

Assistito e difeso di fiducia dagli Avv.ti Vittorio Porzio ed Ivan Simeone (foro di Napoli) entrambi presenti;

IMPUTATI

del reato p. e p. dall'art. 110 c.p. e dall'art. 12 1°, III° e III° bis D.L.vo 286/98 così come modificato dalla Legge 189/2002 perché, in concorso tra loro lo Schmitd nella sua qualità di Capitano della nave Cap Anamur, il Dachkevitch nella sua qualità di Primo Ufficiale e il Bierdel di Presidente dell'organizzazione Cap Anamur, al fine di procurarsi un profitto sia diretto che indiretto – anche consistito nella pubblicità e risonanza internazionale ottenuta ed inoltre un profitto relativo alla vendita a terzi delle immagini e delle informazioni relative ai fatti per cui è processo – utilizzando la motonave "CAP ANAMUR" battente bandiera tedesca nonché prospettando falsamente alle Autorità dello Stato competenti una situazione di emergenza anche sanitaria a bordo della nave, compivano attività diretta a favorire l'ingresso clandestino nel territorio nazionale di 37 cittadini extracomunitario nazionalità mista, consistita nel trasporto nelle acque territoriali italiane e quindi allo sbarco sul territorio nazionale dei 37 clandestini.

Con l'aggravante di avere agito in tre persone riunite nonché con l'aggravante di aver introdotto clandestinamente più di cinque cittadini extracomunitari.

In Porto Empedocle fatti accertati in data 12/07/2004

CONCLUSIONI DELLE PARTI

Il P.M. chiede affermarsi la responsabilità per gli imputati Bierdel e Schmitd e, esclusa l'aggravante ~~delle tre persone riunite e concesse le attenuanti generiche~~, chiede la condanna finale alla pena di anni quattro di reclusione e 400.000,00 euro di multa; chiede l'assoluzione con formula piena dell'imputato Dachkevitch Vladimir e la confisca della nave in sequestro;

I difensori:

Avv.to Alex Nagler chiede per il proprio assistito assoluzione con ampia formula liberatoria perché il fatto non costituisce reato o comunque per non averlo commesso;

Avv.to Porzio deposita memoria difensiva e chiede l'assoluzione dei propri assistiti perché il fatto non costituisce reato, in via subordinata perché gli atti furono posti in essere in adempimento del proprio dovere ai sensi dell'art. 51 c.p., in via subordinata ritenere la sussistenza dello stato di necessità e in via subordinata chiede l'assoluzione ai sensi dell'art. 530 comma 2 c.p.p.;

Avv.to Ivan Simeone chiede l'assoluzione con formula piena ai sensi dell'art. 530 comma 1° c.p.p. perché il fatto non costituisce reato, in subordine ai sensi dell'art. 530 co. 2 c.p.p. ed in subordine ancora ex art. 530 3° co. c.p.p. si chiede la restituzione della fideiussione a garanzia della nave e deposita memoria;

Avv.to Liana Nesta chiede l'assoluzione ai sensi dell'art. 530 co. 1° perché il fatto non costituisce reato o per non averlo commesso, in subordine ai sensi dell'art. 530 co. 2° c.p.p. ed in estremo subordine ai sensi dell'art. 530 3° comma c.p.p.;

Avv.to Arnone chiede l'assoluzione con formula piena ai sensi dell'art. 530 co. 1° c.p.p. ed in subordine con il riconoscimento dello stato di necessità.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized capital letter 'A' followed by a horizontal stroke and a diagonal stroke.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con decreto reso all'esito dell'udienza preliminare del 4 luglio 2006, il G.U.P. presso questo Tribunale disponeva il giudizio nei confronti di SCHMIDT Stefan Hermann Fritz, DACHKEVITCH Vladimir e BIERDEL Elias Frank Ulrich, imputati, in concorso tra loro, del reato di cui all'art. 12, commi 1, 3 e 3 *bis* del Decreto Legislativo 286/1998 (e success. modificaz.), come descritto al capo d'imputazione in epigrafe.

All'udienza del 27 novembre 2006, aperto il dibattimento in presenza degli imputati Bierdel Elias Frank Ulrich e Schimdt Stefan Hermann Frtiz e in contumacia dell'imputato Dachkevitch Vladimir, venivano ammesse le prove come richieste dalle parti.

All'udienza dell'11 dicembre 2006 veniva acquisita documentazione su richiesta congiunta delle parti e venivano escussi i testi della pubblica accusa Empoli Corrado, Morana Antonio, Calogero Massimo, Picariello Ciro e Sciortino Antonino.

All'udienza del 15 gennaio 2007 veniva acquisita la documentazione di cui al verbale di sequestro (documenti in lingua madre relativi alla motonave Cap Anamur, battente bandiera tedesca; tabulati VDR *Voyage Data Recorder* e mappe nautiche) nonché decreto di archiviazione e ulteriore documentazione prodotta dalla difesa. Quindi, veniva svolto l'esame di Tarantino Giovanni e Rando Giuseppe, testimoni del pubblico ministero.

All'udienza del 29 gennaio 2007 veniva disposto rinvio in ragione del legittimo impedimento a comparire dei difensori.

All'udienza del 26 febbraio 2007 veniva escusso il teste della pubblica accusa Dimora Calogero.

All'udienza del 12 marzo 2007 il rinvio del procedimento trovava ragione nella diversa composizione del collegio giudicante per legittimo impedimento di due giudici titolari.

All'udienza del 19 marzo 2007 veniva svolto l'esame dei testi della pubblica accusa Licata Francesco, Fiorino Leonardo, Indelicato Pasquale e Crupi Antonino. Su consenso delle parti, venivano acquisite le annotazioni di servizio a firma di Licata Francesco e di Catalani Giancarlo del 13 luglio 2004 nonché il verbale di sommarie informazioni rese da Fiorino Leonardo.

All'udienza del 16 aprile 2007 veniva disposto rinvio in ragione della diversa composizione del collegio giudicante per legittimo impedimento di un componente.

All'udienza del 28 maggio 2007 venivano escussi i testi Di Blasi Antonio, Fabiano Fabio e Stirpe Maria Antonietta.

All'udienza del 18 giugno 2007 veniva svolto l'esame testimoniale di Ausenda Alessandro, Vivona Antonella, Rasura Boris e Del Prete Luciano, ulteriori testi della

pubblica accusa.

All'udienza del 9 luglio 2007 veniva escussi i testi Scarantino Salvatore, Savino Cristiano e Sucato Ignazio, di quest'ultimo veniva acquisito, su concorde richiesta delle parti, il verbale di sommarie informazioni rese in data 8 settembre 2004 alla Capitaneria di Porto di Porto Empedocle.

All'udienza del 24 settembre 2007 veniva svolto l'esame di Lolli Ferdinando e Cacciatore Antonio (altri testi del pubblico ministero).

All'udienza del 12 novembre 2007 venivano escussi ulteriori testimoni della pubblica accusa Pendola Ignazio, Amato Gaspare, Volturo Rosalba, La Lomia Gioacchino e Ferrigno Salvatore.

