diritto internazionale
giurisprudenza catania

Simona Granieri

SPAMAR 2015

A proposito di alcune recenti iniziative assunte dalla magistratura italiana in materia di contrasto al traffico illecito di migranti

2016-3.6

Fogli di lavoro
per il Diritto Internazionale

Direzione scientifica: *Rosario Sapienza*
Coordinamento redazionale: *Elisabetta Mottese*
Redazione: *Adriana Di Stefano, Federica Antonietta Gentile*, *Giuseppe Matarazzo, Maria Manuela Pappalardo, Giuliana Quattrocchi*

Volume chiuso nel mese di settembre 2016

FOGLI DI LAVORO *per il Diritto Internazionale* è *on line*
http://www.lex.unict.it/it/crio/fogli-di-lavoro

ISSN 1973-3585
Cattedra di Diritto Internazionale
Via Gallo, 24 - 95124 Catania
Email: risorseinternazionali@lex.unict.it - Redazione: foglidilavoro@lex.unict.it
- Tel: 095.230857 - Fax 095 230489

Simona Granieri

A proposito di alcune recenti iniziative assunte dalla magistratura italiana in materia di contrasto al traffico illecito di migranti.

1. I fatti: un tentativo di ricostruzione.

Risale al 12 settembre 2013 il primo sequestro effettuato in acque internazionali dalla Guardia di Finanza, su provvedimento emesso d'urgenza dalla Procura Distrettuale, di un'imbarcazione di 30 metri utilizzata come "nave madre" impiegata nel traffico di clandestini, con contestuale fermo dei 15 componenti dell'equipaggio[1]. Si tratta di un provvedimento che si inserisce nell'ambito delle attività di indagine relative al tragico sbarco del 10 agosto dello stesso anno, quando sei migranti sono stati ritrovati morti sulla spiaggia della Playa di Catania.

Nei mesi di settembre e ottobre 2013, a seguito di comunicazioni dei pattugliatori di *Frontex* sulla presenza in alto mare di imbarcazioni "madre" cariche di persone e con al traino unità "figlie" più piccole sulle quali avviene il trasbordo dei migranti, la Guardia di Finanza è intervenuta sulle navi madre, adottando, all'esito delle attività di ispezione, provvedimenti di sequestro; a ciò ha fatto seguito, da parte della magistratura italiana, l'instaurazione di procedimenti penali a carico dei membri dell'equipaggio.

Tali iniziative assunte dalla magistratura italiana nei confronti di soggetti accusati di essere coinvolti negli sbarchi via mare di immigrati clandestini sulle coste italiane fanno emergere in modo dirompente la necessità di individuare se e in che limiti sussista la giurisdizione italiana in acque internazionali[2].

È preoccupante, a tal proposito, che la Convenzione di Montego Bay – testo normativo di riferimento obbligato nella materia del diritto del mare e unanimemente considerato come trattato di codificazione del diritto internazionale consuetudinario – non contenga disposizioni che espressamente possano consentire ad

[1] Si veda http://catania.livesicilia.it/2013/09/12/dda-sequestrata-la-nave-madre-degli-sbarchi-clandestini_258491/

[2] Si veda U. LEANZA, F. GRAZIANI, «Poteri di *enforcement* e *jurisdiction* in materia di traffico di migranti via mare: aspetti operativi nell'attività di contrasto», in *La comunità internazionale*, 2014, p. 163.

uno Stato di esercitare la propria giurisdizione nei confronti di navi straniere sospettate di trasportare immigrati clandestini in alto mare[3]. Il principio della libertà dell'alto mare e della sua libera navigazione[4] non conosce, cioè, eccezioni giustificate in funzione del contrasto al traffico di migranti, come rilevato da M. Carta[5].

