

# Dal Mare al Carcere

## La criminalizzazione dei cosiddetti scafisti

Un report di ARCI Porco Rosso e Alarm Phone  
con la collaborazione di Borderline Sicilia e borderline-europe



[www.dal-mare-al-carcere.info](http://www.dal-mare-al-carcere.info)

Publicato 15 ottobre 2021.  
Creative Commons BY-SA  
ARCI Porco Rosso e Alarm Phone.

# INDICE

Riassunto esecutivo.....	4
Introduzione.....	6
Le associazioni autrici e il metodo di ricerca .....	9
Una nota su linguaggio.....	11
1. Dati.....	12
1. Forze militari e di polizia.....	12
2. Cronaca.....	14
2. Quadro normativo.....	17
1. Il reato di favoreggiamento dell’immigrazione clandestina.....	17
2. Omicidio e altri reati.....	19
3. Associazione per delinquere e le procure antimafia.....	20
4. Giurisdizione nazionale.....	22
3. Uno spettro di capitani.....	24
1. Il migrante-capitano forzato.....	25
2. Il migrante-capitano per necessità.....	26
3. Il migrante-capitano retribuito.....	26
4. Il capitano dell’organizzazione.....	28
5. I casi ‘misti’.....	28
6. Il concetto di ‘difendibilità’.....	30
4. Partenza.....	32
1. La rotta egiziana.....	32
2. La rotta algerina.....	34
3. La rotta libica.....	35
2007 – 2013.....	35
2013 – 2015.....	35
2015 – oggi.....	37
4. Le rotte adriatica e ionica.....	38
5. La rotta tunisina.....	41
5. Mare e arrivo.....	44
1. Momenti dell’identificazione.....	45
La guardia costiera.....	45
La flotta militare.....	45
Le flotte commerciali (il caso della Vos Thalassa).....	46
La flotta civile.....	47
2. Metodi di identificazione.....	49

La selezione dei testimoni.....	49
L'incentivazione dei testimoni.....	50
L'utilizzo di video e fotografie.....	51
L'identificazione sulla base della nazionalità.....	52
L'identificazione sulla base delle chiamate dai telefoni satellitari.....	53
6. Tribunale.....	55
1. Processi particolari.....	55
2. Accesso alla difesa.....	56
3. Il procedimento penale.....	58
Giudizio abbreviato.....	59
Patteggiamento.....	59
4. Strategie difensive.....	60
Il testimone è indagato.....	60
Non è stato lui.....	61
Scafisti come vittime della tratta di esseri umani.....	61
Auto-favoreggiamento non è punibile.....	63
Stato di necessità.....	64
5. Indagini difensive.....	66
7. Carcere.....	68
1. I detenuti stranieri.....	68
2. I domiciliari.....	69
3. Le sfide della detenzione.....	71
Lingua e scuola.....	71
Rapporti con parenti e amici.....	72
4. Detenuti di lungo termine.....	73
Il naufragio del 3 ottobre 2013.....	75
La strage di ferragosto 2015.....	76
La zona grigia.....	78
8. Libertà?.....	82
1. La richiesta di asilo.....	82
2. Dal carcere al CPR.....	84
3. Disagio economico e sociale.....	85
4. Scarcerazione e ri-carcerazione.....	87
5. Assoluzione e riparazione.....	89
9. Conclusioni.....	91

# Riassunto esecutivo

La libertà di movimento è un diritto, non un reato. Nell'ultimo decennio, l'Italia ha fermato migliaia di persone solamente per aver guidato una barca che ha attraversato il Mar Mediterraneo: i cosiddetti 'scafisti'. Il nostro report racconta il loro percorso, dal mare al carcere, analizzando e quindi denunciando la criminalizzazione della migrazione.

L'Italia ha passato decenni perseguendo persone che non hanno fatto altro che guidare una barca di migranti verso le sue coste, utilizzando il diritto penale, operazioni di polizia sotto copertura e poteri antimafia di emergenza per rinforzare il regime di frontiera dell'Europa.

Abbiamo parlato con centinaia di persone coinvolte - persone accusate di guidare le barche, ex detenuti, avvocati, ricercatori, attivisti, giudici e membri della Polizia e della Guardia Costiera - e studiato decine di sentenze per illustrare la portata del processo di criminalizzazione della migrazione in Italia.

## Condanne a vita

Le condanne variano dai 2 anni ai 20 anni - a volte anche di più. Dei quasi 1.000 casi che abbiamo potuto studiare, abbiamo trovato 20 persone con pene detentive di oltre 10 anni e 7 persone che hanno ricevuto l'ergastolo.

## Imprigionare i rifugiati

I conducenti di barche provengono da molti paesi, e spesso sono anche migranti e rifugiati. Nel 2018 e 2019, la polizia ha arrestato circa una persona ogni cento migranti arrivati.

Da un esame di quasi mille casi, stimiamo che oltre un terzo degli arrestati provenga dal Nord Africa, il 20% dall'Est Europa e il 20% dall'Africa occidentale. Molti dei cittadini del Nord Africa e dell'Africa occidentale arrestati e imprigionati in Italia sono stati costretti a guidare i barconi dalla Libia, paese da cui fuggivano. Nel caso degli scafisti dell'Est Europa, molti raccontano di essere stati indotti con l'inganno al traffico di persone.

## La criminalizzazione causa morti

L'Italia, l'UE e l'ONU hanno sempre sostenuto che arrestare gli scafisti fosse un modo per combattere il traffico di esseri umani, al fine di prevenire le morti in mare. Ma questo report dimostra che la criminalizzazione degli scafisti ha effettivamente contribuito ad alcuni dei peggiori disastri marittimi della storia recente.

## Il nostro report analizza:

- I dati ufficiali disponibili sull'arresto e l'incarcerazione dei conducenti di barche
- quasi 1.000 casi riportati dai media italiani negli ultimi 10 anni
- come la legge italiana sia stata costantemente modificata negli ultimi 25 anni per criminalizzare e perseguire i conducenti di barche
- i diversi tipi di conducenti di barche puniti dalla legge, compresi quelli costretti a guidare le barche sotto minaccia e violenza
- come sono state criminalizzate tutte le rotte marittime verso l'Italia: dall'Egitto, alla Tunisia, all'Algeria, alla Libia, alla Grecia e all'Albania
- come i conducenti di barche vengono identificati in mare in base a fotografie errate e testimonianze inaffidabili
- casi giudiziari che non proteggono i diritti degli arrestati, condannando le persone su prove inconsistenti e dando loro poco accesso alla difesa
- come il sistema carcerario italiano non riesca a proteggere i diritti dei detenuti stranieri e come agli scafisti venga impedito l'accesso agli arresti domiciliari
- le conseguenze sociali ed economiche per i conducenti di barche dopo l'uscita dal carcere, anche se vengono assolti

## Il nostro report dimostra che:

- la criminalizzazione dei conducenti di barche di migranti in Italia è aumentata costantemente negli ultimi 25 anni, soprattutto dal 2015.
- la criminalizzazione degli scafisti non previene le morti in mare, ma contribuisce ai naufragi e ai disastri marittimi
- le conseguenze dell'arresto come scafista hanno un grave impatto sulla vita delle persone, anche se le accuse vengono ritirate
- i diritti delle persone imprigionate come scafisti sono trascurati: il contatto con le famiglie è spesso inesistente, non ci sono quasi traduttori nel sistema carcerario italiano e l'accesso a una difesa adeguata non è tutelato.

# Introduzione.

‘Andate a trovarmi un colpevole!’ Così il comandante ci ha detto di fare!

*- Un mediatore linguistico che lavorava con la guardia costiera*

C’ho pensato tanto e sì, certo, i ragazzi dentro hanno bisogno delle scarpe e dei vestiti, un po’ di soldi... ma quello di cui hanno bisogno veramente è la loro libertà. Hanno bisogno di avvocati buoni.

*- B., arrestato nel 2014.*

Questi tizi che guidano la barca e poi finiscono in prigione -- per me alcuni sono come angeli. Angeli in prigione. Sono persone che prima salvano vite e poi finiscono dentro. Roba da matti, il governo italiano, la giustizia italiana dovrebbero scavare più a fondo. Perché alcuni di questi ragazzi che sono stati arrestati cercano di mettersi in salvo. Perciò, che Dio li aiuti, perché hanno messo in salvo anche altra gente. Gente come me.

*- F., militante biafrano.*

Questo rapporto nasce dalla volontà delle associazioni autrici di far luce sulla criminalizzazione dei cosiddetti ‘scafisti’ da parte dello Stato italiano.

Ha come premessa fondamentale la condanna della chiusura delle frontiere, che comporta l’eliminazione di quasi ogni modo di poter giungere in Europa per vie sicure, soprattutto per persone provenienti dal sud globale. Riconosce l’applicazione della legge penale funzionalmente a queste politiche di chiusura, e si pone in una posizione radicalmente critica alla criminalizzazione dell’attraversamento delle frontiere, incarnata in questo caso dalla figura del cosiddetto scafista. Il rapporto propone una visione del fenomeno che potrebbe essere interpretata come provocatoria da alcune persone, scontata da altre: attraversare la frontiera, oppure aiutare qualcuno a farlo, non dovrebbe essere di per sé un reato. La criminalizzazione di coloro che attraversano le frontiere distoglie l’attenzione dalla violenza

razzista messa in atto dall'Europa. Il problema infatti non sono le persone che attraversano le frontiere, ma il regime di frontiera che ogni giorno costringe centinaia di persone ad intraprendere viaggi pericolosi e troppo spesso letali. L'abolizione di questo regime, e non la criminalizzazione di coloro che lo sfidano, è l'unica risposta adeguata alla situazione attuale.

