivita/ricerca_consultato_il_30_maggio_2023).

5. Il significato del termine *distress* è esplicitato dalla stessa Convenzione di Amburgo del 1979 (Annex, 1, para. 1.3.11): «a) situation wherein there is a reasonable certainty that a vessel or a person is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance». In simili situazioni, il comandante di qualsiasi nave è obbligato ad intervenire con la massima rapidità, anche in assenza di indicazioni da parte delle competenti autorità marittime. In questo senso anche, F.V. Paleologo, *Il nuovo Piano nazionale SAR 2020*, op. cit. p. 326 ss.

Come gran parte dei naufragi che costellano ormai il Mediterraneo, anche questa vicenda prende avvio dalle coste libiche, con un barcone che nella notte del 10 ottobre 2013, con a bordo circa trecento cittadini di nazionalità siriana, lascia Zuara alla volta dell'Europa ma, dopo poche ore di navigazione, un attacco ne danneggia la struttura⁶ e inizia così a imbarcare acqua. Nella tarda mattinata dell'11 ottobre i migranti a bordo del barcone ormai in difficoltà contattano con un telefono satellitare l'Italian Maritime Rescue Coordination Centre di Roma e riferiscono di trovarsi a circa 50 miglia dall'isola di Lampedusa. Qualche minuto più tardi, recuperata la linea, giunge all'IMRCC una nuova chiamata in cui l'interlocutore, presentatosi come un medico siriano, dà ulteriori e utili indicazioni ai soccorritori: la barca è di legno, a bordo vi sono 259 cittadini siriani, oltre cento bambini di cui due feriti, è partita la sera precedente da Zuara (Libia) e si trova ora in balia delle onde a sud di Lampedusa poiché nella notte ha subito un attacco, nella barca vi è già mezzo metro d'acqua e dunque sta per affondare⁷. Individuata la posizione del natante, l'IMRCC prende contatti telefonici dapprima con il Rescue Coordination Centre di Malta (RCC Malta) – ritenendo che il barcone si trovi in zona SAR di competenza maltese – e poi con il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV), comunicando l'avvenuta interlocuzione con RCC Malta e invitando il CINCNAV a riferire quanto appena riportato alle unità navali italiane presenti in zona, notando in particolare che «il Libra» ossia un pattugliatore d'altura della Marina militare italiana «è più o meno in zona»⁸.

Si susseguono, nel frattempo, altre richieste d'aiuto dal barcone, sempre più concitate, alle quali gli operatori dell'IMRCC, seguendo le indicazioni del primo imputato, rispondono – in un inglese stentato – invitando i migranti a rivolgersi a Malta.

Mentre nessuna formale richiesta di concorso arriva dall'IMRCC (e, dunque, dal primo imputato, Capo della Sezione Operativa), la sala operativa del CINCNAV comunica alle navi *Libra*, *Espero* e *Cassiopea* la presenza di un natante in difficoltà, specificando che a bordo vi sono circa 250 persone, tra cui due bambini feriti, e che le autorità maltesi sono già state allertate⁹. In particolare, sollecita *Libra* ed *Espero* a valutare la rapida realizzazione delle operazioni in corso, chiedendo una valutazione del tempo necessario al termine delle stesse, perché al loro esito nave *Libra* avrebbe potuto essere utilizzata per la localizzazione del barcone. Di diverso avviso, tuttavia, il secondo imputato (Capo Sezione attività correnti del CINCNAV) che, contattando telefonicamente un ufficiale del Comando operativo aeronavale (C.O.A.N.) del CINCNAV, una volta appreso della disponibilità del *Libra* ad effettuare intervento di salvataggio al termine delle operazioni in corso, invita l'interlocutore a «limitarsi a sollecitare un rapido trasbordo» e a non trasmettere ancora l'ordine di dirigersi verso il barcone dato che «per il momento non c'era nessuna urgenza» giacché la segnalazione era stata inoltrata sia a Malta che alla Libia «che in teoria avrebbero dovuto mandare due mercantili che si trovavano lì vicino»¹⁰.

6. La natura dell'attacco subito dall'imbarcazione non è chiara né approfondita in sentenza. Nelle trascrizioni delle chiamate provenienti dai migranti a bordo della barca si legge «*We've involved into attack*» (p. 31 della sentenza), mentre in altri passaggi si fa riferimento a un attacco ad opera di una motovedetta libica («rappresentava che una motovedetta libica li aveva attaccati, causando ingresso di acqua nel mezzo», v. p. 30 della sentenza).

7. Trascrizione della prima (12.26) e della seconda (12.39) telefonata giunta all'IMRCC, riportata alle pp. 31-32 della sentenza.

8. Si veda la trascrizione della comunicazione intervenuta alle 13.16 tra l'Ufficiale dell'IMRCC e il CINCNAV a p. 36 della sentenza.

9. Si veda p. 38 della sentenza.

10. *Ivi*, p. 40.

A questo punto Malta, preallertata telefonicamente e poi raggiunta da un fax inviato dall'IMRCC, assume formalmente il coordinamento delle attività di SAR. Nelle informazioni trasmesse all'RCC maltese, tuttavia, le autorità italiane sembrano sminuire gli eventi in corso, omettendo di riferire che il barcone avesse già imbarcato mezzo metro d'acqua ed utilizzando termini vaghi («maybe») con riguardo alla presenza di bambini a bordo¹¹, tutte informazioni invece note all'IMRCC sin dalla prima telefonata di emergenza¹². Nel suo ruolo di coordinatore SAR, Malta provvede quindi a informare le imbarcazioni in transito nell'area di interesse e chiede espressamente al RCC italiano di comunicare l'eventuale presenza di assetti navali italiani¹³. Da qui iniziano gli atteggiamenti elusivi delle autorità italiane: dapprima, IMRCC risponde alla richiesta maltese comunicando che la Guardia costiera italiana non ha assetti in zona, ma che vi sono invece due imbarcazioni mercantili in transito e una nave della Marina militare italiana in pattugliamento «approssimativamente in quell'area». Un'indicazione, quest'ultima, volutamente vaga, come viene confermato da una successiva telefonata tra CINCNAV e MARICOGECAP («gli abbiamo detto che c'è una nostra...che c'è un'unità della Marina in zona...non gli abbiamo dato una posizione...niente»¹⁴). Al contempo, con una serie di indicazioni, il Capo operazioni CINCNAV elabora una strategia per mettere nave Libra nelle condizioni di essere indispensabile per la missione Vi.Pe. (vigilanza pesca)¹⁵, e sottrarla così al protocollo SAR giustificando anche formalmente il mancato invio nell'area di *distress*¹⁶. In particolare, a tal fine, ordina a nave Cassiopea di cessare la missione Vi.Pe. e rientrare in porto¹⁷ e a nave Espero di dirigersi nelle acque di fronte a Bengasi e di assumere il ruolo C.F.M. (controllo flussi migratori) per

11. Questo il test del fax inviato alle 13.57 da IMRCC. a RCC Malta: «Dear Sirs, following pour previous phone call, we confirm that about 1030Z we have received a phone call from Thuraya number in subject. Mr. Mohamed Jammo (as pronounced) reported that he was on board a wooden boat blue color, in position lat. 34°20'N – lon. 012°42'E, with about 250 person, with women and children, departed from Zuara (Libia) yesterday at 2200B, with engine failure. He also reported that on board there are two children injured [...]». Queste, invece, le informazioni riportate da Mr. Jammo – un migrante a bordo del barcone in difficoltà – nella telefonata giunta all'IMRCC alle 12.40: «the boat is going down, please [...] we have two children injured [...] we have more than one hundred kids [...] about one hundred children, one hundred women and maybe one hundred men [...] we are going to die [...] the boat is going own [...] I said to you there about a half meter water in it, in the boat, at the bottom of it» (v. pp. 33-34 della sentenza).

12. Si legge nella trascrizione della telefonata intercorsa tra le autorità italiane e maltesi: «he told me that he is a doctor but, other information I don't have. That on board there is maybe two children injured [...] and this moment they have problem with engine».