Alla fine degli anni Novanta la comunità internazionale, prendendo coscienza della insufficienza della UNCLOS nella lotta al traffico di migranti e della circostanza per cui la tipologia di traffico in questione costituisce una fattispecie criminale a carattere transnazionale[6], ha dunque avviato l'*iter* per la stipula di un accordo multilaterale *ad hoc*, la "Convenzione di Palermo contro la criminalità organizzata transnazionale" del novembre 2000[7] con i relativi Protocolli, tra cui il "Protocollo addizionale alla Convenzione delle Nazioni Unite contro la criminalità organizzata transnazionale per combattere il traffico di migranti via terra, via mare e via aria"[8],

---

[3] La Convenzione di Montego Bay, dopo aver ribadito all'art. 110 il principio del divieto generale di visita in alto mare da parte di una nave da guerra su di una nave straniera, nell'enumerare le eccezioni a tale regola non vi annovera il traffico di migranti, ma solo ipotesi come la pirateria, la tratta di schiavi o l'effettuazione di trasmissioni non autorizzate; associando, tra l'altro, a ciascuna delle eccezioni in questioni misure di contrasto proporzionalmente incisive rispetto al disvalore percepito negli anni del suo concepimento.

[4] Principio sancito dall'art. 87 della Convenzione di Montego Bay.

[5] M. CARTA, «Misure di contrasto al traffico di migranti via mare», in *Il contrasto al traffico dei migranti nel diritto internazionale, comunitario e interno*, G. PALMISANO (a cura di), Milano, 2008.

[6] con implicazioni che vanno al di là della capacità dei singoli Stati, 'obbligati' dunque ad unire le proprie forza per l'adozione di misure preventive e repressive comuni.

A tal proposito si veda anche L. FEHÉR, «International Efforts Against Trafficking in Human Beings», in *Acta Juridica Hungarica,* 2000, p.181, cit "*Following the changing mentality, the efforts to find a common definition, concerning trafficking in human beings, focusing on the issue to harmonise the national and international legal measures, legal instruments aiming at combacting traffic in human beings, we are witnessing an important segment of the process towards internationalitation and europeanization of criminal law and criminal justice*".

Ancora, P. GIORDANO, «Intralcio alla giustizia: solo un lifting», in *Guida al Diritto. Il Sole 24 Ore*, n.17, 2006, p. 64: "Da tali incessanti trasformazioni, nasce la necessità di una risposta concertata tra gli Stati, e l'approntamento di strumenti di diritto penale sostanziale e processuale quanto più comuni e armonizzati, pur in presenza di forti di forti diversità culturali e diverse tradizioni giuridiche".

[7] United Nations, Convention against Transnational Organized Crime, General Assembly resolution 55/25, 15 November 2000. Entrata in vigore il 29 settembre 2003, la Convenzione è ormai vincolante anche per l'Italia, dal giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, dell'ordine di esecuzione contenuto nella legge n. 146 del 16 marzo 2006.

[8] Quanto alla specificità dei protocolli aggiuntivi alla Convenzione di Palermo, G. Michelini e G. Polimeni evidenziano come attraverso la specifica disciplina in questione la comunità internazionale ha inteso costituire "strumenti opzionali alla Convenzione principale, per coprire aree di intervento che richiedevano specificità e che non potevano essere appropriatamente affrontate nel corpo della Convenzione, secondo l'accordo che ogni strumento normativo doveva affrontare specifiche tematiche e preoccupazioni della comunità internazionale". Cit. G. MICHELINI e G.

La seconda parte del Protocollo sullo *smuggling of migrants* è espressamente dedicata al traffico di migranti via mare, prevedendo la possibilità di effettuare il blocco, l'abbordaggio e la visita del natante sospetto. E tuttavia, come rilevato da S. Trevisanut[9], il Protocollo di Palermo si allinea al diritto internazionale esistente mantenendo integra la competenza esclusiva dello Stato della bandiera sulla propria flotta.

Tale strumento, in definitiva, pur contribuendo indubbiamente ad incentivare gli Stati alla comunicazione e cooperazione, non crea un quadro normativo sufficiente a gestire tutti gli aspetti dell'immigrazione irregolare via mare, con conseguente sforzo – da parte della magistratura – di colmare un siffatto *vulnus* normativo.