La persecuzione sotto il profilo penale dei cosiddetti scafisti in Italia andrebbe letta nel contesto sempre più ampio della criminalizzazione della migrazione verso l'Europa. Nel caso dei cosiddetti scafisti, si tratta della criminalizzazione dell'atto di guidare una barca con a bordo migranti che fanno ingresso in Europa senza visto; va ricordato che i procedimenti penali contro i guidatori delle barche si svolgono non solo in Italia ma anche in Grecia, Spagna, le Canarie e il Regno Unito: le tragiche situazioni che emergono da questa ricerca rappresentano, quindi, un tassello di un fenomeno di scala internazionale. Allo stesso tempo, questi eventi devono essere visti e analizzati anche tenendo conto del contesto italiano, un Paese in cui gli atti di solidarietà alle persone migranti sono presi di mira dalle procure, come dimostrato dai procedimenti penali aperti contro gli equipaggi delle missioni civili di ricerca e soccorso (*Iuventa, Mediterranea*) e dalla condanna in primo grado del Sindaco di Riace.

Nonostante molta attenzione pubblica e mediatica venga rivolta verso la criminalizzazione della società civile Europea e delle persone Europee che agiscono in solidarietà con persone migranti, si conosce poco o nulla sulla criminalizzazione di coloro che attraversano le frontiere.

Per la Destra, il cosiddetto scafista è stato costruito come il colpevole principale di un'"invasione di extracomunitari". Per la Sinistra, invece, il cosiddetto scafista troppo spesso è stato individuato come il colpevole dei naufragi e delle morti in mare. In entrambe le visioni è comunque una figura che lucra e sfrutta, se non addirittura un carnefice all'interno dei meccanismi prodotti dai regimi di frontiera. Come dimostrato da questo rapporto, queste tesi sono politicamente dannose e non hanno alcuna aderenza ai fatti.

Si tratta di un fenomeno molto complesso, in cui le persone che guidano le barche lo fanno per un'ampia serie di motivi che sono difficili da semplificare, ma che di base sono l'ultimo anello di una rete molto più grande, i cui vertici rimangono nell'ombra. In più, queste persone, lontane dall'essere colpevoli per le morti in mare, sono spesso anche loro migranti ai quali è stato impedito l'ingresso in Europa, e che rischiano le proprie vite per attraversare le frontiere. Queste vicende si dispiegano nelle maniere più varie: dalle persone inserite in sistemi di sfruttamento, violentemente forzate a guidare un'imbarcazione, a persone che si rendono protagoniste di importanti atti di eroismo e solidarietà per salvare le vite delle altre persone che trasportavano. In alcuni casi, entrambe le cose.

Eroi o vittime, i procedimenti penali promossi dallo Stato italiano continuano lo stesso: è il sospetto dell'atto di guidare una barca con a bordo altri migranti che fa scattare le indagini e le condanne, a prescindere dalle motivazioni. La criminalizzazione dell'atto, e quindi delle persone che lo commettono, non è una conseguenza inevitabile del fenomeno della migrazione, ma è il frutto di una precisa volontà degli Stati europei.

Il crescente rifiuto da parte di tutti gli Stati europei di permettere l'ingresso a persone provenienti dal Sud del mondo ha prodotto risultati prevedibili e abominevoli. Da un lato, il proliferare di confini militarizzati - che si estendono dalle frontiere europee fino ai paesi di transito e partenza - ha generato una violenza inaudita e ha trasformato il Mar Mediterraneo in un vero e proprio cimitero di massa. Dall'altro, le politiche di chiusura hanno indotto lo sviluppo di una serie di pratiche, organizzazioni e reti - sia ben strutturate che del tutto informali - che facilitano l'ingresso in Europa, benchè in modo reso irregolare o illegale dalle politiche di frontiera. La chiusura dei confini degli Stati europei è stata posta in essere, in questo contesto, non soltanto tramite mezzi fisici, ma anche con strumenti giuridici predisposti da ciascun Paese, perseguendo ogni forma di ingresso irregolare e ogni atto che faciliti tale ingresso.

In Italia questa criminalizzazione è stata realizzata in primo luogo tramite la previsione del reato di "favoreggiamento dell'ingresso clandestino", istituito quasi 25 anni fa, in seguito a due noti disastri marittimi. Con le insurrezioni nel mondo arabo a partire dal 2011, e con l'incremento delle partenze dalle coste del Mediterraneo, questa previsione di legge è stata applicata in modo sempre più estensivo, sottoponendo migliaia di persone a procedimenti penali, con un costo considerevole sia sulla spesa pubblica, che sulle vite delle persone coinvolte.

Prendendo in analisi il contesto italiano, questo rapporto mette in luce innanzitutto il numero altissimo di procedimenti penali in Italia - oltre 2.500 - che dal 2013 sono stati incardinati prevalentemente nei confronti di persone accusate di avere condotto le imbarcazioni con a bordo migranti. Questo dato ci dà la misura dell'entità di un fenomeno che, lungi dal costituire un'ipotesi residuale dell'applicazione del reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, rappresenta il modo principale in cui la legge è stata applicata. Questa cifra, quindi, indica il chiaro fallimento sotto qualsiasi punto di vista delle politiche migratorie che vorrebbero contrastare l'immigrazione irregolare: invece di bloccare il flusso migratorio, le politiche europee sono riuscite solamente a criminalizzarlo, ad alzare il rischio per la vita dei migranti stessi, e a fomentare nuove forme di razzismo. Ogni governo italiano -- da Renzi a Gentiloni, da Conte a Draghi -- ha continuato a sostenere la stessa logica perversa.

L'analisi svolta ha permesso anche di rilevare l'impatto devastante che questi procedimenti hanno sulla vita delle persone coinvolte, che nella maggior parte dei casi non hanno accesso ad un'effettiva difesa ed a una piena tutela dei loro diritti fondamentali. Inoltre, nel periodo in esame sono state introdotte delle norme peggiorative in diversi settori, che criminalizzano ulteriormente i cosiddetti scafisti - come le limitazioni nel riconoscimento della protezione internazionale e nell'accesso alla possibilità di detenzione domiciliare - che hanno contribuito ad aumentare la popolazione carceraria e strutturato una "fabbrica" dell'irregolarità nella quale le persone sono rese 'invisibili' e per questo facili da sfruttare e ricattare.



## Le associazioni autrici e il metodo di ricerca

Il rapporto è stato redatto dal circolo ARCI “Porco Rosso” di Palermo con il sostegno della rete transnazionale ‘Watch the Med - Alarm Phone’, in collaborazione con le onlus Borderline Sicilia e borderline-europe. Lo scopo della presente ricerca è quello di ricostruire un quadro attuale dell’ampiezza del fenomeno della criminalizzazione, per portare all’attenzione dell’opinione pubblica le gravi violazioni dei diritti umani attuate ai danni delle persone accusate di “scafismo”. In conclusione si perviene all’improrogabile necessità che l’Italia riveda l’impianto normativo che attualmente permette di criminalizzare l’atto di guidare le barche di migranti che cercano ingresso in Europa.

- **ARCI Porco Rosso.** Tante delle persone criminalizzate con cui abbiamo parlato hanno partecipato alla ricerca grazie all’impegno degli attivisti e delle attiviste dello Sportello Sans-Papiers dell’ARCI Porco Rosso, uno spazio di ascolto e sostegno che opera nel centro storico di Palermo, Sicilia, dall’inizio del 2016. I tre principali ricercatori del rapporto fanno parte di questo Sportello: il team è composto da un operatore sociale, un’operatrice legale e un organizzatore di comunità, lui stesso criminalizzato per aver guidato una barca, e che ha vissuto le conseguenze di questo fenomeno.
- **Watch The Med Alarm Phone** è stata creata nell’ottobre del 2014 da reti di attivisti e attiviste in Europa e Nord Africa. Il progetto ha istituito un numero di emergenza auto-organizzato per supportare migranti in difficoltà nel Mar Mediterraneo, con l’obiettivo di offrire una più ampia visibilità agli SOS provenienti da imbarcazioni in pericolo. In contatto diretto e costante con le persone che attraversano il Mediterraneo, le attiviste e gli attivisti di Alarm Phone lottano per la libertà di movimento e per l’abolizione del regime di frontiera europeo. Negli ultimi anni la rete si è mobilitata in solidarietà sulla criminalizzazione delle operazioni di ricerca e soccorso della società civile e delle persone che attraversano le frontiere europee.
- **borderline-europe** osserva e documenta sistematicamente le notizie degli arresti per favoreggiamento dell’immigrazione clandestina dal 2016; ha coordinato, contribuito a, e pubblicato “Criminalization of Flight and Escape Aid” (2017), il primo approfondimento sul tema. Essi informano regolarmente sui processi dei così detti “scafisti”, seguendo e sostenendo i singoli casi dal momento dell’arresto fino al rilascio. Nel 2020 borderline-europe ha pubblicato un ulteriore report sulla situazione – “Incarcerating the Marginalized” (insieme con CPT-Aegean Migrant Solidarity e bordermonitoring.eu) che rivela in che misura i sospetti ‘scafisti’ sono criminalizzati e imprigionati in Grecia, dove le sentenze spesso arrivano a superare i 100 anni di reclusione.
- **Borderline Sicilia** nasce nel 2008 come osservatorio sulle pratiche adottate da attori istituzionali e privati nella gestione fenomeno della migrazione in Sicilia. Segue lo sviluppo della criminalizzazione della società civile e della migrazione sin dal primo processo contro l’Ong tedesca Cap Anamur (2004) ed il caso dei 7 pescatori tunisini

(2007). E' stata autrice del capitolo italiano del rapporto internazionale 'Criminalization of Flight and Escape Aid' (2017), descrivendo il fenomeno dei cosiddetti scafisti di necessità e forzati. Le avvocate dell'associazione sono impegnate nella difesa di persone accusate di favoreggiamento dell'immigrazione irregolare che, insieme agli altri operatori volontari, assistono anche dal punto di vista amministrativo.

Il presente rapporto fornisce una panoramica della criminalizzazione delle persone migranti che guidano le barche nelle rotte marittime del Mediterraneo, analizzando tutti i passaggi: la partenza, l'attraversamento del mare, l'arrivo in Italia, i fermi, i procedimenti penali, l'incarcerazione e, infine, le conseguenze sulla vita delle persone fuori dal carcere.