13. Si veda pp. 47-48 della sentenza.

14. A p. 50 della sentenza è riportato il testo del fax inviato alle 15.09 da MRCC Roma a MRCC Malta: «Dear Sirs, with reference to your fax n. 624/2013 dated today, we inform you that Italian Coast Guard has no assets in the area. Furthermore, as we referred in our previous fax, in the area there are two ships in transit. We also know that there is one Italian Navy ship that is in patrolling approximately in that area. Best regards».

15. Si apprende dal sito della Ministero della difesa che «Dal 1959 la Marina militare assicura la presenza navale continua nelle acque internazionali dello Stretto di Sicilia interessate maggiormente alle attività di pesca delle flotte pescherecce siciliane. La Vigilanza Pesca (Vi.Pe.) ha il compito di assicurare il libero esercizio dell'attività di pesca dai pescherecci nazionali, in acque internazionali, nel pieno rispetto delle leggi nazionali vigenti. Le navi della Marina esercitano le funzioni di Polizia giudiziaria, riconosciuta ai Comandanti delle navi da guerra in acque internazionali. Le aree di gravitazione dei pescherecci, in relazione alla loro pescosità, sono mediamente porzioni di alto mare prospicienti alle coste tunisine e libiche. Alla Vi.Pe. partecipa una nave, in genere un pattugliatore d'altura, continuativamente in mare, che assicura la sorveglianza dell'intera area di operazioni posta nello Stretto di Sicilia, tra le Isole Pelagie e la Tunisia».

16. Alle 16.00 nave Libra si trova ancora in pattugliamento Vi.Pe. e alle 16.20 nave Espero si appronta ad assumere il ruolo di C.F.M. (controllo flussi migratori) per un'esercitazione (che durerà fino alle 17.25): una manovra voluta dal secondo imputato, strumentale a rendere indispensabile l'attività Vi.Pe. di Libra posto che, se Espero fosse risultata impegnata in altro, Libra sarebbe rimasto l'unica unità marina predisposta per la Vi.Pe.

17. Si veda p. 49 della sentenza.

un'esercitazione¹⁸; nel frattempo, ordina a nave Libra di continuare le attività di pattugliamento e di non avvicinarsi al barcone, mantenendosi anzi a una distanza di venti miglia dallo stesso, in modo da non farsi vedere dalla motovedetta che nel frattempo le autorità maltesi avevano inviato per verificare la situazione del barcone (CINCNAV a Comandante Libra: «tu non ti far vedere sennò mettono motore in avaria e roba varia e non si avvicinano più»); più tardi in una comunicazione interna al CINCNAV un ufficiale chiede all'imputato «al Libra cosa gli diciamo?» e questi risponde «Che non deve stare tra i coglioni quando arrivano le motovedette [...] che sennò questi se ne tornano indietro»).

Alle 16.22 – momento ritenuto dirimente nelle valutazioni della Procura – IMRCC riceve un fax da RCC Malta ove si comunica che il velivolo inviato in ricognizione aveva localizzato il barcone con circa 250 persone a bordo, descrivendolo come sovraccarico ed instabile e chiedendo di dare indicazioni alla nave militare italiana avvistata (il Libra) – che risultava essere la più vicina, trovandosi a circa 19 miglia – di dirigere verso i migranti per valutare la situazione e prestare soccorso se necessario. Invece di dare immediato seguito alle richieste di Malta, le autorità italiane proseguono nel loro atteggiamento attendista. In particolare, il primo imputato (IMRCC) ordina ai propri sottoposti di non allertare nave Libra e di non passare il contatto telefonico della nave ai maltesi¹⁹; il secondo (CINCNAV) concordando con il primo circa l'intenzione di non dare a nave Libra alcun ordine di intervento, ordina alla centrale di rimanere in *stand by*²⁰. IMRCC contatta quindi telefonicamente RCC Malta, informandola della inopportunità di utilizzare a tal fine nave Libra, essendo – come preordinato con l'allontanamento di Espero – in quel momento il solo assetto disponibile per le operazioni di pattugliamento Vi.Pe.²¹.

Quaranta minuti dopo la richiesta di intervento avanzato da Malta, lo stallo creato dagli imputati cessa: MRCC Malta, infatti, avvisa che il suo velivolo ha appena riportato la notizia del ribaltamento del barcone e della presenza di persone in mare. Solo a questo punto dalle autorità italiane arrivano gli ordini di dirigere nave Libra “alla massima velocità” verso il luogo del naufragio. Giunta sul luogo, iniziano le lunghe operazioni di soccorso dei naufraghi – in collaborazione con le autorità maltesi – all'esito delle quali, tra morti e dispersi, si sono contate 286 vittime, di cui 60 bambini.

4. Le fattispecie contestate...e prescritte

Per le condotte tenute, gli imputati sono stati accusati dei reati di rifiuto di atti d'ufficio (art. 328 c.p.) e, in concorso tra loro, di omicidio colposo (art. 589 co. 1 e 3 c.p.). In particolare, al Capo sezione dell'IMRCC, si contesta di aver «omesso di richiedere di dare» l'ordine di intervento immediato e alla massima velocità a nave Libra, come espressamente richiesto dalle 16.22 da RCC Malta, essendosi limitato a “passare” le informazioni a CINCNAV; al secondo imputato, Capo sezione della sala operativa del CINCNAV, l'accusa contesta di aver omesso di dare ordine di intervento immediato a nave Libra, chiedendo di rimanere in *stand by* – pur avendo avuto notizia di tale richiesta da parte di Malta per tramite di IMRCC Roma – e di aver anzi disposto che nave Libra non fosse informata, provvedendo solo successivamente, quando ormai era tardi, a dar ordine di dirigersi alla massima velocità verso la zona indicata per verificare la situazione. Ad entrambi, nelle forme della

18. *Ivi*, p. 78.

19. *Ivi*, pp. 60-62.

20. *Ivi*, p. 62.

21. *Ivi*, ancora p. 62.

cooperazione nel delitto colposo *ex art. 113 c.p.*, si contesta, infine, di avere cagionato colposamente la morte di un numero imprecisato di persone perché, omettendo di dare tempestivamente ordine di dirigere alla massima velocità a nave *Libra*, non hanno consentito alla stessa di prestare soccorsi in tempo utile.

Queste contestazioni sono frutto di un'imputazione coatta pronunciata dal GIP presso il Tribunale di Roma il 10 novembre 2017 al termine di una lunga fase di indagini (dapprima svolte presso la Procura di Palermo e la Procura di Agrigento e poi incardinate presso la Procura di Roma) all'esito della quale la Procura, per due volte, aveva chiesto l'archiviazione del procedimento a carico di tutti gli indagati. Per il GIP, tuttavia, la mancata tempestiva emissione – in violazione della Convenzione SAR e delle altre disposizioni convenzionali e interne in materia di soccorso marittimo – degli ordini diretti all'apprestamento e alla messa a disposizione dei mezzi navali italiani prossimi alla zona in cui si trovava l'imbarcazione dei migranti in favore di MRCC Malta, nonché la susseguente morte di oltre duecento persone nel naufragio, erano fatti meritevoli di essere approfonditi nelle successive fasi processuali²².

Come vedremo nel prosieguo, per il Tribunale di Roma sussistono gli elementi costitutivi di tutti i reati ascritti e, dunque, anche la penale responsabilità degli imputati. Tuttavia, gli oltre nove anni trascorsi dai fatti, hanno determinato l'estinzione per intervenuta prescrizione di tutte le fattispecie contestate.

4.1. Il rifiuto di atti di ufficio

Come correttamente individuato dalla Procura e confermato dalle argomentazioni del Tribunale in sentenza, i ritardi, le omissioni e gli atteggiamenti attendisti dei due imputati ricadono nella fattispecie delineata all'art. 328 c.p. che punisce, con la pena della reclusione da sei mesi a due anni, «il pubblico ufficiale [...] che indebitamente rifiuta un atto del suo ufficio che, per ragioni [...] di ordine pubblico [...] deve essere compiuto senza ritardo».