Come dichiarato dall'ex Procuratore della Repubblica di Catania G. Salvi [10], la Procura distrettuale di Catania, particolarmente attiva in materia di contrasto all'immigrazione irregolare via mare stante la posizione geografica rivestita, si è trovata di fronte alla presenza di un nuovo *modus operandi* da parte delle organizzazioni criminali che gestiscono il traffico dei migranti, quello che utilizza il 'sistema della nave madre e nave figlia': si tratta di un sistema che prevede una imbarcazione in ferro di 15/20 metri (generalmente un peschereccio) carica di migranti, che traina un'imbarcazione più piccola, a volte in legno, in alto mare sino ad arrivare in un punto utile per la richiesta di aiuto. A questo punto i migranti vengono trasbordati sull'imbarcazione più piccola e lasciati alla deriva mentre la nave madre si allontana e fa rientro nel Paese di partenza.

Due sono le ipotesi che in concreto possono realizzarsi.

La prima, come descritto da U. Leanza ed F. Graziani[11], si ha quando le imbarcazioni minori, sulle quali sono stati trasferiti i migranti, abbiano fatto il loro ingresso nella zona contigua o nel mare territoriale o nelle acque interne dello Stato italiano. In questo caso, di facile risoluzione, le unità militari o in servizio intergovernativo possono procedere non solo al fermo e alla cattura delle suddette imbar-

---

POLIMENI, «Il fenomeno della criminalità transnazionale e la Convenzione delle Nazioni Unite», in E. ROSI (a cura di), *Criminalità organizzata transnazionale e sistema penale italiano*, Wolters Kluewer Italia, 2007.

[9] S. TREVISANUT, *Immigrazione irregolare via mare. Diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, Napoli, 2012.

[10] G. SALVI, «From *refoulement* to *Mare Nostrum*. The fight against the smuggling of migrants by sea: legal problems and practical solutions», The Hague, December 12, 2014.

[11] U. LEANZA, F. GRAZIANI, «Poteri di *enforcement* e *jurisdiction* in materia di traffico di migranti via mare: aspetti operativi nell'attività di contrasto», in *La comunità internazionale*, 2014, p. 179.

cazioni ma della stessa nave madre, anche qualora essa si trovi in alto mare e a prescindere dal fatto che sia o meno sprovvista di bandiera. L'esercizio di poteri coercitivi in alto mare è giustificato, infatti, dall'effettivo contatto, o *genuine link*, tra lo Stato costiero e la nave madre, la quale pur sostando al di fuori delle acque territoriali impiega proprie imbarcazioni per violare il diritto dello stato rivierasco[12]. Non appena il natante più piccolo entra nella zona contigua, si può ritenere sussistente la giurisdizione italiana e si può procedere all'esercizio dei poteri coercitivi penali sul medesimo natante e sulla nave madre.

Di gran lunga maggiori complicazioni sorgono con riferimento alla seconda ipotesi, quella in cui – dopo il trasbordo di migranti dalla nave madre al natante più piccolo – quest'ultimo si trovi ancora, al pari della nave madre, in acque internazionali. Il *link* tra Stato costiero e navi madri è qui, a prima vista, assente.

La tesi che si vuole dimostrare, tuttavia, è ben diversa. Sulla base delle considerazioni che verranno svolte, si giunge alla conclusione che, se la nave minore sulla quale sono stati imbarcati i clandestini è inequivocabilmente diretta verso la costa, lo Stato costiero è autorizzato a prendere tutte le misure necessarie per impedire che tale attività illegale sia portata a compimento – esercitando poteri di *enforcement* e *jurisdiction* – al fine di prevenire la violazione delle proprie leggi.

Divergenti sono state le ricostruzioni messe a punto dalle competenti autorità giudiziarie catanesi.