Per avere un quadro analitico di ogni aspetto, abbiamo intervistato una vasta gamma di attori durante il periodo di ricerca (gennaio – giugno 2021). Abbiamo ascoltato i racconti delle persone accusate di aver guidato le barche: di chi nega le accuse e di chi rivendica la propria azione coraggiosa; dei detenuti e degli scarcerati; delle persone che provengono dall'Europa, dall'Africa e dal medio-oriente, e che ora risiedono, fra gli altri, in Italia, Francia, Germania, Malta e Regno Unito. In tutto, quasi cinquanta persone che si sono ritrovate al centro di questa burrasca giuridica e che ci hanno regalato il loro preziosissimo tempo – per uno spirito di generosità nei nostri confronti o di solidarietà con le persone che continuano ad essere criminalizzate come loro – persone che, speriamo, possano essere aiutate da questa ricerca.

Le loro storie personali si possono leggere in vari punti del report, e forniscono una testimonianza diretta della sofferenza di ciascuno. Persone come A., un profugo ucraino che ha passato due anni e mezzo dentro un carcere calabrese dopo aver guidato nel 2015 una barca che trasportava, dalla Grecia all'Italia, settanta persone siriane ed irachene. O come i due profughi siriani che sono stati fermati dopo un soccorso operato da una ONG nel 2019, e che attualmente stanno scontando una pena di due anni e dieci mesi. O ancora come B., un giovane richiedente asilo senegalese, condannato in secondo grado nel 2018, dopo essere rimasto in Italia per due anni in stato di libertà, uscito dal carcere solamente un mese fa.

Abbiamo inoltre raccolto le dichiarazioni di avvocati, ricercatori e ricercatrici, attiviste e attivisti, assistenti sociali, e membri delle Forze dell'ordine, della magistratura e della Guardia costiera. Le interviste con alcune avvocate, che seguono casi su Ragusa, Catania e Palermo, ci hanno fornito una raccolta di sentenze, che hanno rappresentato un utilissimo strumento di studio e approfondimento.

Tuttavia, il numero esiguo di casi analizzati, in proporzione all'ampiezza del fenomeno, non vale a catturare appieno la complessità della criminalizzazione. Come chiariremo meglio nel primo capitolo, abbiamo aggregato i dati estrapolati dai rapporti pubblicati dalle forze dell'ordine con quelli tratti da centinaia di articoli di cronaca – relativi ai fermi dei cosiddetti Scafisti – analizzati in maniera sistematica.

## Una nota su linguaggio

Studiare lo sviluppo della criminalizzazione della migrazione negli ultimi 25 anni, pone una necessaria premessa terminologica sulle parole utilizzate. Per rinforzare la criminalizzazione delle persone che attraversano le frontiere, le politiche italiane ed europee hanno fatto uso di un linguaggio politicamente stigmatizzante, che non rende la complessità del fenomeno e distorce la percezione della condotta di guida delle imbarcazioni con a bordo migranti. In questo rapporto proponiamo una lettura critica di questi termini e cerchiamo di restituire una visione più completa.

Alcune di queste parole sono state adoperate in ambito istituzionale, con importanti conseguenze normative: per esempio la differenza tra il ‘traffico’ e la ‘tratta’ di esseri umani, oppure l’utilizzo di termini nautici come ‘skipper’, ‘comandante’, ‘equipaggio’. Altre parole si sono affermate, invece, nel gergo del giornalismo, soprattutto ‘scafista’, che ormai non è più solamente associata al contesto marittimo, ma viene usata per descrivere qualsiasi atto criminalizzato di trasporto di persone migranti. E poi c’è un intero lessico che deriva non dal contesto europeo ma da quello utilizzato dai migranti stessi: ‘passeur’, ‘cockseur’, ‘connection man’.

Rispetto alla parola “scafista”, riteniamo opportuno fare una distinzione tra l’offerta di un servizio reso necessario dalla chiusura delle vie legali di ingresso in Europa - quindi la coadiuvazione nell’attraversamento della frontiera - ed i sistemi di sfruttamento e violenza che possono instaurarsi intorno a questo fenomeno, come purtroppo spesso succede, ma che non attengono all’atto di attraversamento della frontiera in sé, né a quello di guida dell’imbarcazione. Infatti, la mancanza di questa distinzione porta spesso ad una confusione linguistica che può rafforzare i problemi normativi, per cui “il trafficante” diventa necessariamente uno sfruttatore violento, e lo “scafista” - riconosciuto come un trafficante - viene erroneamente associato a reati ben più gravi della facilitazione dell’ingresso irregolare.

Nel presente rapporto abbiamo deciso di utilizzare le parole ‘scafista’ e ‘capitano’, poiché riteniamo che riflettano il focus marittimo della ricerca. Infatti, abbiamo limitato l’analisi proprio alle vicende delle persone accusate di aver favorito l’immigrazione irregolare tramite il trasporto via mare, e che sono loro stesse arrivate in Italia attraverso il confine marittimo. La parola “scafista” è quella alla quale siamo maggiormente abituati, e di cui cerchiamo di contrastare le connotazioni negative attraverso la descrizione dei fatti che abbiamo analizzato nel presente rapporto. La seconda parola utilizzata - ‘capitano’ - è quella che le persone che sono state criminalizzate usano per descrivere il proprio ruolo.

Come ultima nota è opportuno indicare che nel testo del rapporto viene utilizzato quasi esclusivamente il genere maschile: questa scelta convenzionale risponde all’esigenza di semplificare la lettura del testo, pur avendo la consapevolezza che il linguaggio non è neutro e riproduce processi discriminatori.

Palermo, ottobre 2021.

# 1. Dati

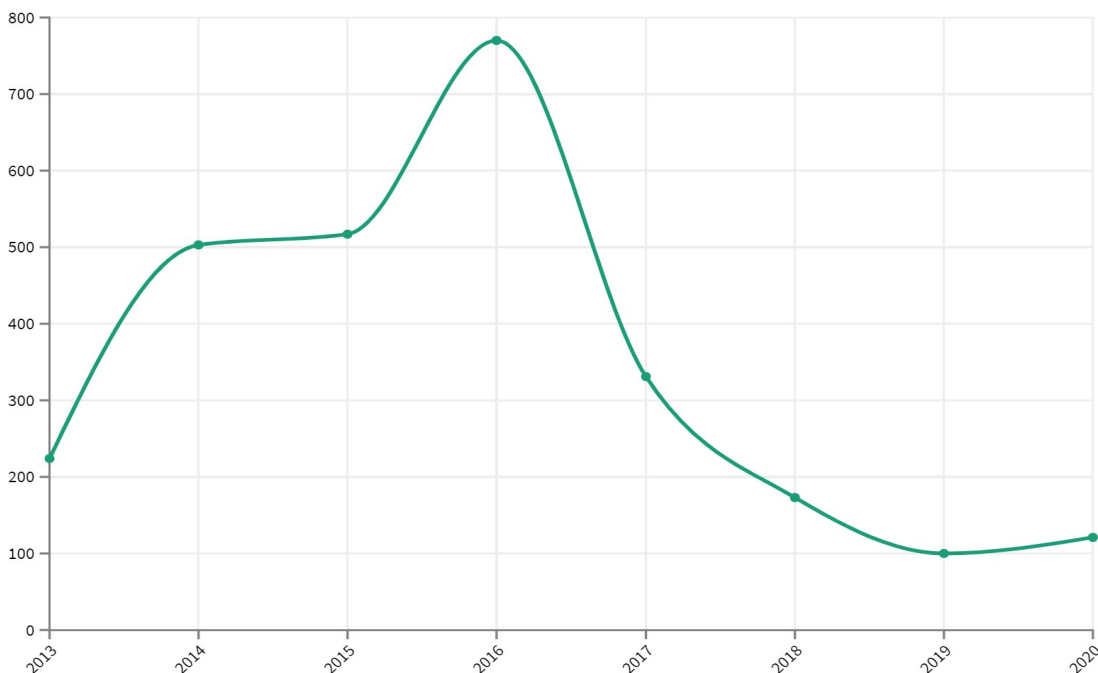
Una delle difficoltà nel discorso intorno al tema dei cosiddetti scafisti è costituita dalla carenza di dati facilmente accessibili sul numero complessivo di fermi, di persone incarcerate, e attualmente in carcere. Questi dati, attraverso i quali sarebbe possibile descrivere nel dettaglio la situazione storica e inquadrare quella attuale, non sono resi pubblici, rendendo auspicabile che un progetto di ricerca futuro possa comprendere la loro raccolta sistematica.

Nella presente ricerca sono state utilizzate due metodologie: una quantitativa consistente nella verifica e l'aggregazione dei dati parziali disponibili dalle fonti ufficiali (per lo più dalla polizia di Stato); l'altra qualitativa, attraverso l'estrazione di informazioni di base dagli articoli pubblicati sulla cronaca italiana.

## 1. Forze militari e di polizia

Dai dati tratti dalle statistiche ufficiali dei report annuali della Polizia di Stato, disponibili per gli anni 2013-2020, ricaviamo che in Italia: nel 2013, i fermi di “scafisti, organizzatori e basisti” sono stati 200; nel 2014, i fermi di soli “scafisti e basisti” ammontano a 503; nel 2015 a 517; nel 2016 a 770; nel 2017 a 331; nel 2018 a 173; nel 2019 a 100; nel 2020 a 121. (Dai dati pubblicati dal Ministero dell'Interno ad agosto, sappiamo che ci sono stati almeno altri 44 fermi nel 2021). Il numero complessivo dei fermati negli ultimi 8 anni è di 2.559.