All'udienza del 17 dicembre 2007 veniva svolto l'esame dell'imputato Schimdt Stefan Hermann Fritz durante il quale veniva acquisita documentazione prodotta dalla difesa.

All'udienza del 14 gennaio 2008 veniva proseguito l'esame dell'imputato Schimdt e acquisita ulteriore documentazione prodotta dai difensori.

All'udienza del 28 gennaio 2008 veniva revocata, su richiesta del pubblico ministero e nella non opposizione dei difensori, l'ordinanza ammissiva di numerosi altri testi della pubblica accusa. Su consenso delle parti venivano acquisite: la nota di servizio a firma del tenente di vascello Mancini Giuseppe, quella a firma di Rizzo Salvatore, capo servizio operazioni della Guardia Costiera e quella a firma di Ruggero Monterisi.

All'udienza del 18 febbraio 2008 venivano escussi i testi Filippini La Rosa De Regibus Salvatore, Viviano Francesco, Tagliavia Luigi e Porqueddu Mario. Veniva acquisito, su consenso delle parti, il testi di vari messaggi relativi alle comunicazioni avvenute via e.mail.

All'udienza del 21 aprile 2008 veniva acquisita copia autentica dell'estratto del registro navale. Quindi, veniva svolto l'esame dei testi Camilleri Renzo e Monteforte Roberto. In seguito, con il consenso delle parti, si procedeva all'acquisizione dei verbali di sommarie informazioni rese alla Questura di Agrigento nelle date del 12 e 14 luglio 2004 da: Remblewski Henrik, Behet Erhard Helmut, Saaka Ahmed, Sham Sibdu, Weah Sylvester Seth e Benjamin Robot; del verbale di sommarie informazioni rese da Tricoli Angelo al Commissariato di P.S. di Porto Empedocle in data 9 agosto 2004 nonché della relazione di servizio a firma del capo pilota Renzo Camilleri.

All'udienza del 16 giugno 2008 venivano escussi i testi della pubblica accusa Hein Christopher e Hilbert Martin.

All'udienza del 7 luglio 2008 veniva svolto l'esame di Bulone Roberto, altro teste della

pubblica accusa. Quindi, su consenso delle parti, venivano acquisiti il verbale di sommarie informazioni rese da Stephan Stuvchlik; il verbale di sommarie informazioni rese da Behet Erhard Helmut e il verbale di sommarie informazioni rese da Remblewki Henryk (questi ultimi due verbali già acquisiti all'udienza precedente).

All'udienza del 21 luglio 2008 veniva disposto rinvio in ragione della diversa composizione del collegio giudicante stante il legittimo impedimento di un componente.

All'udienza del 13 ottobre 2008 il rinvio trovava causa nell'assenza dei testi.

All'udienza del 3 novembre 2008 venivano escussi Pinto Giovanni, teste ammesso su richiesta della pubblica accusa *ex art. 195 c.p.p.*, e Birgit Rosemarie Geiger, teste della difesa. A seguito dell'esame del dottor Pinto veniva acquisita ulteriore documentazione. Quindi, veniva conferito l'incarico peritale avente ad oggetto la traduzione dalla lingua inglese in lingua italiana della documentazione prodotta.

All'udienza del 16 febbraio 2009 veniva svolto l'esame del perito-traduttore Rettberg Karin che si riportava alla relazione di perizia acquisita agli atti contenente la traduzione in lingua italiana della documentazione acquisita in lingua madre.

Su richiesta congiunta del pubblico ministero e dei rispettivi difensori, venivano acquisiti ai sensi dell'art. 513 c.p.p. il verbale di interrogatorio reso dall'imputato Bierdel Elias Frank Ulrich in data 16 luglio 2004 in sede di udienza di convalida dell'arresto; il verbale di interrogatorio reso dall'imputato Dachkevitch Vladimir in data 16 luglio 2004 in sede di udienza di convalida dell'arresto; il verbale di interrogatorio reso dall'imputato Bierdel Elias Franck Ulrich presso la Questura di Napoli su delega del Pubblico Ministero in data 4 ottobre 2005; il verbale di interrogatorio reso dall'imputato Dachkevitch Vladimir presso la Questura di Napoli su delega del Pubblico Ministero in data 4 ottobre 2005 e il verbale di interrogatorio reso dall'imputato Bierdel Elias Frank Ulrich in sede di udienza preliminare del 9 maggio 2006. Su accordo delle parti, venivano acquisiti il verbale di sommarie informazioni rese da Rizzo Calogero (investigazioni difensive *ex art. 391 bis c.p.p.*) con allegate fotografie. Veniva acquisita, su richiesta della difesa, la Risoluzione del Parlamento europeo sulla situazione dei rifugiati a Malta.

All'udienza del 1 aprile 2009 veniva disposto rinvio in ragione della adesione da parte dei difensori alla astensione collettiva dalle udienze penali deliberata dalla Unione delle Camere Penali Italiane.

All'udienza del 22 aprile 2009 venivano acquisite, su consenso delle parti, la Risoluzione del Parlamento Europeo sulla situazione dei rifugiati a Malta e la Risoluzione del Parlamento Europeo sulla gestione dei flussi migratori straordinari a Malta. Quindi, il

pubblico ministero illustrava e formulava le proprie conclusioni.

All'udienza del 3 giugno 2009 l'imputato Bierdel rilasciava dichiarazioni spontanee. Ciascun difensore illustrava e formulava le proprie conclusioni. Gli avvocati Porzio e Simeone depositavano rispettiva memoria difensiva.

Infine, all'udienza del 7 ottobre 2009 il Tribunale emanava sentenza mediante lettura del solo dispositivo.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Agli imputati Schimdt Stefan Hermann Fritz, Bierdel Elias Frank Ulrich e Dachkevitch Vladimir è contestato – nelle loro rispettive qualità di capitano della nave "Cap Anamur", di presidente dell'omonima organizzazione e di primo ufficiale della nave – il compimento di attività diretta a favorire l'immigrazione clandestina mediante il trasporto nelle acque territoriali italiane e il successivo sbarco sul territorio nazionale (Porto Empedocle), a bordo della nave suddetta battente bandiera tedesca, di trentasette cittadini extracomunitari di varia nazionalità.

E' contestata, in particolare, l'ipotesi criminosa prevista dall'art. 12, commi 1 e 3, Decreto Legislativo 25 luglio 1998, nr. 286 (e succ. modif.) indicandosi, quale dolo specifico della condotta sopra descritta, la finalità degli imputati di procurarsi *"un profitto sia diretto che indiretto consistito anche nella pubblicità e risonanza internazionale ottenuta"* nonché *"nella vendita a terzi delle immagini e delle informazioni relative ai fatti per cui è processo"* (così testualmente al capo d'imputazione).

In base all'impianto accusatorio, la condotta di trasporto nel territorio nazionale delle trentasette persone di nazionalità extracomunitaria avveniva mediante la falsa rappresentazione alle autorità dello Stato italiano di una situazione di emergenza, anche sanitaria, a bordo della nave tale – secondo l'accusa – da indurre le autorità marittime italiane a rilasciare, dopo diversi giorni, l'autorizzazione all'approdo della nave nel porto italiano.