In taluni casi, i giudici hanno convalidato la tesi della Procura, circa l'esistenza della giurisdizione italiana e i poteri coercitivi in materia penale. Secondo la Procura di Catania, infatti, si può ritenere che il delitto di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina si consumi in Italia ai sensi dell'art. 6 c. 2 c.p.[13] perché le navi italiane che hanno soccorso in alto mare i migranti sono state costrette a questa condotta dalle organizzazioni di trafficanti che, consapevolmente, danno

[12] È la cosiddetta presenza costruttiva 'intensiva', prevista anche dall'art. 111 par. 4 UNCLOS: "L'inseguimento non si considera iniziato se non dopo che la nave che insegue abbia raggiunto con ogni mezzo disponibile la certezza che la nave inseguita o una delle sue lance o altre imbarcazioni, che lavorino congiuntamente alla nave inseguita utilizzata come nave madre, si trovino all'interno del mare territoriale, della zona contigua, della zona economica esclusiva o al di sopra della piattaforma continentale. L'inseguimento può cominciare solo dopo che l'ordine di arresto sia stato emesso con un segnale visivo o sonoro, a distanza adeguata perché venga ricevuto dalla nave straniera".

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

origine a questa situazione di pericolo per poi chiedere soccorso alle navi italiane; per tale motivo le organizzazioni stesse dovrebbero rispondere della condotta, in astratto criminosa, di chi accompagna i migranti in Italia (art. 54 c.3 c.p. che regola lo stato di necessità determinato dall'altrui minaccia) [14].

Sempre secondo la tesi della Procura catanese, è possibile ritenere che l'associazione finalizzata a favorire l'immigrazione clandestina possa essere considerata un'organizzazione transnazionale che commette reati anche in Italia o comunque con effetti sostanziali in Italia, radicando così la giurisdizione italiana sulla base di quanto previsto dalla Conferenza di Palermo sul crimine transnazionale e dall'art. 7 n.5 c.p.[15].

Tra i primi casi in cui i giudici hanno convalidato la tesi della Procura, si annoverano due ordinanze del Giudice per le Indagini Preliminari (GIP) presso il Tribunale di Catania, convalidate dal Tribunale del Riesame di Catania (Quinta Sezione Penale in sede di riesame) con decisioni del 07/10/2013 e del 20/02/2014.

In altri due casi, l'indirizzo seguito dal Tribunale di Catania è stato di segno opposto, rilevandosi la mancanza di giurisdizione per fatti commessi oltre il limite delle acque territoriali nazionali[16].

Queste ultime decisioni sono state, peraltro, impugnate dalla Procura della Repubblica dinanzi alla Corte di Cassazione, che ha riconosciuto la sussistenza della giurisdizione dello Stato italiano avallando l'orientamento positivo del Tribunale della Libertà di cui sopra, e avviando così una stagione nuova in materia di contrasto al traffico di migranti.

---

[14] Certo, sostiene ancora la Procura, tutto troverebbe facile soluzione con una modifica normativa, con l'inserimento cioè nell'elenco dell'art. 7 c.p. anche del delitto di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina quando la meta di destinazione è l'Italia.

[15] È punito secondo la legge italiana il cittadino o lo straniero che commette in territorio estero taluno dei seguenti reati:

1) delitti contro la personalità dello Stato;

2) delitti di contraffazione del sigillo dello Stato e di uso di tale sigillo contraffatto;

3) delitti di falsità in monete aventi corso legale nel territorio dello Stato, o in valori di bollo o in carte di pubblico credito italiano;

4) delitti commessi da pubblici ufficiali a servizio dello Stato, abusando dei poteri o violando i doveri inerenti alle loro funzioni;

5) ogni altro reato per il quale speciali disposizioni di legge o convenzioni internazionali stabiliscono l'applicabilità della legge penale italiana.