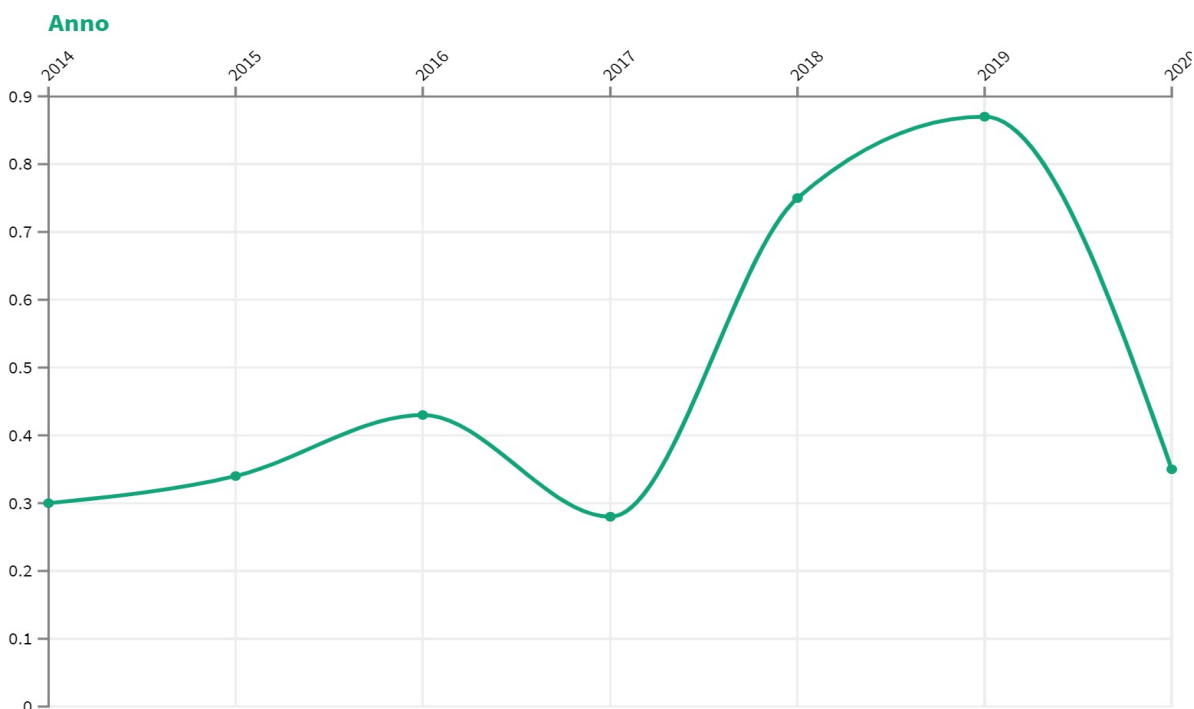
**Fermi, numero assoluto**



Secondo una relazione ministeriale, 728 presunti scafisti sono stati fermati durante l'operazione Mare Nostrum (tra l'ottobre 2013 e l'ottobre 2014), quindi il periodo ottobre – dicembre 2013 ha visto al massimo 224 arresti; abbiamo usato questa cifra invece dei '200' annunciati nel report della polizia di Stato. Va sottolineato, inoltre, che i dati richiamati si riferiscono ai presunti "scafisti e basisti", senza precisare se si tratti di persone coinvolte negli arrivi via mare o di fermi eseguiti nei confronti di persone stanziate sul territorio nazionale.

Incrociando queste cifre ai numeri degli arrivi per ciascun anno, è possibile approssimare una percentuale dei fermi tra lo 0,3% e lo 0,9%: quasi una persona su cento relativamente agli anni 2018 e 2019. Le percentuali sono riassunte nel grafico sotto. (sarebbe meglio rinominare il grafico "Fermi a seguito degli arrivi")

### Fermi per 100 arrivi



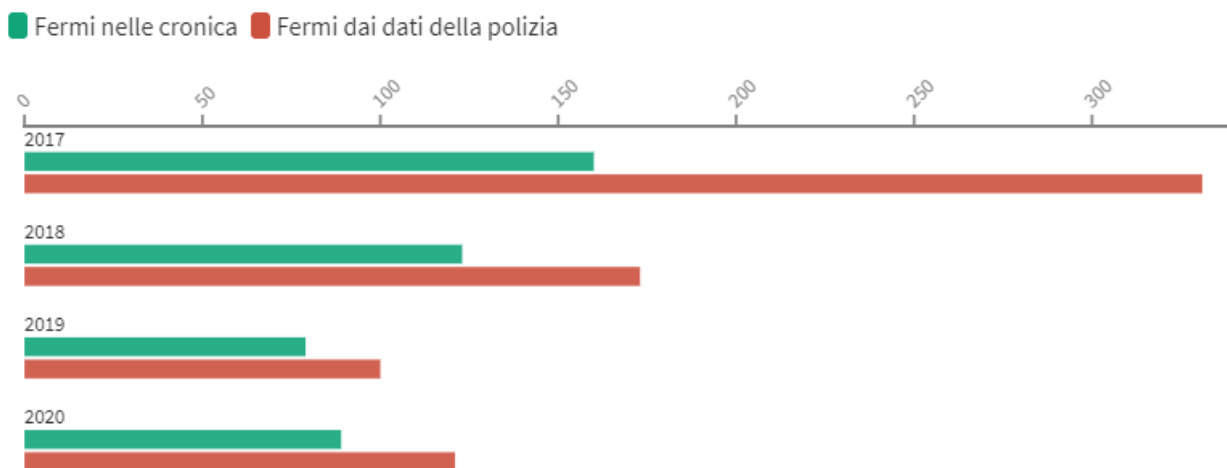
Una raccolta dati, che passa in rassegna 600 casi avvenuti fino ad ottobre 2017, effettuata dall' 'Osservatorio europeo sul traffico dei migranti'(un progetto di Frontex), riferisce che solo 28 procedimenti penali risultano definiti, 13 dei quali con condanne definitive. Altri 100 casi esaminati dall'Osservatorio alla fine del 2018, riferiscono di 151 nuovi arresti, con 20 persone sotto processo. Un terzo report dell'Osservatorio è stato promesso per luglio 2020 ma non risulta essere mai uscito – probabilmente a causa di una riorganizzazione interna e della chiusura del progetto. Colpisce inoltre quanto imprecisi siano i dati, visto che vengono inclusi in un contesto specificamente sulla Libia il contrasto alla tratta (in inglese trafficking) e al traffico (in inglese smuggling) di persone: non si sa se tutti i casi controllati appartengano alla Libia, e neanche quante persone siano state condannate nonostante una difesa di 'stato di necessità'.

Analizzando i dati della Guardia di Finanza, emergono numeri ancora meno chiari di quelli della Polizia di Stato. Si fa riferimento a 33 'scafisti' nel 2016, a 751 'narcotrafficienti e scafisti' nel 2017; a 68 scafisti nel 2018; a 48 'responsabili' per il traffico di migranti nel 2019; a 73 'scafisti' nel 2020. Risultando molto generici, questi dati non sono stati presi in considerazione ai fini della presente ricerca.

## 2. Cronaca

Dal 2016 Borderline-Europe ha iniziato a raccogliere articoli di cronaca italiana che riguardano i cosiddetti scafisti; nel corso della presente ricerca, le precedenti liste sono state ampliate e aggiornate. Gli articoli disponibili online prima del 2017 non rendono la proporzione del fenomeno, ma dal 2017 in poi i servizi di cronaca rintracciati si avvicina alla stima del numero dei fermi diramato dalla polizia. Precisamente, nel 2017 la polizia riferisce 331 fermi, 160 dei quali sono oggetto di cronaca; nel 2018 la polizia richiama 173 fermi, dei quali 123 citati in articoli di stampa; nel 2019 a fronte di 100 fermi dichiarati dalla polizia, abbiamo rintracciato 79 riferimenti di cronaca; per il 2020 la polizia riporta 121 fermi, dei quali solo 89 sono rintracciabili su articoli di stampa.

### Fermi contati dalla cronaca

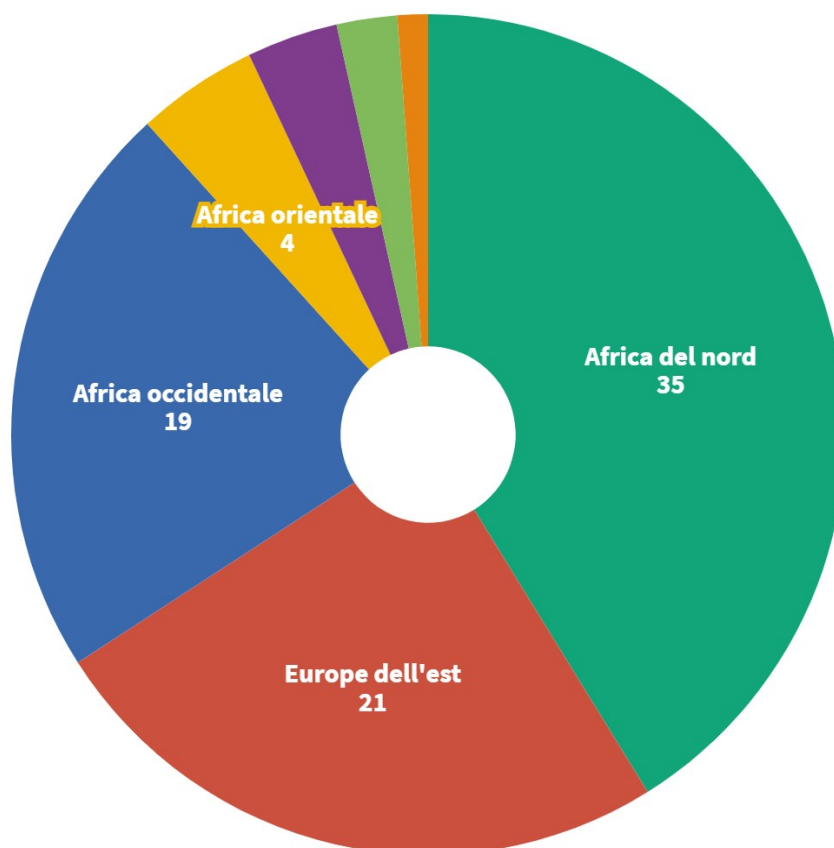


Tramite una ricerca sugli articoli di stampa relativi ai primi 6 mesi dell'anno 2021, conosciamo 44 casi di fermo di polizia di presunti scafisti. Tali informazioni - combinate con quelle tratte da interviste ad avvocati e dai dati estrapolati da numerose sentenze - forniscono un quadro più completo del fenomeno.