Ebbene, all'esito della istruzione dibattimentale, il Tribunale ritiene di dover pervenire alla dichiarazione di assoluzione degli imputati essendo emerso che la condotta materiale (ossia l'attività diretta a procurare l'ingresso dei 37 cittadini extracomunitari in Italia posta in essere attraverso il trasporto di costoro in acque nazionali e il successivo sbarco) è stata commessa in presenza della causa di giustificazione prevista dall'art. 51 c.p., nella specie di adempimento di un dovere imposto da una norma di diritto internazionale.

Gli esiti dibattimentali condurranno, al contempo, alla esclusione della sussistenza delle

manifestazioni della condotta descritte al capo d'imputazione. Infine, verrà evidenziata l'irrelevanza giuridico-penalistica di procedere all'accertamento della esistenza del dolo specifico contestato.

Deriverà dunque ai sensi dell'art. 530, commi 1 e 3, c.p.p., la pronuncia di proscioglimento perché il fatto non costituisce reato relativamente agli imputati Schimdt e Bierdel.

Per quanto concerne la posizione dell'imputato Dachkevitch, la pronuncia assolutoria verrà dichiarata, invece, con la formula "per non aver commesso il fatto" non essendo emerso a carico del predetto imputato (primo ufficiale della nave) alcun elemento tale da ritenere sussistente una sua compartecipazione morale o materiale al compimento della condotta.

1) LA RICOSTRUZIONE STORICA DELLA VICENDA. IL FATTO.

Al fine di effettuare la compiuta valutazione giuridica del fatto è necessario ripercorrere la vicenda storica che ha visto protagonista la nave Cap Anamur nell'estate dell'anno 2004 nelle acque del Mar Mediterraneo.

La mattina del 12 luglio 2004 la motonave "Cap Anamur", battente bandiera tedesca, all'esito di una vicenda di seguito ricostruita, attraccava nel porto di Porto Empedocle, località marittima in provincia di Agrigento che si affaccia nelle acque del mar Mediterraneo nel tratto del Canale di Sicilia.

Il personale della Capitaneria di Porto e gli agenti della Polizia di Stato che attendevano la nave sulla banchina accertavano la presenza a bordo di trentasette cittadini extracomunitari privi di documenti di identità che venivano trasportati nel centro di accoglienza di Agrigento per la identificazione e la conseguente espulsione.

A bordo della nave vi erano l'imputato Schimdt, capitano della Cap Anamur; l'imputato Bierdel, presidente del Comitato omonimo; l'imputato Dachkevitch, primo ufficiale della nave, e dieci membri dell'equipaggio.

Veniva accertata la presenza a bordo di altre sette persone (passeggeri) sia tedesche che italiane tra cui giornalisti, fotografi e avvocati marittimisti.

I tre imputati venivano tratti in arresto per il reato di favoreggiamento della immigrazione clandestina e la nave veniva sottoposta a sequestro.

Per la ricostruzione storica della vicenda, verranno cronologicamente evidenziati i seguenti aspetti: la natura e gli scopi del comitato "Cap Anamur" e del viaggio della nave; la rotta della motonave; i tempi, luoghi e modalità in cui la Cap Anamur recuperava

a bordo trentasette persone; la fase temporale immediatamente successiva al recupero degli extracomunitari; il primo contatto intervenuto tra la Cap Anamur e le autorità marittime italiane con cui il capitano Schimdt chiedeva l'autorizzazione allo sbarco; le comunicazioni intrattenute tra le autorità italiane e la motonave e, infine, la successiva fase in cui la nave - stazionando al limite delle acque territoriali italiane (e poi ad un miglio dal porto di Porto Empedocle) a causa del divieto di fare ingresso in acque nazionali - riceveva a bordo la visita di diverse persone (avvocati, giornalisti, fotografi, politici, prelati, etc) e di personale di organizzazioni umanitarie o ambientaliste (medici di Emergency e altri) fin quando, ottenuta l'autorizzazione, attraccava nel porto di Porto Empedocle.

Al fine dell'esposizione dei fatti si terrà conto, oltre che dei diversi mezzi di prova (orali e documentali) via via puntualmente richiamati nel corso della narrazione, delle deposizioni testimoniali di Empoli Corrado (cfr. verbale fonoregistrato dell'11 dicembre 2006), Rando Giuseppe (cfr. verbale fonoregistrato del 15 gennaio 2007), Tarantino Giovanni (cfr. medesimo verbale) e Cacciatore Antonio (cfr. verbale del 24 settembre 2007), operanti della Capitaneria di Porto di Porto Empedocle.

Per quanto riguarda i singoli accertamenti compiuti durante il periodo in cui la Cap Anamur stazionava al limite delle acque territoriali e poi a un miglio dal porto si farà riferimento (anche) alle deposizioni del personale operante che monitorava la nave alternandosi nel servizio a bordo di motovedette (cfr. deposizioni testimoniali di Picariello Ciro, maresciallo della Guardia di Finanza di Porto Empedocle, comandante della motovedetta "Victor 5814", pagg. 67-74 del verbale fonoregistrato dell'11 dicembre 2006; Sola Calogero Massimo, carabiniere in servizio presso i Carabinieri di Porto Empedocle in forza sulla motovedetta CC 26, pagg. 65-66 del verbale fonoregistrato dell'11 dicembre 2006; Di Mora Calogero, ispettore in servizio presso la Squadra Nautica della Questura di Agrigento, verbale fonoregistrato del 26.2.2007; Sciortino Antonino, maresciallo aiutante Guardia di Finanza di Porto Empedocle, pagg. 74-78 del verbale fonoregistrato dell'11 dicembre 2006; Licata Francesco, comandante della motovedetta CP 2093 della Guardia Costiera e annotazioni di servizio a firma di Licata Francesco e di Catalani Giancarlo del 13 luglio 2004 acquisita consensualmente tra le parti all'udienza del 19.3.2007 e di Savino Cristiano, in servizio presso la Guardia di Finanza - Sezione Operativa Navale di Porto Empedocle, cfr. pagg. 4 e segg. del verbale fonoregistrato del 9 luglio 2007).

1.a) Il Comitato "Cap Anamur". Lo scopo del viaggio della nave omonima. La prima parte del viaggio.

Il Comitato (Komitée) denominato "Cap Anamur" è una organizzazione tedesca con finalità di tipo umanitario fondata nel 1979.

Lo scopo perseguito dall'associazione si realizza attraverso lo svolgimento di missioni in aree del mondo particolarmente disagiate a cui prende parte personale medico, infermieristico e tecnico.

Nell'anno 2003 Schimdt, capitano di nave, su proposta di Bierdel, presidente del comitato "Cap Anamur", accettava l'incarico di comandare una nave, acquistata dall'organizzazione e denominata anch'essa "Cap Anamur", da utilizzare per il trasporto di viveri, medicinali, attrezzatura medica e materiale vario nell'ambito dei diversi progetti umanitari.

La nave, lunga metri 81 circa e avente una stazza lorda di 2605 tonnellate, veniva registrata presso il Registro navale di Lubecca sotto la categoria cd. "Navi Grandi".

La licenza di navigazione qualifica la nave come "cargo ship" ossia nave da "carico" e, al contempo, come "nave umanitaria" ("*rescue and support vessel*").