[16] Vedi ordinanza n. 1551 del 17 settembre 2013, con la quale il Tribunale di Catania, sezione per il riesame, ha annullato l'ordinanza di custodia cautelare in carcere emessa dal GIP il 29 agosto 2013; e ordinanza n. 1683 del 12/10/2013, sempre del Tribunale di Catania, sezione per il riesame.

2. Le ordinanze del Tribunale di Catania in sede di riesame ex art. 309 c.p.p.

Le decisioni del Tribunale del Riesame di Catania del 07/10/2013 e del 20/02/2014 sopra menzionate costituiscono una assoluta novità nel panorama giurisprudenziale nazionale.

Il Tribunale della Libertà catanese si è trovato in entrambi i casi di fronte ad ordinanze del GIP, rispettivamente del 16 settembre 2013 e del 4 febbraio 2014, con cui era stata disposta l'applicazione della misura custodiale in carcere ritenendo sussistente a carico dei ricorrenti gravi indizi di colpevolezza in ordine ai delitti di partecipazione ad una associazione finalizzata al favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, aggravato.

I nodi che ha dovuto sciogliere il Tribunale, rilevanti ai fini del nostro discorso, sono due: l'esistenza della giurisdizione italiana e la legittimazione dello Stato italiano a esercitare, nelle vicende in questione, poteri di coercizione personale (arresto) e reale (sequestro della nave madre) in acque internazionali, ambito nel quale è avvenuta la scoperta della nave posta in sequestro e dell'equipaggio condotto nel territorio dello Stato e lì tratto in arresto.

Quanto al primo profilo, relativo alla sussistenza della giurisdizione italiana, i giudici muovono da una ricostruzione unitaria dei 'diversi insiemi collettivi' rilevati, i quali "lungi dall'operare alla stregua di compartimenti stagni, tra loro autonomi e non comunicanti, interagivano e si mantenevano in costante raccordo reciproco, con la consapevolezza di cooperare all'attuazione di un progetto delittuoso e di speculazione lucrativa unitario e organico. […] Ciò avvalora la conclusione che si tratti di attività illecita necessariamente organizzata secondo procedure e metodi sperimentali e seriali, rivolti alla consumazione di plurimi delitti di illecito favoreggiamento dell'immigrazione illegale e capillare predisposizione di uomini, mezzi e capitali, con una intensificazione delle attività di illecito afflusso di migranti in epoca recente, in parallelo allo stato di disagio e turbolenza interna attraversato dai Paesi di precipua provenienza dei migranti. E allora, la conduzione della nave madre per il corso principale della traversata, fino a quando sostanzialmente la stessa naviga nell'alveo delle acque internazionali, e il successivo pianificato trasbordo dei migranti nell'ultimo tratto di viaggio (lo 'scarico', come cinicamente indicato nella ricostruita conversazione tra i trafficanti stessi), non rappresentano altro che tasselli di una catena più articolata e strutturata. Tale procedura deve ragionevolmente ritenersi essa stessa frutto di un disegno volto a preservare il peschereccio principale

('nave madre') e il suo più nutrito e professionale equipaggio da possibili attività di captazione investigativa ad opera delle Forze dell'Ordine dei Paesi europei rivieraschi, e quindi a tenerlo al riparo dall'esercizio della giurisdizione dei suddetti Paesi, tra i quali l'Italia"[17].

Valutata la sussistenza della gravità indiziaria con riguardo a entrambi i delitti contestati, può essere sciolto in senso positivo il nodo relativo alla giurisdizione. "Ai fini della giurisdizione italiana, ai sensi dell'art. 6 c.p., […] è necessario che l'azione o l'omissione che costituisce il reato sia avvenuta in tutto o in parte nel territorio dello Stato ovvero è sufficiente che nel territorio dello Stato si sia verificato l'evento che è conseguenza dell'azione od omissione. Ora, la circostanza che l'attività di trasporto dei migranti a bordo della nave madre si sia arrestata in acque internazionali dapprima per il volontario e pianificato trasbordo del suo carico umano sulla nave figlia e poi in virtù dell'intervento di soccorso prestato dalle forze italiane, autrici di fatto della restante attività di trasporto fino alle acque nazionali e del procurato ingresso nello Stato di una moltitudine di cittadini extracomunitari, non recide affatto il collegamento con il territorio dello Stato, e dunque non impedisce il riconoscimento della giurisdizione italiana"[18].