Tuttavia, dei 2.515 fermi effettuati dalla polizia, includendo quelli relativi al 2021, soltanto 950 sono riscontrabili nella cronaca nazionale, ovvero poco più di un terzo. Da un'analisi delle nazionalità delle persone fermate nel periodo 2014-2021 tratte dagli articoli di stampa (la nazionalità viene citata in circa l'85% degli articoli) è possibile ricavare le seguenti aree di provenienza degli arrestati, come rappresentate nel grafico riportato di seguito:

## Zona di provenienza di fermati, % di 950 casi studiati

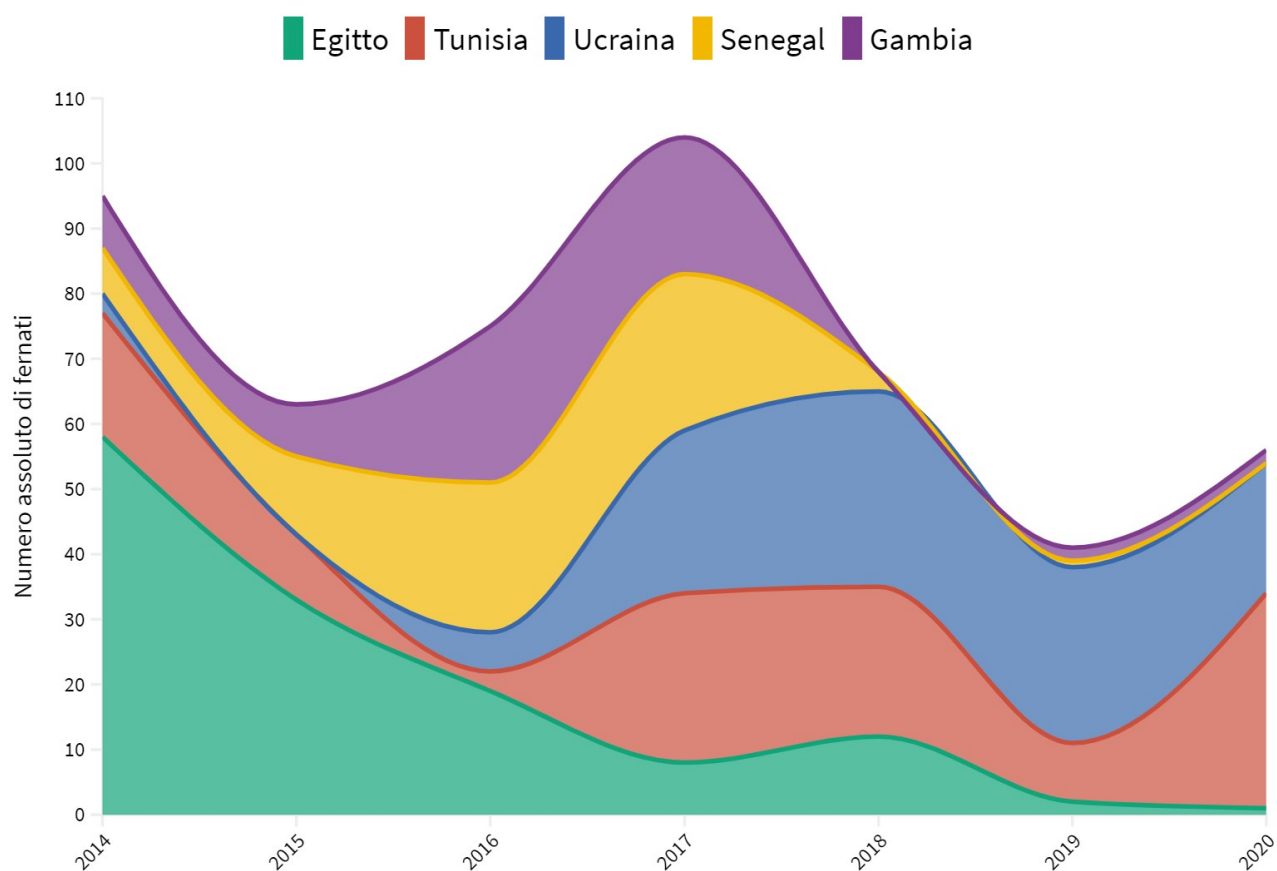
■ Africa del nord ■ Europe dell'est ■ Africa occidentale ■ Africa orientale ■ Medio oriente ■ Turchia ■ Balcanici



Si tratta di persone che nel 35% circa dei casi proviene dal Nord Africa, nel 21% dall'Est Europa, nel 20% dall'Africa occidentale e soltanto nel 2/4 percento dei casi dall'Africa orientale, il medio-oriente e la Turchia. Come già evidenziato, nel 15% dei casi non è stato possibile desumere la zona geografica di provenienza.

Dalla proiezione dei paesi di provenienza più significativi (in termini numerici) dei fermati in proporzione al numero di fermi per anno, emerge una decrescita generale del numero di fermati tra il 2014 e il 2021, con un picco di crescita in controtendenza nel 2017 e nel 2020 ed è inoltre possibile desumere il trend sia in relazione alle rotte che alle nazionalità delle persone che fanno i timonieri nelle rotte.

## Nazionalità principali di fermati



Qui si vede chiaramente – oltre alla generale decrescita nel numero di fermi fra il 2014 e il 2021, con un picco nel 2016– le tendenze sia nelle rotte che nelle nazionalità delle persone che fanno i timonieri nelle rotte. I cittadini egiziani vengono fermati molto meno negli anni, nonostante costituiscano un'altissima porzione all'inizio del periodo esaminato, non solo per il graduale abbandono della rotta egiziana, ma anche per l'utilizzo crescente di timonieri provenienti dall'Africa occidentale per la rotta libica, soprattutto migranti gambiani e senegalesi. Si vede inoltre la crescita nell'utilizzo di timonieri provenienti dall'Ucraina – e di conseguenza dei fermi – dal 2016 in poi, che continuano attualmente a rappresentare un'alta porzione dei fermati. Lo stesso si può dire per i timonieri tunisini. Allo stesso modo, i fermi di cittadini sia ucraini che tunisini dopo il 2017 riflettono anche la chiusura della rotta libica, e di conseguenza una crescita degli arrivi dalle altre rotte.

In questi paragrafi abbiamo dato un'idea dell'entità del fenomeno dei fermi dei capitani e della composizione delle persone arrestate; questo potrebbe fornire una buona base per l'apertura una serie di richieste di dati ufficiali per una ricerca futura. Nella sezione sul carcere, affronteremo il problema di capire quante persone sono state processate e incarcerate, e il problema dell'analisi dei dati sulla popolazione carceraria.



# 2. Quadro normativo

## 1. Il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina

Il reato che viene subito contestato a chi viene identificato come colui che ha guidato un'imbarcazione diretta in Italia con a bordo dei migranti, o come colui che ha assunto un ruolo nel corso della navigazione, è quello di cui all'art. 12 del Testo Unico Immigrazione (c.d. reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina) previsto dall'ordinamento italiano al fine di scoraggiare, punire, reprimere gli ingressi in violazione delle norme che regolano l'ingresso regolare in Italia e, in tal modo, proteggere i confini dello Stato.



*Fermo dopo uno sbarco, Pozzallo 2016. Fonte: Polizia di Stato.*

La norma punisce non solo chi promuove, dirige, organizza, finanzia il traffico di esseri umani, ma anche chi materialmente trasporta migranti sprovvisti di visto di ingresso, e, in generale, chiunque con il proprio comportamento faciliti l'ingresso illegale di stranieri in Italia o in altro Stato europeo. E' evidente come questo reato non intenda punire solo i membri dell'organizzazione che controllano e gestiscono il traffico di migranti, ma chiunque assuma un ruolo, anche minimo e/o insignificante, che di fatto favorisca e aiuti l'ingresso di migranti in territorio nazionale. Viene così posto sullo stesso piano il membro dell'organizzazione di trafficanti e colui che guida l'imbarcazione, o tiene la rotta, a prescindere dalle circostanze e delle modalità che lo hanno spinto a "contribuire" all'ingresso dei migranti nel territorio italiano. Si capisce così come quello che interessa allo Stato italiano è far di tutto per evitare

che persone senza visto di ingresso entrino in Italia e lo fa punendo chiunque contribuisca, volontariamente o no, al viaggio dei migranti verso il suo territorio. Il bene giuridico tutelato dal reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina è l'interesse dello Stato a difendere i confini nazionali, e di conseguenza i migranti che rischiano la vita o vengono sfruttati economicamente per effettuare i viaggi non sono considerate persone offese, a meno che non dimostrino di avere subito un grave danno (violenze, torture, la perdita di un parente nel corso della traversata).

La pena prevista per il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina (non aggravato, c.d. favoreggiamento semplice) è quella del carcere da 1 a 5 anni e della multa di 15.000 per ciascuna persona agevolata all'ingresso irregolare.

Le pene sono aumentate o diminuite da circostanze aggravanti e attenuanti previste dal medesimo articolo 12. In particolare, il caso di c.d. favoreggiamento qualificato prevede che se i passeggeri sono almeno 5, se la loro vita o la loro incolumità sono state messe in serio pericolo, se i migranti trasportati irregolarmente in Italia sono stati sottoposti a trattamenti disumani e degradanti, se il reato è stato commesso insieme ad almeno tre persone o utilizzando documenti falsi, o se gli autori del reato hanno agito con armi, la pena è della reclusione da 5 a 15 anni. Le aggravanti contestate più di frequente sono l'elevato numero di passeggeri e le condizioni pericolose della barca; a volte si ritrova anche l'accusa dell'utilizzo di armi, ad esempio quando qualcuno è trovato con un coltello addosso o se il capo di imputazione riporta il concorso con altri soggetti ignoti (il riferimento è ai trafficanti rimasti nel paese di partenza), ma che operavano con l'uso di armi. La legge prevede un aumento ulteriore di pena nel caso in cui vengono accertate più aggravanti cumulativamente.