Come visto, i due imputati ricoprono ruoli diversi ma per entrambi – osservano i giudici – sussiste un dovere giuridico di intervento dettato, in particolare, dalla sopracitata normativa SAR. L'art. 5 del d.p.r. n. 662/1994²³ sancisce infatti che «L'IMRCC e gli MRSC richiedono agli alti comandi competenti della Marina militare e dell'Aeronautica militare, in caso di necessità, il concorso dei mezzi navali ed aerei appartenenti a tali amministrazioni dello Stato» (co. 1) e che «Il comando e il controllo operativo dei mezzi navali o aerei della Marina militare, dell'Aeronautica militare e delle altre amministrazioni, eventualmente chiamati a concorrere alle operazioni di soccorso marittimo, sono esercitati dai rispettivi comandi competenti per giurisdizione, che terranno informati i Centri di soccorso marittimo (IMRCC, MRSC, UCG) responsabili del soccorso e del coordinamento, secondo le rispettive competenze» (co. 2).

Alla luce di tale normativa, il primo imputato, Capo della Centrale operativa del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, ossia l'organismo nazionale che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (IMRCC), una volta ricevuta l'espressa richiesta di intervento di nave *Libra* da parte di RCC Malta (avvenuta con il fax

22. Per vero, la Procura ha seguito solo parzialmente le indicazioni del GIP ed infatti ha costruito le ipotesi di rifiuto di atti d'ufficio dando espresso rilievo alle sole condotte susseguenti alle 16.22, circoscrivendo i fatti penalmente rilevanti ai soli rapporti intercorsi tra RCC Malta e IMRCC Italia, a seguito della esplicita richiesta di intervento.

23. Regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979.

delle 16.22), avrebbe dovuto rivolgere al CINCNAV – organo di raccordo tra deputato a concorrere alle operazioni SAR – una richiesta di intervento e concorso dei mezzi individuati come più vicini al *target*. Osserva puntualmente la sentenza, infatti, che l’art. 5 «vale anche quando il coordinamento dell’evento sia stato assunto da un altro Paese dell’Unione europea competente per Area SAR» dal momento che il combinato disposto dell’art. 4 del Regolamento²⁴ e dell’art. 3.1.7. della Convenzione²⁵ impongono all’IMRCC di tenere i contatti con i Centri di coordinamento del soccorso degli altri Stati, di intervenire secondo la scelta dei mezzi più idonei fornendo, a richiesta, l’assistenza all’autorità procedente e mettendo a disposizione navi, aeromobili, personale e materiale.

Le trascrizioni delle interlocuzioni tra l’IMRCC e l’omologo maltese, tuttavia, mostrano come l’imputato non abbia ottemperato al dovere impostogli *ex lege*, ma abbia anzi tenuto una condotta tesa, già prima delle 16.22, «a non disvelare la posizione del Libra per non dover intervenire su *input* dell’autorità che aveva assunto il coordinamento»²⁶. Ne sono prova, ad esempio, il fatto che Malta sia venuta a conoscenza dell’esatta posizione del Libra – già nota a IMRCC dalle 15.34, quando si trovava a 17 miglia dal barcone – solo a seguito del suo diretto avvistamento da parte dell’aereo ricognitore inviato. O ancora, i termini utilizzati nelle interlocuzioni con RCC Malta («one italian navy ship that is patrolling approximately in that area») la cui voluta genericità, tesa a “schermare” nave Libra, viene confermata nelle successive comunicazioni tra CINCNAV e IMRCC («non gli abbiamo dato la posizione...niente»). La mancanza di una chiara ed univoca richiesta di intervento rivolta all’organo di raccordo della Marina militare e le vaghe indicazioni circa la posizione di nave Libra, hanno rappresentato per i giudici «un’omissione certamente significativa nei confronti del MRCC», idonea a integrare un’omissione di atti del proprio ufficio *ex art. 328 c.p.*

Quanto al secondo imputato, a Capo della centrale operativa del CINCNAV, la sentenza è altrettanto chiara nel ravvisare anche nei suoi confronti una piena responsabilità per il medesimo reato. Nel suo caso, le condotte sono duplici, ma univocamente volte a sottrarre il Libra alle operazioni di soccorso: dapprima, sin dalle 13.17, ossia da quando era stato informato da IMRCC dell’avvenuta interlocuzione con Malta, aveva impartito una serie di direttive volte a distogliere *dalla missione* Vi.Pe. ogni altro assetto eccetto il Libra, «così da renderlo l’unico pattugliatore a protezione dei mercantili italiani a sud ovest di Lampedusa, rafforzandone l’importanza strategica per giustificare come *extrema ratio* un cambio operativo»²⁷. A questo fine aveva, infatti, distolto dalla missione Vi.Pe. il Cassiopea, facendolo rientrare ad Augusta, e aveva fatto dirigere nave Espero verso Bengasi, per un’esercitazione nel ruolo di controllo flussi migratori, rendendo di fatto il Libra l’unica nave in missione Vi.Pe. e, come tale, un assetto importante «che non era opportuno spostare». Al contempo, l’imputato era intervenuto “smorzando” la strategia sino a quel momento correttamente adottata dalla sala operativa che, non appena ricevuta notizia della situazione di *distress*, aveva provveduto a contattare Libra sollecitando a terminare ASAP (*as soon as possible*) le operazioni in corso, onde poter impiegare la nave in possibili operazioni di soccorso al

24. Testo art. 4 co. 2 reg. «Il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, quale Centro nazionale di coordinamento di soccorso marittimo (IMRCC), assicura l’organizzazione generale dei servizi marittimi di ricerca e salvataggio, coordina le operazioni di ricerca e salvataggio nell’ambito dell’intera regione di interesse italiano sul mare e tiene contatti con i Centri di coordinamento del soccorso degli altri Stati».

25. Testo art. 3.1.7. Annesso Cap. 3 Convenzione di Amburgo 1979: «Ogni parte vigila acciocché i suoi Centri di coordinamento forniscano a richiesta assistenza ad altri Centri di coordinamento di salvataggio e mettano a di loro disposizione navi aeromobili personale o materiale».

26. Si veda p. 72 della sentenza.

27. Si veda p. 74 della sentenza.

natante. Egli, tuttavia, animato dall'opposto fine di eludere ogni possibile coinvolgimento delle navi italiane nell'evento, non solo aveva ordinato che la procedura di trasbordo in corso fosse terminata "quanto prima" e non più ASAP («non dirgli ASAP che è brutto...digli semplicemente di effettuare il trasporto del modem quanto prima, punto») ma aveva altresì ordinato al *Libra* di "defilarsi" («il *Libra* non deve trovarsi tra contatto motovedetta e Malta») per non essere visto dalle unità maltesi in sopralluogo, respinto le richieste di Malta di entrare in diretto contatto con il *Libra* e omesso di avvisarlo («Sta pattugliando? Pattuglia, non gli dobbiamo dire un cazzo...») sino a giungere, a pericolo conclamato (ossia una volta che il velivolo maltese aveva avvistato il barcone in difficoltà chiedendo l'intervento del *Libra*, in quanto imbarcazione più vicina) a rifiutarsi di dare l'ordine di intervento immediato alla massima velocità al *Libra* («*stand by, stand by*»), impartito solo alle 17.14, quasi dieci minuti dopo il ribaltamento del barcone.

4.2. *L'omicidio colposo*

Accertata la presenza degli elementi costitutivi della fattispecie *ex art. 328 c.p.*, il Tribunale passa ad esaminare le responsabilità degli imputati anche per il reato di omicidio colposo, alla luce delle oltre duecento vittime del naufragio.

