

Estratto di atto di denuncia/querela presentata alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma

martedì 30 aprile 2019

ESTRATTO DI ATTO DI DENUNCIA/QUERELA PRESENTATA ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA PRESSO IL TRIBUNALE DI ROMA

da Alessandro Metz, armatore della Nave Mare Jonio

(...)

Le attività della Mare Jonio si inquadrano in una più ampia piattaforma sociale, denominata Mediterranea Saving Human, che annovera al suo interno, in qualità di fondatori, promotori, finanziatori e sostenitori, numerosi esponenti del mondo politico, sindacale, religioso, dell'associazionismo, della cultura e della società civile.

Nel corso delle quattro missioni intraprese fino ad oggi – iniziate, rispettivamente, il 4 ottobre del 2018, il 1 novembre 2018, il 22 novembre 2018 e il 17 marzo del 2019 – grazie anche alla presenza di esponenti politici e di rappresentanti della stampa al seguito del rimorchiatore, s'è dato luogo ad una innovativa operazione di informazione dell'opinione pubblica su quanto accade nel Mediterraneo centrale, denunciando, in tempo reale, ritardi, omissioni e disfunzioni nelle procedure di coordinamento degli interventi SAR.

Tali interventi hanno avuto un importante impatto in termini di responsabilizzazione degli Stati costieri competenti al soccorso, avendo concorso, di fatto, all'accelerazione delle procedure di intervento, alla riduzione del rischio di morti in mare e al rispetto delle norme internazionali nazionali a salvaguardia e tutela della vita e dei diritti umani.

Ulteriore, ed inaspettato, epilogo ha avuto la missione salpata lo scorso 17 marzo 2019, nel corso della quale la Mare Jonio ebbe casualmente ad incrociare sulla propria rotta un gommone in grave stato di distress e ad

attivarsi direttamente, stante l'assenza di altri mezzi di soccorso, per soccorrere i 50 naufraghi (tra cui 15 minori) a bordo del mezzo.

Avuto riguardo ai risultati conseguiti al termine dei primi sei mesi di ricerca e di osservazione a bordo del rimorchiatore, l'importanza del progetto può dirsi pienamente confermata.

Le attività di Mare Jonio hanno, infatti, consentito di gettare luce sulle gravissime condizioni di insicurezza in cui versa l'odierno Mediterraneo centrale, anche, e soprattutto, a causa delle politiche europee in tema di controllo delle frontiere e di contenimento dei flussi migratori, e di denunciare, una volta di più, il rischio di sistematiche violazioni delle norme internazionali e nazionali sul soccorso in mare e a presidio dei diritti umani da parte di tutti gli Stati interessati.

Nel corso degli ultimi anni, infatti, le iniziative politiche in tema di controllo delle frontiere, promosse ora da singole autorità nazionali – si pensi al codice di condotta per le ONG varato dal governo italiano nel luglio del 2017 – ora dall'Unione Europea nel suo insieme, unitamente ad una serie di azioni giudiziarie intraprese in danno delle maggiori Organizzazioni Non Governative impegnate nelle attività di Search and Rescue, hanno sostanzialmente svuotato il Mediterraneo centrale di mezzi di soccorso, delegando alla c.d. Guardia Costiera Libica la gestione degli interventi SAR nell'area.

Va ricordato, sul punto, che la Libia ebbe ad autoproclamare l'esistenza di una zona SAR di propria competenza soltanto nel giugno 2018, al termine di un lungo percorso che ha avuto inizio con gli accordi siglati nel 2017 con il governo Gentiloni e che valsero alle locali forze (para)governative importanti finanziamenti in denaro di provenienza europea e il conferimento, da parte delle autorità italiane, di mezzi navali volti ad esercitare un più efficace controllo delle frontiere e ad inibire le partenze verso le coste italiane.

La presa in carico, da parte delle autorità libiche, delle operazioni di Salvataggio e Soccorso nella amplissima zona SAR assegnatasi – fino ad allora controllata, di fatto, dalla Guardia Costiera Italiana – rientra, in tal senso, e senza che se ne faccia mistero, nel novero delle operazioni di cooperazione internazionale promosse e volute dall'Unione Europea, e

gestite dall'Italia – che ne ha diretto e curato lo studio di settore e le principali fasi operative – al fine di garantire il contenimento dei flussi migratori dalla Libia.