E', inoltre, prevista un'ulteriore aggravante, contestabile sia nel caso di favoreggiamento c.d. semplice che nel caso di favoreggiamento c.d. qualificato (i.e. con le aggravanti), che prevede che le pene sono aumentate da un terzo fino alla metà qualora il reato sia commesso al fine di: trarre un ingiusto profitto (un guadagno acquisito con azioni contrarie alla legge) anche indiretto; reclutare persone da avviare allo sfruttamento sessuale, lavorativo soprattutto se sono minori. Nel caso di flagranza (cioè se gli autori sono sorpresi a commettere il reato) è previsto l'arresto; è inoltre applicabile la custodia cautelare in carcere se non vi è possibilità di altra misura restrittiva della libertà personale meno afflittiva.

Si nota come le pene previste per questo reato, soprattutto qualora siano ritenute applicabili le aggravanti, sono elevatissime: si può arrivare a una pena pari a 15 anni di carcere ancora elevabile se ci si guadagna un ingiusto profitto. Nel caso ad esempio di un capitano che ha condotto un'imbarcazione con a bordo più di 5 persone, magari ricevendo un compenso economico per la sua attività, considerato dalla Polizia e dalla Procura un ingiusto profitto, egli può rischiare per il solo fatto di aver guidato quasi 20 anni di carcere. In realtà, le pene più alte per un capitano su una barca in cui nessuno è morto si aggirano intorno ai cinque anni, ma dovrebbe far riflettere che agli occhi del sistema italiano questa rappresenta una pena "lieve".

Anche se la reclusione rappresenta la pena realmente vissuta dalle persone condannate (come approfondiamo nella sezione 'Libertà?') non va dimenticata l'esistenza della pena pecuniaria, che viene applicata in modo sistematico con conseguenze surreali: è normale per qualcuno essere condannato a, per esempio, 3 anni di carcere e un milione di euro in multa. Senza la possibilità economica di pagare la multa, spesso questo lato diventa trascurato, ma potrebbe avere delle conseguenze più avanti nelle vite dei condannati.

E' importante evidenziare, inoltre, che il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina non richiede per essere configurato il fine di lucro, ossia non è richiesto che il favorire l'immigrazione irregolare, organizzando, finanziando, promuovendo o effettuando il trasporto di migranti nel territorio italiano, per essere considerato reato, debba essere volta a ottenere un guadagno.

Questo assume una rilevanza centrale perché nel diritto penale quando una norma prevede che un determinato comportamento possa essere considerato reato solo qualora sia posto in essere per realizzare una particolare finalità, questa finalità che spinge ad agire deve essere dimostrata dalla pubblica accusa (dai Pubblici Ministeri) e qualora non sussista o non venga dimostrata il reato non si configura. Un esempio è il reato di favoreggiamento della permanenza illegale dello straniero, prevista al comma 5 dell'art. 12 TUI che punisce chiunque favorisca la permanenza illegale dello straniero "al fine di trarne un ingiusto profitto". In questo caso quindi non è sufficiente ad esempio ospitare a casa propria uno straniero privo di permesso di soggiorno per commettere il reato di favoreggiamento della permanenza illegale, ma bisogna altresì voler trarne un ingiusto profitto.

Prevedere che favorire il soggiorno irregolare di uno straniero è reato solo se è volto a trarne un profitto ingiusto comporta che si possa applicare il reato in molti meno casi, e, nello specifico, solo in quelli in cui ci sia la finalità di sfruttare economicamente la situazione di irregolarità dello straniero.

Al contrario, come si è detto il reato di favoreggiamento dell'immigrazione irregolare non prevede che debba esserci il fine di lucro per esserci il reato, con la conseguenza che se qualcuno favorisce uno straniero irregolare a entrare nel territorio italiano commette il reato a prescindere dal fine che l'ha spinto a farlo.

Sempre più evidente diventa la volontà dello Stato italiano di punire e criminalizzare a tutti i costi chiunque si metta alla guida di un'imbarcazione, senza che nient'altro rilevi.

## 2. Omicidio e altri reati

L'art 12 TUI non è l'unico reato contestato ai c.d. scafisti. Esso come si è visto rappresenta spesso il reato base, quello che viene in rilievo per aver guidato l'imbarcazione, tenuto la rotta e, in generale per aver avuto un ruolo, o presunto tale come diremo in seguito, nella navigazione. Purtroppo però durante le traversate possono verificarsi delle circostanze non

direttamente poste in essere dal c.d. scafista di cui però lo stesso viene ritenuto responsabile (nonostante in molti casi tali circostanze siano state causate da azioni – o da atti omissivi – di enti istituzionali sia in modo diretto che indiretto attraverso le politiche di chiusura delle frontiere operate dagli Stati europei).

Questo succede quando l'imbarcazione affonda o si ribalta e ci sono vittime tra i migranti. In questo caso viene contestato il reato di omicidio plurimo ai c.d. scafisti sia nella forma di cui all'art. 589 c.p. che dell'art. 586 cp. La prima norma prescrive il reato di omicidio colposo punito con la pena del carcere fino a cinque anni, che può essere aumentata fino a quindici anni se le vittime morte o ferite sono più persone. La seconda, rubricato "morte come conseguenza di altro delitto", prevede che se come conseguenza di un reato doloso si verifica, in maniera non voluta, la morte o la lesione di una persona l'autore del reato venga punito con le pene prescritte per l'omicidio colposo (art. 589 c.p.) o per le lesioni personali colpose (art. 590 c.p.) ma aumentate. Le pene in questo modo, sommate a quelle previste per l'art. 12 aumentano ulteriormente e si può arrivare fino alla pena dell'ergastolo.

### 3. Associazione per delinquere e le procure antimafia

Tutti i casi relativi all' articolo 12 del TUI vengono attenzionati da una particolare sezione delle procure, la Direzione Distrettuale Antimafia (DDA), -presente solo in determinati Tribunali, ossia in quelli ove ha sede la Corte di Appello (in Sicilia sono a Palermo, Catania, Caltanissetta e Messina)- che, invece, li tratta direttamente quando è contestato altresì il reato di associazione per delinquere. Il percorso che ha portato la DDA a nutrire interesse per tutti i procedimenti, a prescindere dalla sua competenza, è scandito da varie circolari e decreti legge che rappresentano in sé dei momenti tipici della criminalizzazione delle migrazioni.

Il ruolo della magistratura antimafia è quello di indagare e processare le organizzazioni criminali nazionali e internazionali. Il codice penale italiano prevede il reato di associazione a delinquere – ai sensi dell'art. 416 c.p.– quando tre o più persone si associano per commettere uno o più reati, punito con una reclusione dai 3 ai 7 anni. Le procure che perseguono i casi relativi all'art. 416 sono le DDA e non le procure presenti in ciascun tribunale, al fine di favorire un maggiore coordinamento nazionale nella persecuzione dei casi di criminalità organizzata.

Come mai, quindi, la DDA ha avuto così tanto interesse in questi casi? E cosa c'entra la legislazione anti-Mafia con la migrazione? Il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, art. 12 TUI, non comporta necessariamente anche un'accusa di associazione per delinquere, né tanto meno quella di associazione per delinquere di stampo mafioso. Ma quasi dall'istituzione del reato di cui all'art. 12 nel 1998, notiamo un tentativo costante di passare le indagini e la persecuzione dei casi di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina ai vari organi dell'antimafia, ovvero la DDA, la Direzione Investigativa Antimafia (DIA) e la Direzione Nazionale Antimafia e Antiterrorismo (DNAA). La ragione risiederebbe nel fatto che la

magistratura antimafia, anche se non vuole limitarsi a perseguire gli ultimi anelli della catena del traffico – cioè i capitani –, ma vuole, al contrario, arrivare ai vertici internazionale del traffico di esseri umani, per fare questo ha bisogno comunque di avere tutte le informazioni utili possibili, comprese quelle inerenti ai procedimenti cd minori – quelli contro i capitani.

Con la Convenzione di Palermo del 2000 – che ha istituito l'unità sulla criminalità organizzata delle nazioni unite (UNDOC) – si è cercato di creare un filo conduttore che unisse lo smuggling e il trafficking con il crimine internazionale. Si propose allora che le Procure antimafia italiane sarebbero potute essere un modello per la lotta contro il traffico internazionale di droga, di armi e anche di essere umani. E con l'attuazione in Italia del Protocollo di Palermo nel 2006, la legge italiana ha coinvolto gli organi dell'antimafia nel modo più inquietante, permettendo l'utilizzo di operazioni sotto copertura (art. 9, legge 146/2006) nell'ambito del contrasto al reato di art. 12, comma 3 del TUI, cioè nel caso di favoreggiamento con aggravanti, e passando alla procura antimafia tutte le indagini su reati di natura 'transnazionale'.



*Inaugurazione del convegno di Palermo, 2000. Fonte: Keystone*

Dal 2010, a seguito dell'aumento degli arrivi sulle coste pugliesi e calabresi, si cominciò a far strada tra le procure l'interesse per i casi contro gli scafisti e, soprattutto, quelli volti, non a perseguire chi guidava la barca, ma a ricostruire la gerarchia dell'organizzazione criminale internazionale.

Nell'estate del 2013, la procura antimafia di Catania ha iniziato di seguire una serie di casi collegati alle navi madri gestite da egiziani, fra l'altro cercando di accusarli dell'art. 416 c.p.. A questo punto l'interesse dell'antimafia è diventato nazionale, con una nota dalla DNAA che cerca di affrontare il problema di giurisdizione che era ormai diventato il nodo del problema processuale nei processi per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Un cittadino egiziano che ha protestato contro l'intervento delle autorità italiana (parole ascoltate in un'intercettazione): "Non possono farlo, possono salire, fare quello che vogliono, ma poi

devono lasciarli andare.” Questo attesta che, fino al 2013, non era possibile per la polizia italiana arrestare gli equipaggi delle navi madri in acque internazionali.