Tanto risulta, in particolare, dalla licenza di navigazione e dalle fotografie della nave (cfr. documentazione acquisita alle udienze del 17.12.2007 e del 21.4.2008).

Dopo essere stata predisposta per lo svolgimento della missione (installazione di container per la realizzazione di strutture ospedaliere e di servizi sanitari nonché per il carico di merce), la Cap Anamur salpava da Lubecca (Germania) in data 15 febbraio 2004 a seguito di inaugurazione cui partecipavano le autorità civili tedesche.

Nel corso della prima parte del viaggio la nave faceva scalo in vari porti: Kiel (Germania), Rotterdam (Olanda), Lisbona (Portogallo), Las Palmas (Isole Canarie), Freetown (Sierra Leone), Monrovia (Liberia), Walvis Bay (Namibia), tutti luoghi in cui provvedeva a caricare o scaricare il materiale (generi alimentari; letti ospedalieri; autoambulanze; medicinali; jeep fuoristrada, etc) a seconda delle esigenze.

In data 7 maggio 2004 la nave, a causa di problemi al motore, faceva di nuovo scalo a Las Palmas (Canarie) per effettuare delle riparazioni meccaniche.

In ragione della circostanza che a Las Palmas la nave non otteneva una riparazione completa e del fatto che la successiva tappa della missione fosse Accaba (Giordania), in cui avrebbe dovuto scaricare materiale poi diretto (via terra) a Bagdad (Iraq), la Cap Anamur ripartiva, in condizioni meccaniche non ottimali, in direzione dell'isola di Malta, località che veniva indicata al capitano Schimdt come la sede di un'officina portuale più

adeguata per portare a termine le riparazioni della nave nell'ambito della rotta verso il Medio Oriente.

La Cap Anamur arrivava a Malta in data 26 maggio 2004 e vi rimaneva fino al 4 giugno 2004. Durante tale periodo la motonave era oggetto di riparazioni e riceveva la visita dell'ambasciatore tedesco a Malta.

In tale occasione, anche l'imputato Bierdel, in qualità di presidente del Comitato, effettuava una visita sulla nave al fine di accertarne lo stato per poi ripartire per la Germania.

Le risultanze suddette sono state riferite dall'imputato Schimdt in modo puntuale e preciso nel corso dell'esame cui si è sottoposto (cfr. verbale fonoregistrato del 17.12.2007 e verbale fonoregistrato del 14.1.2008).

Tali risultanze hanno trovato conferma nella documentazione acquisita agli atti (cfr. lo statuto del comitato "Cap Anamur"; gli elaborati fotografici raffiguranti le varie operazioni di scarico e carico di merce effettuate dalla nave nelle diverse località; il "cargo manifest" ossia il registro di carico o "lista di carico" e le fatture attestanti le riparazioni effettuate sia a Las Palmas che a La Valletta; documentazione acquisita alle udienze del 17.12.2007 e del 21.4.2008) nonché nelle dichiarazioni testimoniali di Geiger Brigit Rosemarie, infermeria dell'organizzazione Cap Anamur, salita a bordo della nave a Las Palmas in data 2 maggio 2004 (cfr. verbale fonoregistrato del 3.11.2008).

I medesimi elementi di fatto risultano, in modo conforme, anche dalle dichiarazioni dell'imputato Bierdel rese nel corso degli interrogatori cui si è sottoposto in sede di udienza di convalida dell'arresto, in sede di udienza preliminare nonché davanti alla polizia giudiziaria (cfr. verbali di interrogatorio acquisiti all'udienza del 16.2.2009).

E' opportuno sottolineare che a bordo della motonave vi era, sin dalla partenza da Lubecca, un membro dell'equipaggio, tale Dominik Berk, il quale, addestrato ed equipaggiato come operatore di videocamera, aveva il compito di effettuare delle riprese per la realizzazione di un documentario dal titolo "*Venticinque anni di Cap Anamur*" evidentemente destinato al festeggiamento dell'anniversario del Comitato.

Il filmato da realizzare era di proprietà della "Aquino Film", casa produttrice tedesca per la quale lavorava il giornalista Hilbert Martin.

Il Berk aveva il compito - a lui affidato dal giornalista Martin alla partenza da Lubecca - di filmare le vicende della motonave durante il viaggio. Dal video realizzato sarebbero tratte poi le scene più interessanti per la realizzazione del film-documentario.

Tanto risulta, oltre che dalle conformi dichiarazioni degli imputati Schimdt e Bierdel,

dalla deposizione testimoniale di Hilbert Martin (cfr. pagg. 44 e segg. del verbale fonoregistrato del 16.1.2008).

A conferma di tali risultanze si pongono le dichiarazioni rese da Stephan Stuchlik, giornalista televisivo tedesco (cfr. verbale di sommarie informazioni acquisito, su consenso delle parti, all'udienza del 7.7.2008).

1.b) La rotta della nave nel periodo immediatamente antecedente al recupero delle 37 persone extracomunitarie (prima e seconda decade del mese di giugno)

Sulla base dell'analisi del *Data Voyage Recording* (una sorta di "scatola nera") nonché del *Log Book* (ossia il registro di bordo o giornale nautico) effettuata da Tarantino Giovanni, luogotenente della Capitaneria di Porto (cfr. documentazione acquisita all'udienza del 16 gennaio 2007 e deposizione di Tarantino di cui al verbale fonoregistrato della medesima udienza), è emersa la seguente ricostruzione della rotta della nave.

E' opportuno riportare dettagliatamente i movimenti della nave nel periodo antecedente e in quello susseguente al recupero dei 37 extracomunitari in quanto la rotta della Cap Anamur costituisce un aspetto processuale rilevante sotto diversi profili (in particolare, sussistenza o meno del presupposto della scriminante riconosciuta nonché credibilità o meno delle dichiarazioni rese dagli imputati).

Ebbene, è emerso che la nave ormeggiava nel porto de La Valletta (Malta) dal 26 maggio al 4 giugno 2004 (cfr. allegato nr. 1 della mappe nautiche acquisite all'udienza suddetta).

Dal 4 giugno al 10 giugno la nave procedeva in navigazione in un'area a sud-ovest dell'isola di Lampedusa (cfr. allegato nr. 2).

In particolare, risulta che dalle ore 12.00 del 6 giugno fino alle ore 09.00 del 7 giugno la nave fermava le macchine rimanendo alla deriva.

Quindi, la Cap Anamur riprendeva la navigazione fino alle ore 21.00 del 7 giugno per poi fermare nuovamente i motori fino alle ore 09.00 dell'8 giugno (cfr., in particolare, allegato nr. 2.3).

Dalle ore 10.00 fino alle ore 21.00 dell'8 giugno la nave seguiva varie rotte a velocità diverse restando tuttavia in un'area sita a sud-ovest dell'isola di Lampedusa (cfr. allegato nr. 2).

Indi, la nave fermava nuovamente le macchine rimanendo alla deriva fino alle ore 10.00 del 9 giugno (allegato nr. 2.4).