Ritenute pienamente dimostrate le condotte omissive oggetto dei precedenti capi di imputazione, il Tribunale osserva come le stesse siano eziologicamente collegate al ribaltamento del barcone e alla conseguente morte delle persone a bordo. In particolare, sotto il profilo del nesso causale, il Tribunale ritiene che se gli imputati avessero prudenzialmente assicurato sin da subito l'avvicinamento del *Libra* al barcone (anziché renderlo indisponibile e tacerne la posizione a Malta), il suo ribaltamento sarebbe stato scongiurato e, in ogni caso, il bilancio delle vittime sarebbe stato di molto contenuto se, al posto dello *stand by*, il Capo della sezione operativa del CINCPAV avesse dato l'ordine di dirigersi alla massima velocità non appena saputo della richiesta contenuta nel fax maltese, così anticipando di quaranta minuti l'arrivo sul posto. In altri termini, se gli imputati avessero tenuto le condotte che il ruolo ricoperto imponeva loro, l'evento così come verificatosi, sarebbe stato evitato o comunque non avrebbe avuto le stesse proporzioni.

Nella sentenza risulta provato anche l'elemento soggettivo. Sotto questo profilo il Tribunale ritiene che il dolo richiesto dall'*art. 328 c.p.* – ossia la coscienza e volontà di non adempiere all'obbligo giuridico – oltre che integrare gli estremi del delitto di rifiuto di atti d'ufficio «si atteggi anche da elemento costitutivo della colpa per inosservanza di leggi che connota l'omicidio plurimo *ex art. 589 c.p.*²⁸». Per il Tribunale, in definitiva, risultano accertate in concreto sia la violazione da parte dei garanti delle regole cautelari operanti nel caso di specie, sia la prevedibilità ed evitabilità del naufragio che le stesse miravano a scongiurare (cd. *concretizzazione del rischio*), sia, infine, la sussistenza del nesso causale tra la condotta ascrivibile ai garanti e l'evento disastroso (cd. *doppia misura della colpa*²⁹). Ed infatti il ribaltamento del barcone e l'annegamento dei migranti altro non sono che la concretizzazione del rischio specifico che le doverose azioni omesse miravano a prevenire, «un evento preventivabile e che si sarebbe potuto impedire/contenere *ex art. 43* secondo il

28. Sul punto, nelle argomentazioni, il Tribunale richiama Cass. pen., sez. IV, sent. 19.12.2017 (dep. 8.02.2018), n. 6156, Pres. Blaiotta, rel. Cappello.

29. Cfr. Cass. pen., sez. IV, sent. 5.05.2021 (dep. 3.06.2021), n. 21554, Pres. Di Salvo, Rel. Picardi. In dottrina, anche S. Canestrari, *La doppia misura della colpa nella struttura del reato colposo*, in *Ind. pen.*, 2012, p. 27 ss.

giudizio *ex ante* rapportato all'agente modello di riferimento»³⁰. L'arrivo sul posto della nave della Marina militare, quandanche non del tutto risolutivo, *con alta probabilità statistica e logica* avrebbe significativamente diminuito il rischio del verificarsi dell'evento, con non trascurabili probabilità di salvare il bene giuridico protetto³¹.

Osserva, infine, il Tribunale che nessun peso possono avere le doglianze, avanzate dalla difesa, circa l'operato dell'autorità maltese, trattandosi al più di responsabilità concorrenti che non interrompono il processo eziologico così come concretamente accertato e ricostruito. Ed infatti, come osservato anche dalle più recenti decisioni della Corte di cassazione, l'eventuale presenza di una pluralità di posizioni di garanzia e il successivo mancato intervento di un altro garante non fa venire meno il nesso di causalità tra la condotta di uno dei soggetti titolari e l'evento letale, configurandosi in tale ipotesi un concorso di cause ai sensi dell'art. 42 co. 1 c.p.³².

4.3. *La prescrizione di tutti i reati (e due questioni interessanti)*

Come si anticipava sin dalla premessa, nonostante l'avvertita gravità dei fatti in giudizio e l'ampia argomentazione circa la sussistenza degli elementi costitutivi dei reati contestati, il Tribunale non ha potuto esimersi dal rilevare l'intervenuta prescrizione di tutte le fattispecie ascritte nella rubrica.

Sul punto, due passaggi della sentenza meritano una breve disamina: le modalità di calcolo della prescrizione per il delitto di omicidio colposo plurimo e la irrilevanza di due rinvii operati dal GUP ai fini del calcolo dei periodi di sospensione della prescrizione.

Quanto al primo passaggio, innanzitutto, è opportuno osservare che nel capo di imputazione relativo all'omicidio colposo (lett. C) la Procura ha fatto riferimento all'art. 589 primo e terzo comma ma le modifiche normative intercorse tra il 2013 ed oggi devono far ritenere che il richiamo al terzo comma – formulato nella vigenza della formulazione antecedente all'intervento abrogativo della l. 41/2016 – debba oggi intendersi riferito all'attuale ultimo comma dell'art. 589 c.p., che regola appunto l'ipotesi di morte di più persone, stabilendo per il trattamento sanzionatorio il cumulo giuridico previsto per il concorso formale di reati³³. Tale precisazione è fondamentale perché serve a dare una corretta lettura del richiamo operato dall'art. 157 co. 6 c.p. laddove, tra le ipotesi di raddoppio dei termini di prescrizione, richiama il secondo e il terzo comma dell'art. 589 c.p.

30. Si veda p. 84 della sentenza; a conferma della configurabilità nel caso di specie della colpa, la sentenza richiama alcuni arresti della Cassazione, evidenziando che per la configurazione di tale elemento è sufficiente considerare «anche solo la possibilità per il soggetto di rappresentarsi una categoria di danni, sia pure indistinta, potenzialmente derivante dalla sua condotta, tale che avrebbe dovuto convincerlo ad adottare più sicure regole di prevenzione» (così Cass. n. 40785/08 e, in senso conforme, anche Cass. n. 35309/13).

31. Cfr. Cass. SU, sent. 24.04.2014 (dep. 18.09.2014), n. 38343, Pres. Santacroce, Rel. Blaiotta, ric. Espenhahn e a.; ma anche Cass., sez. IV, sent. 9.04.2019, n. 24372 (laddove afferma che «In tema di reati omissivi colposi gli obblighi impeditivi e di controllo che derivano dalla posizione di garanzia non vengono meno per il solo fatto che vi siano altri soggetti gravati da autonomi e concorrenti analoghi obblighi, e permangono fino a quando non si esaurisce il rapporto che ha legittimato la costituzione della singola posizione di garanzia») e Cass. 16843/21 sui requisiti del giudizio di alta probabilità logica per la verifica del nesso di causalità.

32. Da ultimo, Cass. sez. V, sent. 8.11.2021 (dep. 17.01.2022), n. 1788, Pres. Catena, rel. Caputo.

33. Il d.l. 23.05.2008, n. 92, conv. con modif. in l. 24.07.2008, n. 125 ha introdotto all'art. 589 c.p. il comma 3 richiamato nella contestazione, che regolava ipotesi di omicidio colposo commesso in violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale; tale comma è stato poi abrogato dall'art. 1 co. 3 lett. d) della l. 23.03.2016, n. 41, che ha introdotto i reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime.

riferendosi però, stante l'intervento della novella normativa, alle attuali ipotesi di omicidio colposo commesse con violazione delle norme di prevenzione degli infortuni sul lavoro (co. 2) o nell'esercizio abusivo di una professione (co. 3), e dunque non ai casi di omicidio colposo plurimo come quello in esame.