Viene rilevata, in definitiva, l'impossibilità di frazionare la sequenze procedimentali all'interno delle quali si inseriscono le condotte dei ricorrenti, stante la inscindibile unitarietà di tali sequenze stesse, così partorite nella mente delle relative organizzazioni criminali transnazionali.

Venendo adesso al secondo profilo, relativo alla legittimazione dello Stato italiano a esercitare, nelle vicende in questione, poteri di coercizione personale (arresto) e reale (sequestro della nave madre) in acque internazionali, viene in entrambe le decisioni fatto rimando alla Convenzione di Montego Bay, la quale all'art. 110 c. 1 richiama "gli atti di ingerenza in alto mare che derivino da poteri conferiti dai Trattati".

Nel novero dei trattati internazionali va iscritto indubbiamente il Protocollo relativo allo *smuggling of migrants* del 2000, il quale all'art. 8 par. 7 dispone: "Uno Stato Parte che ha ragionevoli motivi per sospettare che una nave è coinvolta nel traffico di migranti via mare e che questa è senza nazionalità, o può essere assimilata ad una nave senza nazionalità, può fermare e ispezionare la nave. Se il sospetto è confermato da prove, detto Stato Parte prende misure opportune, conformemente al relativo diritto interno ed internazionale". E allora, continuano i giudici, "il richia-

[17] Cit. Decisione del Tribunale di Catania in sede di riesame ex art. 309 c.p.p. del 07/10/2013.

[18] Cit. Decisione del Tribunale di Catania in sede di riesame ex art. 309 c.p.p. del 20/02/2014.

mo al diritto interno e internazionale può contribuire proprio a identificare le misure appropriate da adottare, tra le quali appunto il sequestro del natante con la relativa conduzione coatta al porto dello Stato e l'arresto dell'equipaggio, una volta approdato nel territorio dello Stato.

In tal senso, l'art. 9-bis del Decreto Lgs. 286/1998 prevede che la nave italiana in servizio di polizia, che incontri nel mare territoriale o nella zona contigua, una nave, di cui si ha fondato motivo di ritenere che sia adibita o coinvolta nel trasporto illecito di migranti, può fermarla, sottoporla ad ispezione e, se vengono rinvenuti elementi che confermino il coinvolgimento della nave in un traffico di migranti, sequestrarla, conducendo la stessa in un porto dello Stato, ove è evidente che, sussistendo la giurisdizione, possano essere esercitati i previsti poteri coercitivi cautelari sui probabili autori dei fatti. Ai sensi dell'art. 9-quater i medesimi poteri di cui al comma 9-bis possono essere esercitati al di fuori delle acque territoriali, oltre che da parte delle navi della Marina militare, anche da parte delle navi in servizio di polizia, nei limiti consentiti dalla legge, dal diritto internazionale o da accordi bilaterali o multilaterali (nella specie proprio il Protocollo di Palermo), se la nave batte la bandiera nazionale o anche quella di altro Stato, ovvero si tratti di una nave senza bandiera o con bandiera di convenienza. Le relative "modalità operative" di intervento – e solo queste – sono stabilite con Decreto interministeriale (nella specie adottato con Decreto del 14.7.2003). […]

Ma, soprattutto, preme sottolineare che il complesso del Protocollo internazionale sul Traffico di Migranti va interpretato alla luce delle sue finalità (come indicate nel Preambolo e nell'art. 4 – Ambito di applicazione), ovvero *la prevenzione, la indagine e il perseguimento giudiziario di quei crimini su base transazionale che implicano un coinvolgimento delle organizzazioni criminali su base transnazionale*, con ciò suggellandosi sul piano del diritto internazionale pattizio il rilievo assunto nella comunità internazionale dalla salvaguardia di vite umane da un fenomeno criminale di sfruttamento a scopo di lucro del bisogno di migrare e di massiccia esposizione a pericolo di queste, soprattutto in contesti già intrinsecamente pericolosi come l'alto mare (preso in considerazione dalla Parte II del Protocollo).