L'indebita, ed anomala, sovrapposizione del tema dei soccorsi in mare con quello del contenimento dei flussi migratori, ha prodotto, e ancora produce, un costo, in termini di vite umane, che appare oggi incommensurabile e che preoccupa fortemente tanto gli osservatori sui diritti umani quanto le istituzioni internazionali.

I governi europei, infatti, hanno integralmente delegato, ad un soggetto neonato – il Joint Rescue Coordination Center libico – privo di adeguata formazione, di una chiara identità valoriale, di una tradizione professionale, e peraltro radicato su un tessuto politico e sociale fortemente instabile, pregno di attività criminali legate al traffico e allo sfruttamento dei migranti, la salvaguardia delle vite umane in mare e l'identificazione del Place of Safety (PoS).

Eppure innumerevoli fonti istituzionali internazionali – tra gli altri OHCHR, UNSMIL, UNHCR, OIM, UNSC – hanno, da più parti, ribadito che la Libia non può essere considerata un Porto Sicuro, ai sensi della Convenzione di Amburgo, a causa delle gravi e sistematiche violazioni dei diritti umani cui vengono sottoposti rifugiati e migranti.

Risulta, oggi, ampiamente documentato che all'interno dei centri di detenzione libici, compresi quelli di estrazione governativa, donne, uomini, anziani e minori vengono sottoposti ad ogni tipo di violenza, a indicibili torture, a lavoro forzato, a richieste estorsive in cambio della liberazione, a violenze sessuali e, talvolta, financo alla morte.

In tempi recenti tali fatti sono stati oggetto di accertamenti financo innanzi a Tribunali Italiani. Giova, tra tutte, richiamare la sentenza n. 10/2017, emessa dalla Corte d'Assise di Milano in data 10 ottobre 2017, che ha comminato la pena dell'ergastolo nei confronti di uno dei gestori del campo di prigionia di Bani Walid, ritenendolo responsabile di diversi omicidi, di torture perpetrate mediante disidratazione al sole, scariche elettriche, frusta, bastoni e spranghe di ferro, di sequestro di persona aggravato dalla morte e di numerose violenze sessuali, anche ai danni di minorenni.

Ma ciò che ancor più allarma è il coinvolgimento, in tali efferati crimini, di soggetti appartenenti alla Guardia Costiera Libica, come documentato da diversi osservatori internazionali e persino da un pannello di esperti del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite.

Amnesty International, sul punto, ha parlato di un oscuro intreccio di connivenze tra le locali forze di polizia, la Guardia Costiera e i soggetti preposti alla gestione delle prigioni dell'orrore, paventando un vero e proprio sistema di criminalità organizzata che si alimenta delle brutalità commesse ai danni dei migranti al fine di estorcere loro denaro, lavoro forzato, non di rado anche nel mercato del sesso, o altre utilità.

C'è una relazione simbiotica tra la Guardia costiera libica e le milizie locali coinvolte nei traffici. Data l'importanza di Zawiya, l'accesso al mare e il business coinvolto in questi traffici, la Guardia costiera della città lavora in combutta con le milizie stesse. La Guardia costiera locale intercetta le barche in mare e trasferisce le persone ai centri di detenzione. Qui le autorità carcerarie traggono profitto dalle estorsioni a rifugiati e migranti, costretti a pagare per il loro rilascio. Sostengono l'industria locale del traffico di persone anche rilasciando i gruppi di migranti nelle mani dei trafficanti. Alcuni degli intervistati hanno confermato di aver pagato le guardie carcerarie per essere rilasciati e che le guardie stesse hanno poi dato loro il numero di telefono di un individuo che li avrebbe accompagnati direttamente dalle persone che organizzano le partenze.

Su analoghi rilievi il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, nel giugno del 2018, ha imposto sanzioni individuali a carico di Abd al Raman al Milad, a capo dell'unità della Guardia Costiera Libica di Zawiyah, per aver aperto il fuoco su natanti carichi di migranti, provocandone il naufragio, e per essere risultato colluso con trafficanti e smugglers del calibro di Mohammed Kachlaf, leader della brigata Shuada Al Nasr, di base a Zawiyah (anch'egli soggetto a procedimento sanzionatorio).