Proprio con riferimento a questa fattispecie i giudici richiamano e condividono il consolidato orientamento giurisprudenziale secondo cui «il reato di omicidio colposo plurimo non è configurabile come reato unico ma come concorso formale di più reati, unificati soltanto *quoad poenam*, sicché il termine di prescrizione del reato va computato con riferimento a ciascun evento morte, dal momento in cui ciascuno di essi si è verificato»³⁴. In altri termini: ai fini della prescrizione, a nulla rileva la diversa (e più severa) pena prevista dall'art. 589 co. 4 per i casi di omicidio plurimo, dovendo il calcolo prendere in considerazione la pena stabilita per l'ipotesi base, e dunque la pena pari nel massimo a cinque anni. Escluso ogni altro modo di computo della pena massima cui ancorare un diverso termine di prescrizione, il Tribunale ravvisa – come per la fattispecie ex 328 c.p. – in sette anni e sei mesi il termine massimo di prescrizione del reato di omicidio colposo plurimo, calcolato aggiungendo al termine minimo di sei anni previsto dall'art. 157 co. 1 c.p., l'aumento massimo previsto dall'art. 161 co. 2 c.p. in caso di interruzioni (pari a un quarto del tempo necessario alla prescrizione)³⁵.

Un secondo passaggio interessante affrontato dai giudici romani riguarda, invece, la (ir)rilevanza di alcuni rinvii disposti in fase predibattimentale che, secondo la tesi difensiva condivisa dal Tribunale, non valgono a integrare ipotesi di sospensione dei termini di prescrizione. In particolare, sono due le sospensioni oggetto di contestazione: la prima riguarda un rinvio disposto dal GUP al fine di attendere la decisione della Cassazione su un ricorso presentato da uno dei due imputati, la seconda attiene ad un altro rinvio disposto, questa volta, in concomitanza dell'avvenuta decisione della Cassazione, per conoscerne le motivazioni. In entrambi i casi il GUP, nell'accordare il rinvio, ha disposto la sospensione del corso della prescrizione, incorrendo però per due volte in un errore interpretativo.

Partendo da una considerazione sul ruolo della sospensione della prescrizione – istituto che andando a svantaggio dell'imputato impone una stretta interpretazione delle norme che lo disciplinano – i giudici osservano che i casi di sospensione previsti *ex lege* non possono essere oggetto di alcuna forzatura interpretativa di tipo estensivo. La prima richiesta di rinvio, pur inizialmente sollecitata dal difensore di uno dei due imputati, è stata fatta propria dal GUP che l'ha ritenuta «rilevante» e «pregiudiziale». Ma il rinvio in attesa della pronuncia della Cassazione, secondo il Tribunale, non rientra in alcuna delle ipotesi di sospensione previste dalla legge (artt. 3 e 479 c.p.p.) e neppure può essere ricompresa tra i «casi di deferimento della questione ad altro giudice» nominati dall'art. 159 co. 1 c.p., che concernono solamente le devoluzioni alla Corte costituzionale o altro giudice, come quello europeo, per la soluzione di questioni pregiudiziali. In accordo con la consolidata giurisprudenza di legittimità sul punto, il rinvio disposto dal giudice per la pendenza di un

34. Così Cass. sez. IV, sent. 7.09.2015, n. 36024, richiamata in sentenza.

35. Il rifiuto di atti d'ufficio (art. 328 c.p.) ha una pena massima pari a due anni; l'omicidio colposo plurimo, come abbiamo appena visto, per il calcolo della prescrizione fa riferimento alla pena del comma 1, pari nel massimo a 5 anni. Di conseguenza, si applica per entrambe le fattispecie la disciplina generale di cui all'art. 157 co. 1 che prevede, per i delitti, un tempo di prescrizione non inferiore a 6 anni. Ai sensi dell'art. 161 co. 2, poi, si prevede che in nessun caso l'interruzione della prescrizione può comportare l'aumento di più di un quarto del tempo necessario a prescrivere (dunque, ai sei anni devono aggiungersi 1 anno e 6 mesi), raggiungendo così il termine massimo di prescrizione di 7 anni e 6 mesi, cui vanno aggiunti i periodi di sospensione.

giudizio di legittimità dà luogo a una sospensione di tipo facoltativo, che non può esplicitare i suoi effetti sui termini di prescrizione, al pari di quanto avviene per la sospensione disposta ai sensi dell'art. 479 c.p.p. per la pendenza del giudizio civile³⁶. Non solo, anche la scelta del giudice di far proprie le ragioni del rinvio ha influito: secondo la Cassazione, infatti, «in tema di prescrizione del reato, nel concorso di due fatti che legittimano il rinvio del dibattimento, l'uno riferibile all'imputato o al difensore e l'altro al giudice, deve accordarsi la prevalenza a quello riferibile al giudice e pertanto il rinvio non determina la sospensione del corso della prescrizione»³⁷.

Allo stesso modo deve ritenersi escluso dal calcolo dei giorni di sospensione il rinvio dell'udienza richiesto dai Pubblici Ministeri interessati a conoscere le motivazioni della decisione della Cassazione dal momento che «il rinvio del dibattimento su richiesta del PM non dà luogo a sospensione dei termini di prescrizione del reato quando la difesa dell'imputato» come nel caso in esame «non abbia espressamente aderito, limitandosi soltanto a nulla opporre alla richiesta».

Alla luce di tutte queste considerazioni, e tenuto conto dei 310 giorni di valida sospensione, il termine di prescrizione si è attestato a 8 anni 4 mesi e 10 giorni, con estinzione dei reati alla data del 21 febbraio 2022, ossia circa dieci mesi prima della data dell'udienza.

4.4. *Altri esiti possibili?*

Un diverso esito circa la prescrizione del reato di omicidio si sarebbe potuto avere solo se i giudici avessero ravvisato quale elemento soggettivo della fattispecie il dolo, nella sua forma eventuale. Tale impostazione avrebbe certamente esteso il termine di prescrizione, evitando l'estinzione del reato al momento della pronuncia della sentenza.

Non vi sono, tuttavia, tentennamenti del Tribunale sull'elemento soggettivo da attribuire all'omicidio: in oltre ottanta pagine di sentenza, solo poche righe sono dedicate alla esclusione del dolo eventuale. Si legge: «Il dolo dell'art. 328 comma primo c.p., quale coscienza e volontà di non adempiere l'obbligo giuridico [...] oltre che a integrare gli estremi del delitto di rifiuto di atti d'ufficio, si atteggia anche ad elemento costitutivo della colpa per inosservanza di leggi che connota l'omicidio plurimo ex art. 589 c.p., una colpa con previsione ma senza mai accettare preventivamente il rischio che il barcone potesse affondare o capovolgarsi (dolo eventuale)»³⁸. Sebbene la linea di demarcazione tra colpa cosciente e dolo eventuale si presti, in giurisprudenza, ad ampie e note riflessioni volte a tratteggiare gli elementi costitutivi dell'uno e dell'altro e i criteri per correttamente individuarli nel caso concreto³⁹ e sebbene una più ampia argomentazione avrebbe fugato ogni dubbio sul punto, la vicenda in esame ci sembra correttamente inquadrata nell'alveo della colpa cosciente⁴⁰.

36. Così Cass. 48203/2017 e Cass. 48212/2019, richiamate in sentenza.

37. Così Cass. sez. V, sent. 24.06.2019 (dep. 3.09.2019), n. 36990, CED 277533-01.

38. Si veda p. 85 della sentenza.

39. Per una panoramica della casistica, A. Aimi, *Dolo eventuale e colpa cosciente al banco di prova della casistica. Analisi e critica della giurisprudenza in materia*, in *Dir. pen. cont. – Riv. trim.*, fasc. 3.2013, pp. 301-345. Più recentemente, V. Mongillo, *Il lato oscuro della rappresentazione: riflessioni sulla colpa con previsione alla luce della sentenza Schettino*, in *Dir. pen. cont. – Riv. trim.*, fasc. 2.2018.