Da tale momento la Cap Anamur riprendeva la navigazione con rotte e velocità diverse –

rimanendo pur sempre nella medesima zona – fino alle ore 22.00 dello stesso giorno. Quindi, dalle ore 22.00 del 9 giugno fino alle ore 06.00 del 10 giugno fermava di nuovo i motori (allegati 2.4 e 2.5).

Alle ore 07.00 del 10 giugno la nave riprendeva la navigazione in direzione di Malta dove arrivava alle ore 18.00 dello stesso giorno e vi rimaneva sino alle ore 11.00 del 19 giugno ossia per quasi dieci giorni.

Alle ore 10.00 del 19 giugno la nave lasciava il porto de La Valletta e riprendeva il mare con rotte sud, sud-ovest per poi proseguire verso ovest fino ad arrivare in un tratto di mare a sud di Lampedusa.

In definitiva, è emerso che la Cap Anamur nel periodo 4 giugno – 19 giugno alternava periodi di permanenza nel porto de La Valletta (Malta) a periodi di navigazione nelle acque del Mar Mediterraneo. La fase di navigazione interessava un tratto di mare circoscritto e veniva alternata da lunghi periodi in cui la nave rimaneva sostanzialmente in posizione di *stand by* (tecnicamente “alla deriva”).

Va evidenziato sin da ora che le risultanze processuali hanno fornito una ragionevole spiegazione dei suddetti movimenti apparentemente “anomali” in particolare sulla base delle dichiarazioni rese dall'imputato Schimdt da ritenersi credibili in sé nonché in quanto riscontrate da altri elementi probatori.

1.c) Il salvataggio delle 37 persone di nazionalità extracomunitaria (20 giugno 2004)

In data 20 giugno 2004 la motonave Cap Anamur avvistava un gommone con 37 persone a bordo e procedeva al loro recupero.

L'avvistamento del natante e il successivo trasbordo degli occupanti sulla Cap Anamur avvenivano nella posizione Lat. 33° 46,5 Nord e Long. 012° 15,2 Est ossia in un tratto di mare in acque internazionali sito a 46 miglia dalle coste della Libia, a 90 miglia dall'isola di Lampedusa e a 160 miglia da Malta.

Tale risultanza è stata riferita con puntualità dal comandante Schimdt nel corso dell'esame ed è riscontrata dall'analisi del *Data Voyage Recording* e del *Log Book* (cfr. deposizione del luogotenente Tarantino Giovanni nonché deposizioni di Empoli Corrado e di Rando Giuseppe, ufficiali della Capitaneria di Porto di Porto Empedocle).

Orbene, non può dubitarsi che la nave Cap Anamur, in persona del suo capitano Schimdt, procedeva, nel luogo e nei tempi sopra indicati, al salvataggio di 37 persone (di nazionalità extracomunitaria) che si trovavano in difficoltà a bordo di un gommone nelle acque del Mar Mediterraneo.

Al riguardo, l'imputato Schimdt ha fornito una ricostruzione precisa e dettagliata dell'avvenimento.

Nel corso dell'esame, l'imputato ha descritto l'esatto momento (ore pomeridiane del 20 giugno) in cui un membro dell'equipaggio della Cap Anamur avvistava il natante in difficoltà a 5/6 miglia dalla motonave e, quindi, avvisava il capitano; la fase in cui gli occupanti il gommone, tutte persone di colore, facevano cenni (sia con la mano che sventolando indumenti, in particolare "un maglione rosso") per attirare l'attenzione della motonave al fine di essere soccorsi nonché il momento in cui, effettuato l'accosto, si procedeva al trasbordo delle 37 persone sulla motonave Cap Anamur (cfr. pagg. 60 e segg. del verbale fonoregistrato del 17.12.2007).

Va evidenziato che il natante si trovava in una situazione di obiettiva difficoltà e che, pertanto, le numerose persone a bordo correvano un grave ed evidente pericolo.

Invero, come riferito dal comandante Schimdt - e non vi sono elementi contrari in tal senso - il natante era in balia delle onde e imbarcava acqua.

La linea di galleggiamento era molto bassa in quanto il gommone aveva perso aria e continuava a perderla. Veniva notata, altresì, la fuoriuscita di fumo dal motore.

In ragione di tale situazione, il capitano Schimdt riteneva che l'imbarcazione non sarebbe stata in grado di proseguire la navigazione anche a causa delle avverse condizioni meteo (vento) e, pertanto, disponeva il trasbordo delle 37 persone sulla motonave Cap Anamur.

A riscontro delle dichiarazioni rese dall'imputato Schimdt circa l'avvenuto salvataggio (circostanza di fatto non negata da alcuna prova a carico e, peraltro, mai messa in dubbio dalla pubblica accusa) si pongono ulteriori esiti dibattimentali.

Il personale di polizia che ispezionava la nave poi giunta in porto accertava la presenza di un gommone sgonfio di mt. 8 di lunghezza, in parte in gomma e in parte in legno, e constatava che il natante non era in buone condizioni (cfr., sul punto, la deposizione dei testi Fabiano Fabio e Stirpe Maria Antonietta, entrambi in servizio presso il Gabinetto Provinciale della Polizia scientifica, di cui al verbale fonoregistrato del 28.5.2007).

Va evidenziato, inoltre, che il membro dell'equipaggio dotato di videocamera effettuava il filmato del recupero dei naufraghi la cui registrazione video veniva successivamente immessa in rete sul sito www.capanamur.org, e, una volta che la vicenda veniva a conoscenza delle autorità marittime italiane, visionata anche dal personale della Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (cfr. esame di Cacciatore Antonio, udienza del 24.9.2007).

Anche le dichiarazioni rese da alcuni migranti alla polizia giudiziaria collimano con

quanto riferito dall'imputato Schimdt.

I soggetti extracomunitari escussi a sommarie informazioni hanno riferito, invero, che, mentre si trovavano a bordo del gommone con cui erano partiti da diversi giorni dalle coste della Libia con l'intento di raggiungere l'isola di Lampedusa (quale prima località europea), si imbattevano nella nave Cap Anamur a cui chiedevano soccorso anche in ragione delle pessime condizioni meteo-marine attirando l'attenzione dell'equipaggio della motonave mediante lo sventolio di camice (cfr. verbali di sommarie informazioni rese da Saaka Ahmed, Sham Sibdu, Weah Sylvester Seth e Benjamin Rabat in data 12 e 14 luglio 2004 alla Questura di Agrigento, acquisiti, su consenso delle parti, all'udienza del 21 aprile 2008).

1.d) Il periodo compreso tra il salvataggio (20 giugno) e il primo contatto intervenuto tra la Cap Anamur e le autorità marittime italiane (30 giugno): la rotta della nave in questo periodo.

Il capitano Schimdt, in qualità di ufficiale della nave, appurava che le persone tratte in salvo erano sprovviste di documenti di identità e prendeva atto che la quasi totalità di costoro (35 su 37) dichiarava, in risposta a questionari fatti loro compilare dal comandante stesso, di provenire dal Sudan.

Nel frattempo, le persone recuperate ricevevano assistenza e cure in particolare da parte della Geiger, infermiera di bordo.