Risulta, peraltro, ampiamente documentato che in più d'una occasione gli interventi della Guardia Costiera Libica siano stati caratterizzati da un contegno estremamente violento nei confronti dei naufraghi soccorsi, del tutto estraneo allo spirito e alle modalità del soccorso in mare; e che si sia

resa protagonista di violenze e minacce armate in danno di operatori di ONG pur di ottenere la consegna dei naufraghi soccorsi.

Così ebbe ad accadere, tra le altre, nella nota vicenda che ha interessato la nave della ONG spagnola Proactiva Open Arms il 15 marzo 2018, il cui personale ha riferito di essere stato minacciato con le armi dalla Guardia Costiera libica ancora nel pieno dell'intervento SAR; o ancora, nel tragico episodio del 6 novembre 2017 in cui, sotto gli occhi increduli dei testimoni di SEA Watch, i naufraghi soccorsi vennero malmenati dalle forze libiche con violenza e la motovedetta intervenuta ebbe ad allontanarsi a gran velocità dal luogo dell'evento, trascinando con sé una persona ancora attaccata alla prua del mezzo (un video dell'evento è disponibile sul web); o infine, nel gravissimo attacco con armi da fuoco riferito, il 27 novembre 2017, dalla ONG tedesca Mission Lifeline, che aveva appena soccorso 52 migranti a 19 miglia dalle coste libiche.

Sotto un diverso profilo, poi, grande preoccupazione destano altresì le scarsissime competenze tecniche e le sommarie modalità operative del JMRCC, per come emerse dalle cronache giudiziarie degli ultimi anni, che, in uno con la strutturale carenza di mezzi adeguati, valgono a tratteggiare un quadro ancor più inquietante delle condizioni di estrema pericolosità dell'odierno Mediterraneo centrale.

Tali preoccupazioni hanno trovato peraltro una inaspettata conferma negli esiti di recenti investigazioni difensive effettuate nell'ambito del Proc. Pen. N. 1464/19 RGNR mod. 21, iscritto dalla Procura di Agrigento a carico del capitano della Mare Jonio, sig. Pietro Marrone, e del capo missione, sig. Luca Casarini, in occasione delle quali sono stati accertati, e documentati, molteplici profili di malfunzionamento nel sistema di coordinamento SAR libico, non da ultimo la barriera linguistica che preclude comunicazioni tempestive con gli omologhi europei, con le ovvie, ed intuibili, ricadute in termini di intempestività degli interventi di soccorso in mare.

Il già compromesso stato delle cose risulta ancor più grave se si considera la situazione politica in cui versa oggi la Libia, dilaniata dall'ennesima guerra civile che ogni giorno miete centinaia di feriti e di vittime tra i civili e che avrebbe portato, a quanto riportato da autorevoli fonti di stampa, alla riconversione per fini bellici delle dotazioni navali fornite dalle autorità

italiane per le operazioni di Search and Rescue, con conseguente abbandono delle attività di soccorso.

Nello scenario ora richiamato, le funzioni di monitoraggio e di denuncia della missione Mediterranea Saving Humans, a presidio e tutela delle vite di quanti, oggi più che mai, cercano di sottrarsi alla morte nell'inferno della Libia, risultano ancora più essenziali e stupisce pertanto, che lungi dal promuoverne e plauderne le iniziative, esponenti dell'attuale governo italiano abbiano inteso screditarne azioni ed intenti con una campagna di pubblica denigrazione senza precedenti.

In tale cornice vanno letti e rappresentati i contenuti della recente direttiva n. 14100/141(8), emanata dall'attuale Ministro dell'Interno lo scorso 15 aprile 2019, atto rivolto ai massimi vertici militari e delle forze di Polizia nazionale – Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri, Comandante Generale della Guardia di Finanza, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Comandante Generale delle Capitanerie di Porto e, per conoscenza, Capo di Stato Maggiore della Difesa – in cui, testualmente, si riferisce :

– che “l'imbarcazione Mare Jonio, nell'ambito di un precedente intervento in acque di responsabilità SAR non italiana, non ha ottemperato alle istruzioni di coordinamento SAR delle Autorità estere legittimamente titolate ai sensi della vigente normativa internazionale”;

– che “l'imbarcazione nella circostanza indicata, tuttora oggetto di accertamento nell'ambito di un procedimento penale, ha richiesto l'assegnazione del porto di Sbarco alle Autorità Italiane in maniera strumentale, dirigendo la navigazione deliberatamente verso le coste italiane anche in assenza di ogni autorizzazione o presupposto di legge al riguardo, nonostante la consapevolezza del comandante che, sulla base della vigente normativa internazionale, non sussistessero i presupposti di diritto e di fatto per investire le Autorità Italiane”;