Ed allora, una lettura sistematica e coordinata delle norme del diritto internazionale pattizio, orientata al principio di diritto internazionale generale di salvaguardia dei diritti umani fondamentali e, dunque, *funzionale* a dare significato all'art. 8, par. 7 del Protocollo impone di ritenere che uniche contromisure efficaci al fine di contrastare un'attività organizzata – quale quella già allora in corso di riscontro da parte dell'Autorità Giudiziaria dello Stato, dedita a un massiccio e seriale traffico internazionale di migranti e adusa a mettere spregiudicatamente a repentaglio la vita

di intere moltitudini di persone – non possano che essere *anche* quelle consistenti nel bloccare i mezzi strumentali e le compagini soggettive attraverso le quali il suddetto "traffico" si concreta, in virtù di strumenti coercitivi contemplati, come detto, dal diritto interno e dal diritto internazionale (dirottamento, fermo e arresto). Anche sotto tale profilo, pertanto, tenuto altresì conto di tale strumento pattizio, pienamente legittimi devono ritenersi i poteri di coercizione esercitati dallo Stato"[19].

3. L'avallo della Suprema Corte di Cassazione: le sentenze del 28 febbraio 2014, 11 marzo 2014 e 23 maggio 2014.

L'orientamento appena delineato ha ricevuto, nei primi mesi del 2014, l'avallo da parte della Suprema Corte di Cassazione, che ha confermato così le intuizioni della Procura e dei Giudici del Tribunale del Riesame di Catania.

Nella sentenza 28 febbraio – 27 marzo 2014, n. 14510 della Corte di Cassazione, caso *H. H.* sul ricorso del Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Catania avverso l'ordinanza n. 1683/2013 del Tribunale della Libertà di Catania del 12 ottobre 2013[20], si afferma: "Si deve preliminarmente rilevare, onde correttamente inquadrare giuridicamente la concatenazione degli atti integranti la condotta in contestazione, che nella gestione di questo squallido traffico di esseri umani è stato accertato, con alto margine di affidabilità, la serialità del coinvolgimento di una nave madre proveniente da paesi dell'area nord africana che mentre attraversa le acque internazionali viene affiancata da più piccole imbarcazioni, senza bandiera, cui viene rimessa, nella pianificazione complessiva, la realizzazione del risultato (sbarco sulle coste italiane) non prima che venga operato il trasbordo dei migranti e che venga lanciata la richiesta di aiuto, più che giustificata in ragione delle condizioni del natante e delle condizioni del mare. Tale procedura non può che apparire come il frutto di un accorto disegno, rivolto a preservare il natante principale ed il suo equipaggio da possibili attività di captazione investigativa ad opera delle forze dell'ordine dei paesi Europei, tenendolo al riparo dall'esercizio della giurisdizione nei paesi di approdo, con ciò aumentando in modo esponenziale il rischio fatto correre ai trasportati (in ragione dell'insicurezza dei mezzi navali utilizzati per affrontare un mare molto impegnativo, nella seconda parte del viaggio in acque territoriali), rischio opportunamente strumentalizzato, per provocare l'intervento dei servizi di soccorso in mare degli stati Europei costieri ed in particolare dell'Italia, in

[19] Cit. Decisione del Tribunale di Catania in sede di riesame ex art. 309 c.p.p. del 07/10/2013.

[20] I sezione Penale, Presidente Giordano – Relatore Caprioglio.

osservanza di una strategia criminale mirante a fare apparire lo sbarco come il risultato dell'ultimo segmento di attività, riconducibile all'opera dei soccorritori, scriminata dallo stato di necessità".