Il capitano Schimdt, come da lui riferito, informava immediatamente dell'avvenuto salvataggio il presidente del comitato Cap Anamur, Bierdel, ed entrambi decidevano di trasportare i 37 naufraghi/migranti a Lampedusa (Italia), località ritenuta dagli imputati il porto più "sicuro" secondo la normativa internazionale ovvero un luogo in cui fossero garantiti il rispetto dei diritti dell'uomo, l'assistenza medica e le condizioni legali per il trattamento dei migranti (cfr. esame dell'imputato alle pagg. 70 e segg. del verbale fonoregistrato del 17.12.2007).

Seguivano ulteriori contatti tra Schimdt (a bordo della Cap Anamur) e Bierdel (nella sede del Comitato a Colonia) relativi alla individuazione del porto (italiano) ove la motonave avrebbe potuto attraccare.

Invero, secondo quanto riferito dagli imputati, la "soluzione Lampedusa" veniva successivamente scartata in quanto il capitano Schimdt - sulla base della lettura delle carte nautiche e della c.d. Guida dei Porti ("Port Entry") trasmessegli via e.mail dalla sede del Comitato - constatava che il porto dell'isola pelagia non era strutturalmente

adeguato per l'ormeggio di una nave delle dimensioni della Cap Anamur.

Anche l'ulteriore scalo marittimo italiano individuato dal Comitato in Porto Pozzallo, riguardo cui il comandante Schimdt aveva avuto inizialmente problemi di individuazione sulla mappa per non averne compreso perfettamente la dizione al momento della comunicazione, veniva scartato per le medesime ragioni in quanto (ancor più) inadeguato, sul piano logistico, a ricevere l'ormeggio della motonave.

Tali contatti, come riferito dall'imputato Schimdt, duravano sostanzialmente un paio di giorni.

Le comunicazioni intervenute tra Schimdt e Bierdel in questa fase (primi giorni successivi al salvataggio) avevano ad oggetto, al contempo, il tentativo di risoluzione della situazione dei naufraghi.

Invero, il capitano Schimdt, come da lui riferito, era a conoscenza del fatto - notorio - che in Sudan, paese da cui la stragrande maggioranza dei migranti aveva dichiarato di provenire, fosse in corso un genocidio (cfr. verbale fonoregistrato del 14.1.2008).

La circostanza che le persone tratte in salvo dichiarassero al capitano Schimdt di essere sudanesi è da ritenersi un dato processualmente certo.

Invero, oltre ad essere stata riferita dall'imputato Schimdt in modo credibile, la suddetta risultanza è ricavabile sia dalle dichiarazioni rese da alcuni dei migranti (cfr. verbali di sommarie informazioni acquisiti all'udienza del 21.4.2008, in particolare verbale di s.i. rese da Benjamin Robot) sia dall'elenco dello sbarco redatto dalla Questura di Agrigento da cui risulta che trentacinque degli extracomunitari dichiaravano di essere sudanesi, uno di provenire dalla Sierra Leone e un altro dalla Nigeria (cfr. elenco acquisito all'udienza del 14.1.2008).

Mentre la nave proseguiva le manovre di verifica delle riparazioni effettuate a Malta al fine di testarne l'efficacia (sostanzialmente temporeggiando), il Bierdel a Colonia si occupava, tramite il Comitato e il contributo richiesto ad associazioni non governative, di verificare l'effettiva provenienza dei migranti e di risolvere la connessa questione della loro destinazione (cfr. pagg. 73 e 74 del verbale fonoregistrato del 17.12.2007 nonché pagg. 4-5 e 8-9 del verbale fonoregistrato del 14.1.2008).

In data 28 giugno Bierdel, unitamente a cinque giornalisti della televisione tedesca, saliva sulla Cap Anamur, raggiunta con un'imbarcazione salpata dalle coste tunisine, e rimaneva a bordo sino al giorno dell'attracco al fine di occuparsi di persona della vicenda (cfr. esame dell'imputato Schimdt alle pagg. 81-83 nonché verbali di interrogatorio reso dall'imputato Bierdel).

Individuato in Porto Empedocle il porto (italiano) più adeguato sotto il profilo logistico per l'approdo, il Comitato si rivolgeva alla società di management (NSB), la quale in data 30 giugno comunicava via e.mail il nome dell'agenzia marittima che avrebbe curato la procedura burocratica per l'attracco della nave nel porto siciliano (cfr. esame dell'imputato, pag. 85 del verbale fonoregistrato del 17.12.2007 nonché testo della e.mail, già tradotta in lingua italiana, acquisita alla medesima udienza).

A conferma di quanto esposto dal comandante Schimdt si pone la testimonianza di Tagliavia Luigi (cfr. verbale fonoregistrato del 18.2.2008.) il quale ha riferito che in data 30 giugno 2004 veniva contattato, in qualità di raccomandatario marittimo, dalla Commissione Rifugiati delle Nazioni Unite di Roma (a sua volta contattata dal comitato Cap Anamur) al fine di prestare la propria opera per l'ormeggio della motonave nel porto di Porto Empedocle.

E' opportuno evidenziare il contenuto delle comunicazioni (via e.mail) intervenute tra l'agenzia marittima del Tagliavia e la motonave Cap Anamur con le quali venivano richieste e trasmesse le informazioni (tipologia di nave, lista dell'equipaggio, lista dei passeggeri, ragioni della richiesta di sbarco, etc) ritenute necessarie al rilascio dell'autorizzazione all'attracco (cfr. messaggi via e.mail in lingua inglese con relativa traduzione in italiano acquisiti all'udienza del 17.12.2007 nonché esame dell'imputato Schimdt alle pagg. 88 e segg. del predetto verbale fonoregistrato).

I primi contatti tra l'agenzia marittima e la Cap Anamur avvenivano nelle ore pomeridiane del 30 giugno 2004 e si caratterizzavano, secondo prassi, dalla richiesta inoltrata dall'agente marittimo alla motonave di fornire le notizie necessarie alla presentazione della domanda di ormeggio (cfr. messaggio del 30 giugno 2004 ore 16.48). Ebbene, vi è da notare che già con il (primo) messaggio inviato dalla Cap Anamur all'agenzia del Tagliavia in risposta alla prima richiesta (cfr. messaggio del 30 giugno 2004 ore 17.39), il comandante Schimdt, pur non fornendo precisi dettagli sui tempi e modalità del salvataggio, comunicava espressamente che il motivo della richiesta era quello di *"sbarcare 37 naufraghi salvati alcuni giorni prima"* (*give ashore 37 shipwrecked persons, wich we recued some days ago*). Inoltre, con il medesimo messaggio, il capitano Schimdt trasmetteva (in allegato) l'elenco dei naufraghi e quello dell'equipaggio confidando nel fatto che ulteriori notizie inerenti la motonave Cap Anamur necessarie per lo sbarco fossero già state comunicate all'agenzia marittima dal comitato Cap Anamur (cfr. testo del predetto messaggio in lingua inglese e relativa traduzione in italiano, ai nr. 183 e 184 della documentazione acquisita all'udienza del

17.12.2007).