– che “ da dichiarazioni pubbliche si evince l'intenzione di condurre una nuova, analoga attività da parte della Mare Jonio che, se attuata, integrerebbe una deliberata violazione delle normative internazionali e della

legislazione interna, finalizzata al preordinato trasferimento in Italia di migranti in condizioni di irregolarità”;

– che si rileva, pertanto “l’esigenza di prevenire la sovradescritta attività illecita”;

Con l’ordine, rivolto alle summenzionate Autorità, di vigilare affinché il comandante e la proprietà della Nave Mare Jonio (...) non reiterino condotte in contrasto con la vigente normativa nazionale ed internazionale in materia di soccorso in mare, di immigrazione nonché con le istruzioni di coordinamento delle competenti Autorità, nonché di curare l’esecuzione, a partire da ogni possibile forma di notificazione ed intimazione agli interessati, e la stretta osservanza, dei contenuti della direttiva.

La richiamata direttiva ministeriale, con riferimento alle condotte attribuite alla nave “Mare Jonio”, presenta contenuti che, oltre che gratuitamente denigratori, appaiono pesantemente calunniosi, nella misura in cui, s’intende, per essa, informare le massime cariche Militari e di Polizia dello Stato di una pluralità di comportamenti delittuosi che mai hanno avuto luogo.

Avuto riguardo al contenuto complessivo della direttiva, ciò che in sintesi parrebbe affermarsi è che in occasione della scorsa missione la Mare Jonio sia stata impiegata per dare vita ad un premeditato disegno volto a favorire l’ingresso in Italia di migranti in condizioni di irregolarità, in palese e consapevole violazione delle normative internazionali e nazionali in tema di soccorsi in mare e di immigrazione; e che nella medesima ottica di funzionalità al favoreggiamento dell’immigrazione clandestina vada inquadrata altresì la annunciata, imminente, nuova partenza del rimorchiatore.

Si tratta, come rilevato, di accuse del tutto infondate poiché, come già emerso nel corso dei primi esiti investigativi dell’inchiesta di Agrigento, la Mare Jonio ha sempre agito nel pieno rispetto delle normative nazionali ed internazionali in tema di soccorsi in mare, attenendosi scrupolosamente alle istruzioni ricevute nel corso dell’intervento SAR dalle Autorità competenti, ed avendo a cuore esclusivamente la salvezza e l’integrità delle vite soccorse.

I richiamati esiti investigativi hanno peraltro gettato luce su una serie di gravi disfunzioni, e di anomalie, nelle procedure di intervento SAR coordinate dalla c.d. Guardia Costiera Libica, che sono state recentemente riportate anche sugli organi di stampa, e che inducono, ragionevolmente, a pensare che, se per una pura casualità, lo scorso 18 marzo, la Mare Jonio non avesse incrociato il gommone in avaria in seguito soccorso, ben più tragico sarebbe stato l'epilogo della vicenda in esame.

E' emerso, infatti, che le segnalazioni effettuate la mattina del 18.3.2019 a JMRCC da parte dell'aereo tedesco Monbird, rimasero del tutto prive di risposta e di riscontro per molte ore, e che gli addetti alla centrale operativa – che peraltro, come ricordato, non parlavano né comprendevano la lingua inglese, con conseguente paralisi delle comunicazioni internazionali – non avevano nessuna contezza delle iniziative intraprese dal locale coordinamento per il caso SAR in questione, rinviando, per le informazioni del caso, ad un ufficiale libico inspiegabilmente stanziato a bordo di un mezzo della Marina Militare Italiana.

E' emerso, inoltre, che, formalmente invitata dalla autorità libiche a mantenersi ad 8 MN di distanza dalle coordinate dell'evento, Mare Jonio abbia ottemperato agli ordini ricevuti e che, allontanatasi dai luoghi, si sia in seguito imbattuta casualmente nel gommone in avaria carico di migranti.