40. Dubbi su una responsabilità a titolo di dolo eventuale sono avanzati da E. Rolfi, *Il Tribunale di Roma, nove anni dopo, sul "naufragio dei bambini": un problematico caso di prescrizione dei reati e di "responsabilità" delle autorità italiane*, in *Sist. pen.*, 21 aprile 2023, che ancora le possibili argomentazioni circa la sussistenza del dolo eventuale, alla

Richiamando il noto arresto sul tema delle Sezioni unite del 2014, per la sussistenza del dolo eventuale è necessario che l'agente «si sia chiaramente rappresentata la significativa possibilità di verifica dell'evento concreto e, ciò nonostante, dopo aver considerato il fine perseguito e l'eventuale prezzo da pagare, si sia determinato ad agire comunque, anche a costo di causare l'evento lesivo, aderendo ad esso, per il caso in cui si verifichi»⁴¹. Tale adesione, tuttavia, non è provata agli atti. Benché gli imputati potessero dirsi consapevoli delle condizioni precarie del barcone (e dunque del rischio del suo affondamento) sin dalle prime chiamate di emergenza ricevute, tuttavia, oltre a questa prima fase rappresentativa, non può dirsi provata l'adesione all'evento lesivo. In altri termini, è ragionevole ritenere che dal tono e dai contenuti delle chiamate di emergenza ricevute, gli imputati si fossero rappresentati la *significativa possibilità* di un naufragio, tuttavia, dalle successive comunicazioni non sembra potersi desumere l'accettazione della morte dei migranti a bordo del barcone quale prezzo da pagare per il raggiungimento del fine perseguito, ossia la sottrazione di nave *Libra* alle operazioni di soccorso. Piuttosto, può dirsi che gli imputati, pur avendo concretamente presente la connessione causale tra la violazione delle norme cautelari e l'evento illecito, si siano astenuti «dall'agire doveroso per trascuratezza, imperizia, insipienza, irragionevolezza o altro biasimevole motivo»⁴².

5. Osservazioni finali

Quando le operazioni di soccorso dei barconi di migranti nel Mediterraneo arrivano davanti a un giudice italiano, solitamente gli addebiti sono rivolti ai capitani delle ONG, ai membri dell'equipaggio o i migranti stessi, nella gran parte dei casi accusati di favoreggiamento dell'immigrazione irregolare, ai sensi dell'art. 12 TU imm. La giurisprudenza su questi casi, ormai, è cospicua e se per le ONG – è bene ricordarlo – nonostante le molte indagini avviate non si contano ad oggi rinvii a giudizio, né tantomeno sentenze di condanna⁴³, la situazione è ben diversa per i migranti. Sotto l'etichetta di

consapevolezza delle condizioni precarie dell'imbarcazione, conosciute da IMRCC Roma eppure taciute all'omonimo maltese, e alla sottrazione «a qualsiasi costo» di nave *Libra* all'attività di soccorso che, nei termini in cui viene ricostruita, «potrebbe sottendere una piena prospettiva e adesione all'evento naufragio e quindi alla morte dei passeggeri».

41. SU, sent. n. 38343/20114, cit.

42. Sempre SU, sent. n. 38343/20114, cit. Condurrebbe alla medesima conclusione anche l'adattamento al caso concreto di un'altra massima delle SU del 2014 (CED. 261105-01): «In tema di elemento soggettivo del reato, per la configurabilità del dolo eventuale, anche ai fini della distinzione rispetto alla colpa cosciente, occorre la rigorosa dimostrazione che l'agente si sia confrontato con la specifica categoria di evento che si è verificata nella fattispecie concreta aderendo psicologicamente ad essa e a tal fine l'indagine giudiziaria, volta a ricostruire l'«iter» e l'esito del processo decisionale, può fondarsi su una serie di indicatori quali: a) la lontananza della condotta tenuta da quella doverosa; b) la personalità e le pregresse esperienze dell'agente; c) la durata e la ripetizione dell'azione; d) il comportamento successivo al fatto; e) il fine della condotta e la compatibilità con esso delle conseguenze collaterali; f) la probabilità di verifica dell'evento; g) le conseguenze negative anche per l'autore in caso di sua verifica; h) il contesto lecito o illecito in cui si è svolta l'azione nonché la possibilità di ritenere, alla stregua delle concrete acquisizioni probatorie, che l'agente non si sarebbe trattenuto dalla condotta illecita neppure se avesse avuto contezza della sicura verifica dell'evento (cosiddetta prima formula di Frank)».

43. L. Masera, *L'incriminazione dei soccorsi in mare: dobbiamo rassegnarci al disumano?*, in *Questione giustizia*, fasc. 2/2018, pp. 225-238; S. Zirulia, *Caso Sea Watch (Carola Rackete): archiviate le accuse di favoreggiamento dell'immigrazione irregolare e rifiuto di obbedienza a nave da guerra*, in *Sist. pen.*, 17 gennaio 2022; A. Spena, *Smuggling umanitario e scriminanti*, in *Riv. it. dir. e proc. pen.*, 2019, p. 1902; C. Pitea - S. Zirulia, *“Friends, not Foes”: qualificazione penalistica delle attività delle ONG di soccorso in mare alla luce del diritto internazionale e tipicità della Condotta*, in *SIDBlog*, 26 luglio 2019;

‘scafista’, attribuita a chiunque che, ai sensi dell’art. 12 TU imm., abbia avuto un ruolo nel viaggio verso le coste italiane (da chi effettivamente organizza il viaggio, sino a chi viene incaricato, magari dietro minaccia, di guidare il barcone, o di gestire il GPS) molti migranti vengono condannati a lunghe pene detentive, per aver facilitato, oltre al proprio, l’ingresso di altri stranieri irregolari (è il cd. fenomeno del *self-smuggling*)⁴⁴.

Oltre a dare voce alla tragica vicenda del “naufragio dei bambini”, la sentenza in commento si distingue per aver di fatto “condannato” un episodio di voluto e inaccettabile attendismo nei soccorsi da parte delle autorità italiane preposte a tali operazioni.

Ci siamo già soffermati sulla scelta del giudice di dimostrare e argomentare ampiamente la sussistenza degli elementi costitutivi di tutti i reati ascritti in rubrica, pur potendosi limitare, ai sensi dell’art. 129, co. 2 c.p.p., ad escludere che dagli atti risultasse evidente la necessità di assolvere gli imputati. Ora possiamo provare a spendere qualche riflessione sulle ragioni di tale scelta e sui suoi effetti. Occorre, innanzitutto, ricordare che all’indomani del naufragio la vicenda aveva attirato l’attenzione non solo dei *media* nazionali ma, come prevedibile, dell’intera Comunità internazionale. Oltre al clamore mediatico⁴⁵, infatti, la vicenda aveva assunto interesse internazionale in seguito alla decisione di alcuni sopravvissuti e parenti delle vittime di rivolgersi al Comitato ONU per i diritti umani, lamentando sia l’inadeguatezza delle misure adottate dall’Italia nelle operazioni di soccorso (in violazione dell’art. 6 del Patto internazionale sui diritti civili e politici) sia l’inefficienza delle indagini condotte dalle autorità italiane in merito al naufragio (ancora una volta in violazione dei diritti dei loro parenti ai sensi dell’art. 6, in combinato disposto con l’articolo 2 (3), del Patto)⁴⁶. Con decisione resa pubblica il 27 gennaio 2021, il Comitato, pur riconoscendo che la responsabilità principale dell’operazione di salvataggio spettasse a Malta, ha ritenuto che l’Italia non avesse dimostrato di aver adempiuto agli obblighi di diligenza previsti dall’articolo 6 (1) del Patto, non avendo fornito adeguate spiegazioni in merito alla mancata risposta tempestiva alla richiesta di soccorso, alle incomplete

S. Bernardi, *I (possibili) profili penalistici delle attività di ricerca e soccorso in mare*, in *Dir. Pen. Cont. – Riv. trim.*, fasc. 1/2018, pp. 134-144.