Per affrontare questo problema – e anche assicurare la misura cautelare per gli indagati – la Direzione Nazionale Antimafia ha costruito un lungo e complesso argomento sull’esistenza della giurisdizione italiana in acque internazionali, essenzialmente imponendo la sua autorità in quanto l’ente principale impegnato nella lotta contro le organizzazioni internazionali criminali. L’argomentazione, tra altro, si basa sull’idea che la connessione fra nave madre, piccola imbarcazione e navi di soccorso (in questo caso, le navi di Frontex e della marina militare) costituissero “una catena” – un argomento identico a quello che successivamente sarebbe usato nel confronto delle Ong. (*Torniamo a quest’argomento nella sezione seguente*).

Sempre nel 2013, nel tentativo di aumentare la possibilità di raggiungere i vertici internazionali del traffico di persone, la DNAA ha richiesto che i tribunali ordinari, in qualsiasi caso di imputazione per favoreggiamento all’ingresso clandestino che potenzialmente sottendesse un contesto di associazione per delinquere, comunicassero le informazioni dei casi medesimi alle procure antimafia.

Questa non vuol dire, però, che tutti i casi erano poi stati assegnati alle procure antimafia; p.e. tantissimi casi sono rimasti di competenza delle procure ordinarie presso i Tribunali di Agrigento, Ragusa e Trapani. I tentativi di passare questi casi alla gestione dell’antimafia sono poi continuati: il Decreto Minniti del 2017 ha stabilito che i casi di associazione per delinquere finalizzata al favoreggiamento aggravato dell’immigrazione clandestina fossero di competenza delle Procure Antimafia; infine, nel 2019, il decreto ‘Sicurezza Bis’ ha sancito la competenza della DDA per tutti i casi di favoreggiamento dell’immigrazione clandestina, anche per l’ipotesi non aggravata.

Il reato di cui all’art. 416 viene contestato principalmente in indagini che vertono sui ‘vertici’ delle organizzazioni che operano principalmente fuori dall’Italia – casi questi che stanno fuori dall’ambito di questo report.

## 4. Giurisdizione nazionale

Va evidenziato inoltre come l’Italia considera sottoposti alla sua giurisdizione (si considera quindi lo Stato competente a giudicare) i reati commessi dai c.d. scafisti anche quando il trasporto di migranti avvenga a bordo di un’imbarcazione priva di bandiera, è stato accertato in acque extra territoriali e nelle acque nazionali italiane si è verificato solo l’ingresso dei migranti. La Cassazione infatti stabilisce dal 2014:

“In tema di immigrazione clandestina, la giurisdizione nazionale è configurabile anche nel caso in cui il trasporto dei migranti, avvenuto in violazione dell’art. 12 [...] a bordo di un’imbarcazione (nella specie un gommone con oltre cento persone a bordo) priva di bandiera e, quindi, non appartenente a nessuno Stato [...] sia stato

accertato in acque extraterritoriali ma, successivamente, nelle acque interne e sul territorio nazionale si siano verificati quale evento del reato l'ingresso e lo sbarco dei cittadini extracomunitari per l'intervento dei soccorritori, quale esito previsto e voluto a causa delle condizioni del natante, dell'eccessivo carico e delle condizioni del mare.”

Questo comporta che il numero di procedimenti penali contro i c.d. scafisti è elevatissimo in Italia e questo non solo per la sua posizione geografica, ma anche per la volontà dello Stato italiano di giudicare condotte che, essendo avvenute all'estero, potrebbero interessarle meno. Fondamentalmente la linea giuridica è stata stabilita in seguito al documento della Direzione nazionale antimafia menzionata sopra. La logica si basa sul concetto dell'autore mediato, cioè che anche se ci sono vari attori che pongono in essere un segmento della condotta nella 'catena' del reato, pur non volendo commetterlo o farne parte, la loro presenza non spezza la connessione fra l'atto originale e l'eventuale effetto; cioè nel nostro caso, l'atto della nave madre rimane un reato punibile in Italia anche se l'eventuale l'ingresso clandestino è commesso da una nave di soccorso non punibile. Per la Corte di Cassazione, la nave di soccorso rappresenta nient'altro “che un tassello essenziale e pianificato di una concatenazione articolata di atti”. Questo è il caso sia di una nave militare, di Frontex, o di una ONG.

La questione sulla legittimità della giurisdizione italiana nei casi contro i cosiddetti scafisti continua, però, a essere contestata in aula, anche se la Corte di Cassazione – e il Governo – sembra aver preso una posizione consolidata. La giurisdizione italiana si applica in base all'argomento delineato sopra, costruito soprattutto per quanto riguarda le navi di soccorso e le navi madri, nonostante si tratti di atti commessi da cittadini extracomunitari, in acqua internazionale o comunque non italiane. Inoltre, quando si tratta di reati diversi dal favoreggiamento dell'immigrazione clandestina – p.e. omicidio plurimo, nel contesto di un naufragio – anche le vittime sono di un paese extracomunitari. Ciononostante, lo Stato italiano continua di difendere la sua giurisdizione in tali casi (*per esempio nel caso del naufragio di Ferragosto 2015, che esaminiamo in un'altra sezione*).

# 3. Uno spettro di capitani

Negli ultimi anni, il cosiddetto 'scafista' è diventato una figura centrale nelle discussioni sulla migrazione in Italia, regolarmente usato come capro espiatorio per le morti e i disastri causati dalla politica europea di chiusura dei confini. Eppure, anche nei periodi in cui ci sono stati articoli quotidiani nei notiziari sul loro arresto, sono state pochissime le analisi e le discussioni sulle diverse ragioni che portano le persone a guidare le barche, o sui loro ruoli specifici all'interno delle organizzazioni del traffico.

In questo capitolo ci proponiamo di descrivere i modi molto diversi con cui le persone arrivano a guidare le barche di migranti, al fine di contribuire a un dibattito onesto e chiaro in cui i protagonisti non siano ridotti a vittime indifese o assassini senza cuore, ma siano resi come individui complessi e diversificati.

Come già sottolineato nell'introduzione, la nostra ferma convinzione è che l'atto di guidare una barca e di trasportare migranti non dovrebbe essere di per sé un crimine. Le ragioni dietro la decisione di qualcuno di guidare una barca - che sia per il proprio progetto migratorio, o sotto minaccia di violenza, o per incentivi monetari - non modifica questa posizione. L'analisi fornita qui, invece, mira a fornire ai professionisti del settore, agli attivisti e al pubblico in generale una migliore comprensione di chi guida le barche e della loro posizione nelle reti del traffico, al fine di aiutare a separare l'atto del trasporto fisico dei migranti da altre attività.

Al fine di concettualizzare le diverse ragioni che determinano le decisioni dei capitani e il loro posizionamento dal punto di vista dell'organizzazione, immaginiamo innanzitutto uno 'spettro', che va dalle persone che sembrano avere meno scelta sulla loro decisione di guidare la barca (cioè le persone che sono state fisicamente costrette a farlo) fino, all'altra estremità dello spettro, alle persone che hanno guidato la barca con un guadagno economico. Queste distinzioni sono in parte basate su come le persone sono trattate dal sistema legale, ma emergono anche dalle interviste con gli stessi accusati, che spesso sottolineano tali differenze.

In questa sezione usiamo il termine 'capitani' per descrivere chiunque abbia fisicamente guidato, o aiutato a navigare, una barca di migranti (mentre in altre sezioni parliamo anche di persone erroneamente accusate di aver trasportato migranti). Questo "spettro di capitani" ci permette di fornire una prima tipologia, che guida il lettore nella comprensione delle diverse motivazioni coinvolte. Questo sarà anche importante più avanti nel report come base per capire meglio come funzionano le diverse rotte marittime e le strategie di difesa legale nei procedimenti penali.



Come tutte le categorizzazioni, tuttavia, pur fornendo uno strumento iniziale, lo spettro non può descrivere in modo esaustivo le situazioni che abbiamo incontrato. Per questo motivo, forniamo immediatamente esempi di 'casi misti' che ribaltano queste categorie e dimostrano la complessità delle motivazioni degli scafisti. Infine, esaminiamo e mettiamo in discussione il concetto di 'difendibilità' di questi diversi tipi di scafisti; l'obiettivo è quello di sfidare il quadro giuridico e mediatico con cui gli scafisti sono giudicati.



*Un migrante gambiano spiega come era stato costretto a guidare la barca. Fonte: Francesco Bellina.*

## 1. Il migrante-capitano forzato

Soprattutto nelle partenze dalla Libia dal 2014 in poi, il ruolo del capitano è stato spesso svolto da persone con pochissime, o quasi inesistenti, conoscenze del mare, costrette poco dopo la partenza a guidare l'imbarcazione. Spesso questa figura viene affiancata da altri due ruoli: la c.d. "bussola", e la persona che ha il compito di gestire il telefono satellitare (torneremo su questi ruoli nella sezione dedicata alla Libia). Il racconto di L. M., 15 anni, descrive bene la situazione:

"Prima di partire l'uomo arabo con la pistola mi ha detto che avrei dovuto tenere la bussola mentre a quello in fila dietro di me (eravamo l'ultimo ed il penultimo della

fila) è stato dato il comando dell'imbarcazione, sotto minaccia di essere sparati. Solo dopo ho scoperto che quella sera per tutte e tre le barche che sono partite, gli ultimi due della fila erano stati scelti per condurre la barca. Non si può fare nulla, tutti sono armati in Libia. Non è possibile opporsi a quello che comanda.”  
*(Intervista rilasciata nell'ambito del progetto OpernEurope)*

In questi casi abbiamo riscontrato spesso non solo la minaccia di violenza, ma anche l'esercizio della violenza: i timonieri ci mostrano le cicatrici della violenza subita sulla spiaggia o sulla barca, oppure ci raccontano della violenza a cui hanno assistito quando altri passeggeri hanno rifiutato di svolgere quei ruoli (e.g., da un caso nel Tribunale di Ragusa: “In sede di interrogatorio di garanzia, l'imputato ammetteva di avere condotto la barca, ma diceva di essere stato costretto a farlo, dopo essere stato picchiato per giorni interi dai libici organizzatori”). Nell'organizzazione del “business” dell'immigrazione, si tratta di persone totalmente esterne alla rete aziendale-lavorativa, che non percepiscono nessuna remunerazione per il pericoloso compito; anzi, spesso gli imputati si lamentano che hanno pagato il prezzo del viaggio (fra 500 e 1000 dinari su per giù) come tutti gli altri passeggeri, e si sentono truffati nell'aver avuto una responsabilità così alta, con altrettanto elevate conseguenze penali che sono seguite. Va detto pure che, in una situazione di mare calmo, l'azione intrapresa può essere minima (“... e che all'arrivo dei soccorsi [l'imputato] non aveva assunto un atteggiamento particolare, limitandosi a spegnere il motore e a mettersi seduto”, come leggiamo una sentenza dal Tribunale di Palermo).