E' emerso, ancora, che soltanto grazie alle pressioni esercitate da IMRCC (Italian Maritime Rescue Coordination Center), attivata da Mare Jonio, una motovedetta libica fu da ultimo inviata sul punto dell'evento, molte ore dopo le prime segnalazioni, quando già le operazioni di recupero dei naufraghi da parte del rimorchiatore volgevano al termine; e che le autorità libiche nell'occasione si limitarono a ringraziare la Mare Jonio per la collaborazione per poi, contrariamente a quanto riferito nella direttiva ministeriale, rientrare a terra senza mai aver dato alcuna disposizione o ordine al personale del rimorchiatore.

E' emerso, infine, che nelle ore successive al soccorso, l'aggravamento delle condizioni meteo marine a ridosso della costa tunisina resero la rotta su Lampedusa la sola praticabile e che, nonostante ciò, una richiesta di POS venne inoltrata anche alle autorità maltesi, senza, tuttavia, ottenere risposta.

Ne discende che nessuna delle affermazioni contenute nella direttiva ministeriale con riferimento alla condotta illecita attribuita alla Mare Jonio risponde al vero – non l'inottemperanza alle istruzioni dell'autorità di coordinamento straniero; non la deliberata scelta di dirigersi su Lampedusa al fine di inoltrare strumentalmente una richiesta di POS all'Italia; non la consapevole e deliberata scelta di operare contra legem al fine di introdurre migranti in condizioni di irregolarità in Italia.

Del pari non risponde al vero, e costituisce fatto grave e fortemente lesivo dell'immagine e del decoro della Mare Jonio, nonché potenzialmente foriero di ingiuste conseguenze penali, la riferita volontà di ritornare in mare allo scopo di trasferire in Italia migranti in condizioni di irregolarità.

Le attività di Mare Jonio sono, infatti, preordinate in via esclusiva a monitorare e a denunciare le gravissime lacune dell'attuale sistema dei soccorsi nel Mediterraneo centrale, in conseguenza delle politiche nazionali ed europee in tema di immigrazione, che hanno portato alla primazia del controllo delle frontiere anche a scapito della tutela della vita e della dignità umana; e a responsabilizzare, mediante le azioni di osservazione e denuncia, gli Stati costieri competenti anche al fine di accelerare le procedure di Ricerca e Soccorso e garantire il rispetto dei diritti.

Tanto ci si è limitati a fare nel corso delle missioni del 4 ottobre 2018, del 1 novembre 2018 e del 22 novembre 2018, nel corso delle quali la Mare Jonio, anche attraverso esponenti politici e a membri della stampa al seguito del rimorchiatore, ha dato luogo ad una inedita operazione di informazione dell'opinione pubblica su quanto osservato e direttamente percepito nei giorni di navigazione, denunciando ritardi, omissioni e disfunzioni nelle procedure di coordinamento degli interventi SAR.

Tanto ci si sarebbe limitati a fare anche lo scorso 18 marzo 2019, se non ci si fosse trovati di fronte all'obbligo, morale e giuridico, di preservare la vita umana e di prestare soccorso alle persone in pericolo di vita, così come imposto dagli artt. 1113 e 1158 del Codice della Navigazione, dalla Convenzione di Amburgo sulla Ricerca e il Soccorso e dalla Convenzione di Montego Bay sul diritto del Mare.

Tanto premesso, si ritiene che il contenuto dell'atto ministeriale rivolto alle massime autorità militari e di Polizia italiane, così interpretato, possa

validamente integrare gli estremi del reato di cui all'art. 368, 2° C., c.p. nella misura in cui parrebbe incolparsi, per esso, la Mare Jonio, nella persona del comandante e della Proprietà, di aver commesso, in forma consumata e tentata, il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, pur essendo noto, ed acclarato, che ben altre sono le ragioni che ne muovono l'azione – la tutela della vita umana – e ben altro è lo spirito che ne alimenta le attività – l'osservanza degli obblighi di soccorso in mare.

Sul punto giova ricordare che, per costante giurisprudenza di legittimità, ai fini dell'integrazione della richiamata fattispecie penale, è sufficiente "l'attribuzione di un fatto, comunque configurato, ma di per sé penalmente rilevante, in qualunque atto non necessariamente diretto all'autorità giudiziaria, ma a qualsiasi autorità che, essendo costituita da pubblici ufficiali o incaricati di un pubblico servizio, è obbligata ai sensi dell'art. 331 c.p.p. a denunciare alla prima qualsiasi reato perseguibile d'ufficio di cui abbia avuto notizia nell'esercizio o a causa della pubblica funzione o del pubblico servizio esercitato (Cassazione penale sez. VI, 06/06/2002, n.30297).