44. A. Spina, *Favoreggiamento dell’immigrazione irregolare vs. traffico di migranti: una dicotomia rilevante nell’interpretazione dell’art. 12 TUI? (Ragionando su Corte cost. 63/2022)*, in questa Rivista, n. 3/2022, pp. 239-267; A. Ricard-Guay, *Criminalizing migrants who steer the dinghies in the Mediterranean: A collateral effect of migration management?*, Florence, European University Institute, Working Paper RSCAS n. 32/2018; F. Patanè, M.P. Bolhuis, J. van Wijk, H. Kreiensiek, *Asylum-Seekers Prosecuted for Human Smuggling: A Case Study of Scafisti in Italy*, in *Refugee Survey Quarterly*, n. 39/2020, pp. 39, 123-152; Z. Campbell, *The Wrong Catch*, in *The Intercept* weblog, 16 settembre 2017; L. Borghi, A. Biondo, *Country Report Italy*, in S. Belleza, T. Calandrino (ed.), *Criminalization of Flight and Escape Aid*, Borderline Europe, Hamburg, 2017, pp. 168-201; G. Mentasti, *The criminalisation of migration in Italy: Current tendencies in the light of EU law*, in *New Journal of European Criminal Law*, vol. 13(4) 2022, pp. 502-525.

45. In Italia, in particolare, si segnala l’inchiesta di F. Gatti, *Così l’Italia ha lasciato annegare 60 bambini: in esclusiva le telefonate del naufragio*, pubblicata su *L’Espresso*, 8 maggio 2017.

46. Cfr. UNHCR COMMITTEE, Views adopted by the Committee under article 5 (4) of the Optional Protocol, concerning communication No. 3042/2017, 27.01.2021 (in particolare parr. 8.5 e 9). Ai sensi dell’art. 6 co. 1 del Patto – adottato dall’Assemblea Generale delle Nazioni Unite con Risoluzione 2200A (XXI) del 16 dicembre 1966 e ratificato dall’Italia con legge n. 881 del 25 ottobre 1977, in vigore dal 15 dicembre 1978 – «1. Il diritto alla vita è inerente alla persona umana. Questo diritto deve esser protetto dalla legge. Nessuno può essere arbitrariamente privato della vita» mentre, ai sensi dell’art. 2 co. 3 «Ciascuno degli Stati Parti del presente Patto s’impegna a: a) Garantire che qualsiasi persona, i cui diritti o libertà riconosciuti dal presente Patto siano stati violati, disponga di effettivi mezzi di ricorso, anche nel caso in cui la violazione sia stata commessa da persone agenti nell’esercizio delle loro funzioni ufficiali; b) Garantire che l’autorità competente, giudiziaria, amministrativa o legislativa, od ogni altra autorità competente ai sensi dell’ordinamento giuridico dello Stato, decida in merito ai diritti del ricorrente, e sviluppare le possibilità di ricorso in sede giudiziaria; c) Garantire che le autorità competenti diano esecuzione a qualsiasi pronuncia di accoglimento di tali ricorsi».

informazioni fornite a RCC Malta, nonché al ritardo nell’invio di nave *Libra*, che si trovava a solo un’ora di distanza dalla nave in difficoltà, anche dopo essere stato formalmente richiesto dalla RCC Malta⁴⁷.

Ma non solo, il Comitato ha parimenti ritenuto inadeguate le spiegazioni fornite dall’Italia con riguardo alla lunga durata dei procedimenti interni (che al momento della decisione del Comitato erano ancora in corso), non ritenendo al tal fine sufficienti i generici riferimenti alla loro complessità. L’Italia, dunque, è venuta meno anche ai doveri di rapida ed efficace indagine sulle accuse di violazione del diritto alla vita, in violazione dell’art. 6 (1) in combinato disposto con l’art. 2 (3) del Patto⁴⁸. Proprio quest’ultimo profilo, verosimilmente, ha spronato i giudici romani a una così ampia motivazione in una vicenda giudiziaria che, a prescindere dalle difficoltà, ha impiegato troppo tempo per giungere a una conclusione⁴⁹.

Nonostante gli oltre nove anni trascorsi dai fatti oggetto del giudizio, la sentenza sembra toccare un tema, purtroppo, più che mai attuale. A soli pochi mesi dalla pronuncia della sentenza del Tribunale di Roma, un altro drammatico naufragio – quello di *Cutro*, del 26 febbraio 2023, costato la vita a 94 persone, di cui 35 bambini – è tornato a mettere in discussione l’operato della macchina dei soccorsi italiani. All’indomani della tragedia, mentre il Consiglio dei Ministri approvava all’unanimità un nuovo decreto-legge espressamente volto a rafforzare gli strumenti di «contrasto ai flussi migratori illegali e all’azione delle reti criminali che operano la tratta di esseri umani»⁵⁰, la magistratura ha aperto un fascicolo per i reati di favoreggiamento dell’immigrazione irregolare, disastro colposo e morte come conseguenza di altro reato a carico dei presunti scafisti, individuati tra gli stessi sopravvissuti al naufragio⁵¹. Nel frattempo, proprio richiamando le conclusioni del Tribunale di Roma, giunte pochi mesi prima, molte associazioni della società civile italiana ed europea hanno presentato un esposto collettivo alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Crotone per chiedere di fare luce sui motivi del mancato intervento in soccorso dei migranti e sulle possibili responsabilità delle autorità coinvolte, alla luce della normativa interna e internazionale in materia di soccorsi⁵².

Nel momento in cui si scrive le indagini sono in corso e, dalle prime ricostruzioni⁵³, sembrerebbe che l’imbarcazione naufragata a pochi metri dalla spiaggia di Steccato di *Cutro*

47. Così par. 8.5. UNHCR COMMITTEE cit.

48. A propria giustificazione l’Italia aveva ricondotto i tempi processuali alla particolare complessità della vicenda: «As concerns the merits of the communication, the State party notes that a very complex judicial investigative procedure has been opened into the incident. It notes that the process has involved different tribunals and has been carried out with the aim of “verifying the modus operandi of all the assets involved in the general international scenario, including over six months before the tragic events and thus, not only with specific regard to the case under reference”. The intervention at the level of the Supreme Court has also been necessary, in order to establish whether the investigation should fall under the competence of military or ordinary courts. The Supreme Court has determined that the investigation falls under ordinary jurisdiction before the Rome ordinary Tribunal» (par. 4.6. UNHCR COMMITTEE cit.).

49. In questo senso anche E. Rolfi, *Il Tribunale di Roma, nove anni dopo, sul “naufragio dei bambini”*, cit.

50. Per un commento critico a tale intervento normativo, L. Masera, *Le disposizioni penali del d.l. 20/2023. Ancora un insensato inasprimento delle sanzioni in materia di favoreggiamento dell’immigrazione irregolare*, in *Questione giustizia*, 3 aprile 2023.

51. Notizia comparsa sui principali quotidiani nazionali, *ex multis*: *La Repubblica (Naufragio Cutro: l’arresto del quinto dei presunti scafisti, oggi la consegna dalle autorità austriache del 27enne turco*, 28 aprile 2023).

52. Esposto presentato il 9 marzo 2023 consultabile sul sito di ASGI (presente tra i firmatari).

53. Si veda in particolare l’inchiesta del collettivo di giornalisti dell’organizzazione no-profit *Lighthouse reports* dal titolo *The Crotone Cover Up*, ri-pubblicata in Italia dal quotidiano *Domani (Omissione di soccorso: la vera storia del naufragio*

nella notte del 25 febbraio 2023 fosse stata avvistata da un velivolo di Frontex e segnalata alla Guardia di finanza italiana, che inviò verso l'imbarcazione due unità navali tornate, tuttavia, indietro per «condizioni meteo marine avverse». Benché – sembrerebbe emergere dalle prime investigazioni svolte – sia Frontex che le autorità italiane fossero consapevoli che l'imbarcazione presentasse segnali di *distress* e fosse verosimilmente carica di migranti⁵⁴, l'intervento fu gestito come una operazione di polizia, senza che un evento SAR fosse dichiarato. Solo sei ore dopo il primo avvistamento, infatti, è intervenuta una motovedetta della Guardia costiera, a seguito dell'allarme lanciato da alcuni pescatori che si trovavano sulla spiaggia, trovando però il barcone già infranto nella secca antistante la spiaggia.