E ancora: "Ciò detto, questa Corte ritiene che possano essere affermati i seguenti principi. La giurisdizione dello stato italiano va riconosciuta, laddove in ipotesi di traffico di migranti dalle coste africane alla Sicilia, questi siano abbandonati in mare in acque extraterritoriali su natanti del tutto inadeguati, onde provocare l'intervento del soccorso in mare e far sì che i trasportati siano accompagnati nel tratto di acque territoriali dalle navi dei soccorritori, operanti sotto la copertura della scriminante dello stato di necessità, poiché l'azione di messa in grave pericolo per le persone, integrante lo stato di necessità, è direttamente riconducibile ai trafficanti per averlo provocato e si lega, senza soluzione di continuità, al primo segmento della condotta commessa in acque extraterritoriali, venendo così a ricadere nella previsione dell'art. 6 c.p. L'azione dei soccorritori (che di fatto consente ai migranti di giungere nel nostro territorio è da ritenere ai sensi dell'art. 54 comma 3 c.p., in termini di azione dell'autore mediato, operante in ossequio alle leggi del mare, in uno stato di necessità provocato e strumentalizzato dai trafficanti e quindi a loro del tutto riconducibile e quindi sanzionabile nel nostro Stato, ancorché materialmente questi abbiano operato solo in ambito extraterritoriale.

Quanto poi al profilo della giurisdizione dello stato italiano in relazione al reato di associazione a delinquere ravvisabile in capo ai trafficanti di migranti clandestini, operante sul territorio libico e su quello italiano, avente ad oggetto proprio l'organizzazione di trasporti di uomini sulla costa italiana in spregio alle normativa vigente ed in particolare dell'art. 12 d.lgs. 286/1998, la giurisdizione italiana va ancora affermata, seppure sotto un'altra angolazione. Infatti, come correttamente argomentato dal Pm ricorrente, trattasi di associazione transnazionale, la cui attività ricade sotto la previsione dell'art. 7 n 5 c.p., in forza dell'art. 15 c. 2 lett. c), che rinvia all'art. 5 paragrafo 1 della Convenzione delle Nazioni Unite, contro la criminalità organizzata transnazionale, sottoscritta a Palermo il 12-15.12.2000, ratificata dall'Italia con legge 146 del 2006. Si ha infatti riguardo ad associazione criminale organizzata in nord Africa, ma diretta a produrre effetti in Italia, per la commissione di reati in materia di immigrazione e quindi ricadente nella previsione – come detto – dell'art. 15 c. 2 lett. c) della suddetta Convenzione. L'art. 3 della I. 146/2006 del resto nel definire il "reato transnazionale" fa riferimento proprio al reato commesso da gruppo criminale organizzato che sia commesso in uno stato, ma che ne dispieghi gli effetti in un altro".

Ad analoghe conclusioni, ancora, è giunta la Corte di Cassazione nel caso *H. A.* dell'11 marzo 2014, su ricorso anche stavolta del Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Catania avverso l'ordinanza n. 1551/2013 del Tribunale della Libertà di Catania del 17 settembre 2013. E ancora, nel caso *H. H. A. S.* del 23 maggio 2014, su ricorso dell'imputato avverso l'ordinanza del Tribunale della Libertà di Catania del 7 ottobre 2013.

Con un successivo arresto, infine, la Suprema Corte ha avuto modo di sviluppare ulteriormente le soluzioni prospettate nella sentenza n. 14510 del 2014, ritenendo di poter affermare la sussistenza della giurisdizione italiana non solo in ordine al delitto di cui all'art. 12 del testo unico sull'immigrazione, ma anche con riferimento agli ulteriori reati contestati, quello di naufragio e quello di omicidio, «in forza della loro stretta connessione con quello di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina come si è visto parzialmente commesso in territorio italiano, sia pure per il tramite dell'intervento dei soccorritori» (cfr. Cass. n. 3345 del 2015).