A questo punto, il Tagliavia si rivolgeva all'Agenzia marittima "Tricoli & Nuara" di Porto Empedocle, quale rappresentante di zona, incaricandola di presentare la cd. *domanda di accosto* alla locale Capitaneria di Porto al fine di organizzare l'attracco, in quanto, ad avviso del raccomandatario marittimo, la nave aveva fornito le informazioni necessarie per l'ormeggio (cfr. pag. 175 della deposizione del Tagliavia nonché verbale di sommarie informazioni rese da Tricoli Angelo al Commissariato di Porto Empedocle in data 9.8.2004, acquisito all'udienza del 21.4.2008).

Le comunicazioni tra il Tagliavia e la Cap Anamur proseguivano anche nella giornata successiva (1 luglio 2004).

Invero, il Tagliavia - dopo essere venuto a conoscenza, sia tramite il sub-agente Tricoli Angelo sia attraverso le informazioni ricevute direttamente presso la Capitaneria di Porto Empedocle ove egli si recava personalmente, del fatto che le autorità marittime italiane non avrebbero concesso l'autorizzazione all'ormeggio - contattava via telefono il comandante Schimdt e gli chiedeva di trasmettere per iscritto informazioni più dettagliate circa il salvataggio (cfr. pagg. 152, 153 e 170 della deposizione del teste Tagliavia).

A seguito di tale (ulteriore) richiesta, il capitano Schimdt inoltrava un altro messaggio via e.mail (messaggio del 1 luglio 2004 ore 12.24) con cui comunicava il giorno (domenica 20 giugno 2004) e la posizione (33 gradi 46.5987 min Nord, 12 gradi 15,4908 min Est) in cui la Cap Anamur aveva recuperato 37 persone da un gommone in difficoltà; le condizioni che avevano imposto il salvataggio nonché le ragioni (sbarcare i 37 naufraghi) per le quali si richiedeva l'ormeggio (cfr. testo del messaggio in lingua inglese e relativa traduzione in italiano ai nr. 176 e 177 della documentazione acquisita all'udienza del 17.12.2007; il medesimo testo del messaggio è stato acquisito in lingua italiana anche all'udienza del 18.2.2008 di cui alla produzione documentale della difesa).

Va, altresì, sottolineato che con il messaggio suddetto il comandante Schimdt rappresentava espressamente che la motonave aveva messo al corrente del salvataggio il Comitato Cap Anamur e il German Emercengy Doctors; che, a loro volta, questi ultimi avevano avvisato i media tedeschi; che la motonave Cap Anamur prima di "procedere" (evidentemente ad inoltrare alla richiesta di ormeggio, n.d.r.) aveva temporeggiato nelle acque del Mar Mediterraneo per completare le verifiche ai motori e che, nel frattempo (in data 28 giugno), il Bierdel, in qualità di responsabile del Comitato, era salito a bordo della Cap Anamur unitamente a cinque giornalisti della televisione tedesca.

Nello stesso messaggio, il capitano Schimdt rappresentava, inoltre, che alcuni naufraghi

presentavano "gravi problemi psicologici" e comunicava che per tutte le persone a bordo (in totale 56) la nave aveva a disposizione "sol tanto 18 tonnellate di acqua potabile" (cfr. testo del suddetto messaggio).

Le risultanze sopra esposte sono state riferite, altresì, in modo conforme anche dall'imputato Bierdel nel corso degli interrogatori a cui si è sottoposto (cfr., in particolare, verbale di interrogatorio reso in sede di udienza di convalida dell'arresto del 16 luglio 2004 e verbale di interrogatorio reso alla Questura di Napoli su delega del PM in data 4 ottobre 2005).

Dalla ricostruzione della rotta effettuata dalla nave nel periodo in esame (cfr. deposizione del teste Tarantino già citata), si evince che la Cap Anamur - così come aveva fatto nel periodo antecedente al salvataggio - rimaneva procedeva alternando fasi di navigazione a fasi di *stand by* (e ciò in linea con quanto riferito dall'imputato Schimdt) sino ad arrivare di nuovo nei pressi di Malta (circostanza quest'ultima che il capitano Schimdt ometteva di rappresentare nelle comunicazioni sopra descritte).

In particolare, è emerso che dalle ore 21.00 del 21 giugno fino alle ore 20.00 del 22 giugno la nave seguiva diverse rotte (cfr. mappa 5).

Quindi, fermava le macchine e rimaneva alla deriva fino alle ore 08.00 del 23 giugno.

Poi riprendeva la navigazione fino alle ore 08.00 del 24 giugno allorché fermava nuovamente i motori o, comunque, procedeva a lentissimo moto, rimanendo nella medesima zona.

Dal 24 al 26 giugno la Cap Anamur rimaneva ancora alla deriva (allegato 6).

In data 25 giugno la nave stazionava nei pressi del porto di Marsaxlokk (Malta).

Alle ore 08.00 del 26 giugno la motonave riprendeva la navigazione con rotte diverse fino alle ore 17 del 27 giugno rimanendo di nuovo alla deriva - o procedendo a lentissimo moto - fino alle ore 17.00 del 28 giugno (allegati 7 e 7.1).

Alle ore 18.00 del 28 giugno la nave riprendeva a navigare verso nord-est fino alle ore 22.00 dello stesso giorno per poi fermare le macchine rimanendo alla deriva fino alle ore 09.00 del 29 giugno (allegato 8).

Alle ore 09.00 del 29 giugno la Cap Anamur procedeva a lento moto verso nord-est aumentando poi la velocità. Alle ore 22.00 circa del 29 giugno fermava le macchine rimanendo alla deriva fino alle ore 08.00 del 30 giugno (allegato nr. 8).

Alle ore 09.00 del 30 giugno procedeva con rotta sud-ovest. Alle ore 12.00 invertiva la rotta puntando verso nord-est, passando alle ore 20.00 a circa 16 miglia da Lampedusa e alle ore 23.00 a circa 17 miglia dall'isola di Linosa.

Dalle ore 23.00 circa del 30 giugno fino alle ore 09.00 del 1 luglio procedeva con rotte diverse verso nord, nord-est fino ad arrivare a circa 17 miglia dal porto di Porto Empedocle.

In queste ultime fasi, come sopra detto, la Cap Anamur chiedeva, tramite l'Agenzia Marittima, l'autorizzazione ad attraccare a Porto Empedocle.

1.e) Il primo contatto tra la Cap Anamur e le autorità marittime italiane (30 giugno): la richiesta di approdo e l'(iniziale) divieto di fare ingresso in acque nazionali.

In data 30 giugno 2004 tramite le agenzie marittime la Capitaneria di Porto di Porto Empedocle veniva a conoscenza, per la prima volta, che la motonave Cap Anamur, battente bandiera tedesca, chiedeva l'attracco in porto per lo sbarco di 37 naufraghi recuperati da un'imbarcazione in difficoltà.

Ricevuta tale notizia, il personale della locale Capitaneria di Porto avvisava inizialmente le autorità di pubblica sicurezza (Prefettura e Questura) affinché fossero attivati i servizi per ricevere le persone tratte in salvo (naufraghi).

La centrale operativa della Capitaneria di Porto di Porto Empedocle aveva il primo contatto ufficiale con la Cap Anamur nelle ore serali del 30 giugno 2004 a mezzo Radio Palermo.