Provando a tirare le fila, si potrebbe dire che gli effetti della sentenza del Tribunale di Roma sembrano destinati a prodursi sia nel caso concreto, per quanto travolto dalla intervenuta prescrizione dei reati ascritti, che nel lungo periodo. Sotto il primo profilo, le argomentazioni dei giudici sull'astratta configurabilità dei reati contestati agli imputati – due pubblici ufficiali a capo di importanti Centri operativi nella gestione delle operazioni SAR – hanno in parte riscattato il profilo della magistratura italiana, tacciata dal Comitato dei diritti umani dell'ONU di non essere in grado di svolgere “indagini serie ed approfondite” sulla vicenda. Se la prescrizione dei reati ha escluso la responsabilità penale degli imputati, la riscontrata presenza di tutti gli elementi delle fattispecie contestate ha sicuramente dato un importante segnale alle autorità coinvolte, auspicabilmente richiamandole ai propri doveri.

L'impressione, dopo la lettura delle molte pagine di trascrizioni delle comunicazioni intercorse tra gli imputati e gli operatori dei rispettivi uffici, è quella di un pericoloso scollamento dalla realtà, dovuto, in parte, probabilmente alla quotidianità con situazioni di barconi in *distress* nel Mediterraneo e, in parte, all'insofferenza verso il *modus operandi* del RCC maltese, dovuto alla insufficienza dei suoi mezzi che, molto spesso, comporta l'intervento delle unità italiane anche al di fuori della propria zona SAR. Uno scollamento, però, che non può essere accettato o accettabile: se una certa “abitudine” all'emergenza è inevitabile che si impadronisca dei comportamenti di chi, per lavoro, è destinato a farvi fronte ogni giorno (pensiamo agli operatori di un pronto soccorso), e anzi può essere d'aiuto nella gestione di situazioni che richiedono sangue freddo e lucidità, la stessa non potrebbe mai giustificare alcuna superficialità nelle azioni richieste (continuando con l'esempio di un pronto soccorso, sarebbe evidentemente inaccettabile il comportamento del *triage* che, pur non volendo la morte del paziente, improntasse la gestione del soccorso allo *stand by*, verificando fino all'ultimo la presenza di un altro ospedale disponibile).

È questo, ad avviso di chi scrive, quello che è accaduto il 13 ottobre di nove anni fa: in un contesto di diffusa insofferenza verso le modalità operative del RCC maltese, la banalizzazione della richiesta di soccorso e l'inadeguato e inaccettabile approccio delle autorità italiane coinvolte hanno causato la morte in mare di oltre duecento persone. Morti che nessuno dei due imputati desiderava – e ci sembra infatti condivisibile la prospettazione dell'omicidio nella forma colposa – ma che erano senz'altro prevedibili e sarebbero potute essere evitate (o limitate) se gli imputati, al di là dei malcelati antagonismi con i corrispettivi maltesi, avessero correttamente interpretato il senso della Convenzione SAR e ricordato il ruolo fondamentale cui erano in quel momento preposti: rispondere a una chiamata di

di Cutro, del 2 giugno 2023). Altri articoli di quotidiani nazionali riportano estratto del decreto di perquisizione adottato dalla Procura di Crotona (*Naufragio di migranti. Cutro, primi indagati per il mancato soccorso al barcone*, pubblicato sul *Avvenire*, il 1° giugno 2023).

54. Cfr. *The Crotona Cover Up*, cit.

emergenza da cui dipendeva la vita di oltre trecento persone. Si potrebbe pensare: *la banalità del male*.

Questo scollamento dalla realtà, inteso come una errata percezione del pericolo, banalizzato e ricondotto a un'incombenza da scaricare ad altri, certamente, non è un problema solo italiano. È del 13 giugno 2023 la notizia di una "nuova strage di bambini", questa volta a largo delle coste greche, che è costata la vita ad oltre seicento persone⁵⁵. Dopo gli arresti di nove sospetti trafficanti individuati tra i sopravvissuti, stanno aumentando le accuse – per ora non concretizzatesi in nessuna formale imputazione – nei confronti delle autorità greche incaricate del soccorso che, nonostante fossero state avvisate da Frontex e da alcune ONG della presenza del peschereccio sovraccarico, non sembrerebbero aver dato adeguatamente seguito alle richieste di intervento⁵⁶.

Le responsabilità dei singoli non possono certo estendersi, generalizzando, alla Guardia costiera, alla Marina militare e agli altri Centri operativi coinvolti; anzi, i dati mostrano il costante impegno delle autorità italiane nelle operazioni di *search and rescue*. Qualche numero: nel 2022 vi sono stati 949 eventi SAR, con 57.261 persone sbarcate; di questi, 673 eventi, con 39.092 persone sbarcate, sono avvenuti sotto il diretto coordinamento del IMRCC⁵⁷. La pressione data dall'intensificarsi dei flussi migratori certamente impone un grande dispiego di energie – umane ed economiche – nelle operazioni di soccorso; sono innegabili, però, le tensioni – in parte appianate dal Piano nazionale SAR 2020⁵⁸ – con il RCC maltese dovute, come riportato anche nella sentenza, alla sostanziale inadeguatezza dei mezzi maltesi rispetto all'estensione dell'area SAR che l'isola si è attribuita. Proprio l'insufficienza dei mezzi maltesi è all'origine dei frequenti coinvolgimenti della flotta italiana e spiega in parte – senza giustificare – l'atteggiamento elusivo tenuto dagli imputati, sostanzialmente volto, vista la competenza SAR, a far intervenire i maltesi (si potrebbe dire, "ad ogni costo").

In questo quadro, l'ultimo elemento da prendere in considerazione sono le ONG e, in particolare, l'incriminazione delle loro attività. Senza voler affrontare un tema già oggetto di interessanti e approfondite riflessioni, basti qui osservare che la forte stretta sulle attività SAR delle ONG, iniziata nel 2017 e da ultimo proseguita con il cd. decreto Piantedosi⁵⁹, di certo non alleggerisce il carico di lavoro delle autorità italiane. Proprio nella incriminazione dell'operato delle ONG – che avviene non più solo grazie a una ampia e vaga formulazione della fattispecie di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, ai sensi dell'art. 12 TU imm., ma anche attraverso una serie di pesanti sanzioni, penali e amministrative, poste a presidio dei più recenti divieti di transito e sosta nelle acque territoriali italiane – il

55. Notizia pubblicata dall'Agenzia ANSA (*Strage di bambini nel naufragio in Grecia, '600 morti'. Bufera sui mancati soccorsi dei greci avvisati anche dall'Italia*, del 16 giugno 2023).

56. Da alcune ricostruzioni sembrerebbe che i soccorritori greci, nel tentativo di trainare la barca, ne abbiano determinato il ribaltamento. In questi termini i risultati dell'inchiesta *Drowning in Lies* di *Lighthouse Report*, del 29 giugno 2023, non pubblicata in Italia, consultabile in lingua inglese al seguente link: <https://www.lighthousereports.com/investigation/drowning-in-lies/>.

57. I dati qui presentati sono stati raccolti da *Altraeconomia* con un accesso agli atti e pubblicati sul sito della *Rivista* il 14 aprile 2023, con un articolo a commento di D. Facchini dal titolo *Soccorsi in mare classificati come operazioni di polizia: i dati 2019-2023 certificano la prassi*.

58. F. Vassallo Paleologo, *Il nuovo Piano nazionale SAR 2020*, cit.

59. Per un commento, L. Masera, *Il d.l. Piantedosi sulle operazioni di soccorso in mare: l'ennesimo tentativo di impedire ciò che il diritto internazionale impone e il problema della depenalizzazione come fuga dalla giurisdizione*, in *Sist. pen.*, 13 febbraio 2023.

legislatore italiano mostra di accordare precedenza ad altri interessi – la protezione dei confini, la lotta ai trafficanti – rispetto al salvataggio delle vite umane in mare.

Auspicabilmente, la sentenza-monito del Tribunale di Roma, può esplicitare i suoi effetti sino a qui, riportando il dovere di soccorrere le persone in mare in cima alla lista delle priorità tanto dei singoli ufficiali preposti ai soccorsi, quanto del legislatore.