Ebbene, avuto riguardo ai destinatari dell'atto – tra i quali si annoverano alti vertici di polizia giudiziaria, oltre che autorità militari, tutti soggetti, come tali, certamente gravati dagli obblighi di cui all'art. 331 c.p. – e alla natura delittuosa delle condotte gratuitamente attribuite alla Mare Jonio – il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina in forma consumata e tentata – parrebbero sussistere gli elementi costitutivi del reato di calunnia, nella versione aggravata di cui al comma secondo (trattandosi di delitto per il quale è prevista la pena della reclusione superiore nel massimo a dieci anni).

Né, ancora, appare ragionevole credere che l'autore della direttiva ignori la reale natura e le ragioni che muovono l'azione del rimorchiatore Mare Jonio, natura e ragioni che, lungi dall'integrare le rassegnate condotte, o intenzioni, delittuose, mirano, più semplicemente, a denunciare le drammatiche conseguenze di scelte politiche scellerate, e a salvaguardare la vita umana in mare ed il rispetto dei diritti ovunque.

Tali intendimenti, sin da principio, nell'ottica della più totale trasparenza e della sensibilizzazione dell'opinione pubblica al tema, sono stati, infatti, ampiamente pubblicizzati dai promotori di Mediterranea Saving Humans, a mezzo di comunicati stampa e di dichiarazioni pubbliche che in più d'una occasione hanno persino sollecitato repliche ed interventi, nelle consuete forme del Tweet, da parte dello stesso Ministro degli Interni, elevando il progetto, oggi più che mai, a voce di quella parte virtuosa di società civile che ancora crede che la vita umana debba prevalere su qualsivoglia Ragione di Stato e che la denuncia e l'informazione siano strumenti irrinunciabili per la tutela dei diritti di tutti.

Del pari non ignora, l'autore della direttiva, che sul salvataggio del 18 marzo 2019 pende un'inchiesta che non ha, allo stato, portato ad alcun accertamento di penale responsabilità in capo ai soggetti iscritti nel registro degli indagati, neppure nelle forme di un giudizio cautelare (come, peraltro, espressamente ribadito nel corso dell'atto).

E' auspicio di chi scrive che le istituzioni nazionali e le massime cariche dello Stato operino sempre all'insegna del bene comune e nel rispetto dei principi costituzionali e che salvaguardino e presidino il principio della presunzione d'innocenza in ogni tempo ed in ogni sede, quale espressione dei valori democratici cui hanno giurato fedeltà, e conquista e fondamento delle contemporanee democrazie occidentali.

Infine non può non osservarsi come la direttiva n. 14100/141(8) sia stata altresì pubblicata sul sito del Ministero dell'Interno, alla pagina web www.interno.gov.it/.../direttiva-ministro-dellinterno-n-141001418-15-aprile-2019, in ciò potendosi ritenere integrati altresì gli estremi del reato di cui all'art. 595, c. 2° e 3° c.p. in concorso con il reato di cui all'art. 368, C. 2° c.p.

Non v'è dubbio, infatti, che la pubblicazione dell'atto sul sito del Ministero, abbia determinato la lesione di un ulteriore ed autonomo bene giuridico rispetto a quello protetto dal delitto di calunnia – vale a dire, il normale funzionamento dell'attività giudiziaria – da individuarsi, nel caso di specie, nell'integrità della reputazione e dell'onore del capitano e della proprietà della nave, ai quali, ingiustamente, parrebbero venire riferite inottemperanze ad ordini dell'Autorità, violazioni di leggi, condotte

delittuose e intenzioni di recidiva finalizzate alla realizzazione del reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina.

Tanto premesso,

VOGLIA

La S.V.I., esperite le indagini che riterrà necessarie ed acquisiti dalle competenti Autorità gli atti d'indagine del Proc. Pen. N. 1464/19 RGNR mod. 21, iscritto presso la Procura di Agrigento, ove si ritengano sussistenti elementi di reità nelle condotte sopra descritte, perseguire e punire chiunque ne risulti responsabile, per i reati di cui agli artt. 595 e 368, comma 2°, c.p., e/o per ogni altro reato che la S.V.I. dovesse ritenere sussistente.

(...)

Roma, 30 aprile 2019

Con osservanza

Alessandro Metz