Tramite gli agenti marittimi Tagliavia e Tricoli nonché attraverso le comunicazioni via radio con la motonave, il personale della Guardia Costiera - Capitaneria di Porto di Porto Empedocle veniva a conoscenza via via (tra il 30 giugno e il 1 luglio) di ogni informazione inerente la Cap Anamur e, quindi, della richiesta della motonave di attraccare per il 1 luglio al fine sbarcare 37 immigrati di dichiarata nazionalità sudanese soccorsi in mare a circa 100 miglia a sud di Lampedusa.

Tanto risulta dalla deposizione testimoniale di Morana Antonio, ufficiale di ispezione della Capitaneria di Porto di Porto Empedocle; dal messaggio fax a firma del Morana (prot. n. 6951 del 1 luglio 2004) e dall'annotazione di servizio del 1 luglio 2004 a firma congiunta di Morana Antonio e Scarantino Salvatore (udienza dell'11.12.2006).

Il Comando Generale delle Capitanerie di Porto con sede in Roma, avvisato dalla Capitaneria di Porto di Porto Empedocle della richiesta di approdo della Cap Anamur, provvedeva, secondo prassi, ad effettuare la segnalazione al Ministero dell'Interno e al Comando Generale della Marina Militare (cfr. deposizione del teste Luciano Del Prete, capitano di fregata in servizio presso la Sala Operativa del Comando Generale della Guardia Costiera, di cui alle pagg. 30 e segg. del verbale fonoregistrato del 18.6.2007).

In data 1 luglio 2004 il Comando Generale della Guardia Costiera, su disposizione del Ministero dell'Interno – Servizio Immigrazione e Polizia di Frontiera, diramava, tramite la Capitaneria di Porto, l'ordine di fermare la nave prima che entrasse in acque territoriali italiane così sostanzialmente negandole l'accesso in porto.

Tali emergenze risultano dalla deposizione testimoniale dell'ammiraglio Lolli Ferdinando, capo del Reparto Piani Operativi del Comando Generale della Guardia Costiera (cfr. verbale fonoregistrato del 24.9.2007) nonché dalla deposizione testimoniale di Pinto Giovanni, direttore della Direzione Centrale dell'Immigrazione – Servizio Immigrazione e Polizia di Frontiera del Ministero dell'Interno (cfr. verbale fonoregistrato del 3.11.2008).

E' certamente opportuno evidenziare, sotto il profilo storico della vicenda, le ragioni del divieto di fare ingresso in acque nazionali nonché le modalità con cui il divieto stesso veniva comunicato alla motonave Cap Anamur.

Al momento di esaminare la richiesta di approdo le autorità italiane venivano a conoscenza di notizie tali da indurle a dubitare della veridicità di alcune circostanze di fatto comunicate dal capitano Schimdt.

In particolare, le autorità italiane erano convinte che il comandante Schimdt avesse comunicato loro che il salvataggio fosse avvenuto in data 30 giugno e ciò in contrasto con la effettiva data del recupero (20 giugno), come peraltro risultante dal filmato del salvataggio immesso in rete sul sito www.capanamur.org, e visionato dal personale della Capitaneria di Porto (cfr. pag. 82 della deposizione di Cacciatore Antonio, verbale del 24.9.2007).

La suddetta convinzione (che, come si dirà in seguito, è da ritenersi erronea non risultando alcuna comunicazione nei termini ritenuti dalle autorità italiane) induceva queste ultime a sospettare che il capitano Schimdt avesse prospettato un dato non veritiero circa la data del salvataggio al fine di ottenere in modo fraudolento l'autorizzazione allo sbarco.

Invero, le autorità italiane ritenevano che il lasso temporale (di ben dieci giorni) intercorso tra la data (20 giugno) del salvataggio (peraltro verificatosi in un punto più vicino alle coste libiche che a quelle italiane) e la data (30 giugno) in cui il capitano Schimdt aveva comunicato la notizia comportasse, quale conseguenza giuridica sul piano del diritto marittimo, la perdita dello status di naufrago in capo ai 37 migranti (cfr. deposizione testimoniale del dottor Pinto).

Altro presupposto su cui si fondava il divieto di ingresso in acque nazionali era costituito

dal fatto che le autorità italiane venivano a conoscenza della rotta tenuta della nave.

Invero, tramite MRCC (*Maritime Rescue Coordination Center*), elemento di cooperazione internazionale marittima previsto in forza della Convenzione di Amburgo del 1979, il Comando Generale della Guardia Costiera apprendeva, dall'omologo maltese, che la motonave Cap Anamur era rimasta "in bacino" a Malta dal 9 al 19 giugno 2004 e che, dopo lo scalo predetto, la nave aveva ripreso la navigazione "in attesa di ordini" ossia senza destinazione.

Alle autorità italiane risultava, quindi, che la Cap Anamur (ritenuta esclusivamente un "mercantile" e non anche una nave umanitaria) era rimasta in una zona circoscritta di mare in attesa che l'armatore avesse dato disposizioni per il suo impiego di tipo commerciale (cfr. pagg. 6, 7 e ultima parte della deposizione dell'ammiraglio Lolli).

Le autorità governative nazionali venivano a conoscenza, inoltre, che la nave aveva fatto ritorno a Malta in data 25 giugno giungendo nella zona di ancoraggio denominata "Hurd Bank" (cfr. pag. 7 della deposizione dell'ammiraglio Lolli) e che la nave era rimasta fino al 30 giugno nella cd. "zona di fonda", da cui era nuovamente ripartita "in attesa ordini".

In sostanza, le autorità governative e marittime italiane venivano a conoscenza: a) dei movimenti della nave che si presentavano, almeno in apparenza, alquanto "anomali"; b) del fatto che la Cap Anamur durante i dieci giorni intercorsi tra la data del salvataggio (20 giugno) e quella di comunicazione dell'evento (30 giugno) aveva fatto scalo (di nuovo) a Malta e c) del fatto che, ciononostante, il comandante Schimdt non aveva comunicato alle autorità maltesi la presenza dei 37 naufraghi a bordo.

In proposito, le autorità maltesi rappresentavano alle autorità italiane di non aver mai ricevuto da parte della Cap Anamur alcuna notizia circa la presenza a bordo dei migranti né alcuna richiesta di aiuto (cfr. note di comunicazioni intervenute tra Ambasciata italiana a Malta e Ministero per gli Affari Esteri di Malta acquisite all'udienza del 3.11.2008 e relativa traduzione in italiano del testo acquisita mediante relazione peritale all'udienza del 16.2.2009).

Il divieto di fare ingresso nelle acque nazionali veniva comunicato alla Cap Anamur inizialmente (1 luglio 2004) per le vie brevi (sia attraverso la Radio Costiera sia a voce mediante l'invio di motovedette sottobordo) senza neppure esplicitare le ragioni del divieto (come riferito dal capitano Schimdt, cfr. pag. 104 del verbale fonoregistrato).

Soltanto successivamente (6 luglio) veniva trasmesso alla Cap Anamur un messaggio con cui venivano esplicitati i motivi del diniego di accosto a Porto Empedocle e di ingresso in acque territoriali (cfr. testo del messaggio del Ministero dell'Interno - Direzione Centrale