## 2. Il migrante-capitano per necessità

Un ulteriore elemento che viene percepito come un'ingiustizia, invece, è legato agli episodi in cui il capitano ha dovuto gestire l'imbarcazione durante momenti di difficoltà e trauma collettivo (e.g. un attacco dei pirati che rubano il motore, onde alte, litigi a bordo), fino agli episodi in cui l'imputato, pur non essendo forzato all'inizio del viaggio, ha dovuto prendere il timone durante i momenti più difficili della traversata, motivo per il quale è poi stato fermato dopo il soccorso. Il racconto di un giovane ragazzo gambiano, arrivato in Italia pochi mesi fa, riporta un episodio simile: il capitano scelto poco prima della partenza ha preso il timone ma effettivamente non è stato in grado di condurre la barca, facendole fare nient'altro che dei giri su se stessa poco lontano dalla spiaggia; dunque un altro migrante, con più esperienza di mare, ha preso il motore ed ha effettivamente condotto l'imbarcazione.

## 3. Il migrante-capitano retribuito

Nell'arco dell'ultimo decennio di migrazione dall'Africa all'Italia, si può sempre riscontrare come in alcuni casi il ruolo del capitano è svolto da persone che vengono pagate – in soldi o in natura – per guidare le barche. Queste persone, al di fuori di questo compito molto limitato,

non hanno nulla a fare con l'organizzazione del viaggio o il "business" della migrazione. Il racconto di C., cittadino senegalese:

“Il cockseur mi ha detto che avrei potuto portare 2 persone in viaggio, o persone che volevo portare, o 2 persone che mi avrebbero pagato. C'era una ragazza nigeriana che era malata, e anche quattro persone che avevano un problema di soldi, ho scelto uno di loro, così potevano avere soldi per tutti quattro per partire.

“Hanno organizzato dieci barche, ho visto altri 6 dei capitani. Sono tutte arrivate. Un giorno prima della partenza, hanno messo un barile al centro del connection house, con il motore montato dentro al barile pieno di acqua. Ci hanno dato la pompa per fare riempire il motore con la benzina, e dovevamo fare accendere il motore... così vedono se sai guidare. Questo davanti a tutti i passeggeri, chi non fa una buona prova viene picchiato dai libici davanti a tutti. Quindi anche alcuni coloro che sanno guidare non volevano fare la prova perché sapevano, con tutta la pressione, magari l'avrebbero fatta male e poi sarebbero stati picchiati con un tubo... C'erano tre ragazzi che sono stati picchiati perché l'hanno fatto male. Mi hanno fatto fare la prova ed è andato bene. Siamo partiti nei gommoni direttamente dalla spiaggia, senza accompagnamento... sapevamo che c'erano tante navi vicine alla costa in quel periodo (marzo 2016) perché la situazione in Libia era molto calda. Dopo un paio di ore siamo stati soccorsi da una nave militare tedesca. Sono rimasto accanto al motore fino alla fine per tutelare la barca e essere sicuro che tutti sarebbero arrivati salvi – c'erano tante famiglie a bordo.”

I capitani retribuiti non sono necessariamente raggruppati con gli altri passeggeri ma possono essere messi da parte, separati, e raggiungono gli altri solo al momento della partenza. Si tratta di persone a cui vengono o offerti soldi per guidare, o – più frequentemente – possono avere 2 o 3 posti sulla barca da vendere. A volte sono trattati meglio degli altri passeggeri, visti come operai specializzati essenziali al lavoro dei trafficanti. Spesso partono dai paesi di origine già sapendo che possono svolgere questo ruolo, nel senso che per loro esiste la possibilità di pagare per la traversa vendendo la loro forza-lavoro direttamente per il viaggio invece che nei campi o cantieri prima.

È importante notare che ci sono sempre più candidati per questo ruolo. Nei campi in Libia, prima della partenza, ci sono momenti di prova in cui i candidati per il ruolo devono dimostrare di avere le necessarie competenze, usando il motore allestito in un barile. Spesso la prova viene effettuata davanti agli altri passeggeri, una forma di auto-controllo sulla professionalità del capitano. Infine, notiamo che tutti questi capitani sono loro stessi migranti: il loro ruolo è parte del loro stesso progetto migratorio.

## 4. Il capitano dell'organizzazione

L'ultima categoria è lo scafista che è stato integrato nell'organizzazione della traversata, nel senso che non solo viene pagato per il viaggio, ma ha un interesse economico nel suo successo e in altri viaggi che verranno o sono stati organizzati dallo stesso gruppo di persone. Tipico esempio di questa categoria sono i timonieri libici che accompagnano la barca – o direttamente o in una 'nave madre' – fino a qualche ora (se tutto va bene) prima del soccorso. Come leggiamo in una sentenza dal Tribunale di Crotone nel 2015: “Sulla imbarcazione in legno prendevano invece posto i capitani libici i quali, dopo circa un giorno, si allontanavano dicendo loro che presto sarebbero arrivati i soccorsi.”

In questa categoria, però, dovremmo includere tutti coloro che intendono tornare al punto di partenza dopo aver 'scaricato' i passeggeri in Italia. Si capisce che questo è stato il tipo di ruolo svolto in particolare nei casi in cui il capitano viene arrestato durante il viaggio di ritorno, una conferma che non si tratta di un migrante che è stato costretto a guidare, oppure che ha esercitato un compito nel viaggio, ma piuttosto di una persona che svolge un lavoro di trasporto. Si tratta non solo di cittadini extracomunitari (e.g. cittadini turchi e ucraini), ma a volte anche di cittadini comunitari: si pensi ai cittadini greci arrestati. Tipico è anche il fenomeno dei pescatori tunisini che vengono arruolati nell'organizzazione dei viaggi: “Qualcuno è venuto a chiedere a mio papà [un pescatore], e lui ha detto no, poi mia famiglia ha avuto dei problemi economici, quindi ho deciso di andarci io.”

Si tratta comunque di persone che sono coinvolte a vari livelli nell'organizzazione del viaggio, dal trafficante che effettivamente ha un ruolo a lungo termine nell'organizzazione dei viaggi, al capitano che è responsabile per un viaggio solo ma guadagna bene, al giovane pescatore che viene arruolato in un gruppo e che ha poca coscienza dell'organizzazione nel suo complesso. Il parallelismo più ovvio è l'organizzazione del traffico di droga, ma si potrebbe fare un paragone ugualmente con qualsiasi settore non criminalizzato, e.g. la differenza fra un negoziante che guida una macchina, un autista degli autobus, e un tassista Uber: tutti loro fanno parte di un'organizzazione commerciale, ma in modo del tutto diverso l'uno dall'altro.

## 5. I casi 'misti'

Tra queste definizioni rientrano alcuni casi di cui siamo più abituati a parlare, e altri meno: inizia ad emergere la complessità delle situazioni organizzative della traversata mediterranea. Per riconoscere questa complessità in modo pieno, bisogna sottolineare tutta una serie di casi 'misti', che non si collocano facilmente in un nessuna delle categorie sopra illustrate. Diamo qualche esempio:

- Sentenza su A., senegalese: “Come dello stesso appellante riferito egli veniva individuato dagli scafisti come uno dei soggetti che avrebbe condotto il natante... quando si trovava ancora nella spiaggia libica. Lo stesso riferiva che i libici lo

istruirono brevemente sulle modalità di conduzione dei natanti facendogli anche fare dei giri di prova. Sarebbe bastato al predetto rinunciare chiaramente a detto incarico ... ad esempio facendo credere di non esser in grado di condurre adeguatamente il natante.”

Potremmo dire che il caso dimostra elementi del tipo “scafista forzato” ma per il giudice ricade nella categoria del “migrante-capitano retribuito”.

- N., ucraino: Impara a guidare una barca a vela all'età di 35 anni, un cambiamento di professione dopo il lavoro di fotografo. Fa varie gite nel Mar Nero prima di partire verso la Turchia per partecipare alla stagione turistica nell'Egeo. Appena arrivato in Turchia, scopre che il lavoro per cui è stato invitato non consiste nel portare in barca a vela un gruppo di turisti, ma 70 siriani che vorrebbero venire in Italia, e pagano bene per il suo lavoro. Inconsapevole delle conseguenze penali – o per lo meno, non pienamente consapevole – arriva nella costa pugliese in barca vela e viene arrestato. Trascorre 2 anni in carcere; una volta uscito, decide di rimanere in Italia. Presenta domanda di asilo e gli viene riconosciuto lo status di rifugiato.

In questo caso il capitano inizia come uno scafista retribuito ma finisce come profugo; viene arruolato in un'organizzazione, ma non comprende del tutto di che tipo di organizzazione si tratti.

- 8 giugno 2020. [Quattro persone vengono condannate per contrabbando e favoreggiamento di immigrazione clandestina](#): due cittadini italiani (di Palermo) e due cittadini tunisini, di cui uno residente da anni a Marsala e uno rintracciato in Germania nel gennaio 2019. Altri cinque cittadini tunisini – tutti residenti in Sicilia – rimangono in carcere in attesa del processo. Altri sette cittadini tunisini citati nel capo di imputazione non sono stati rintracciati, due dei quali sono ritenuti responsabili per essere in contatto con gruppi estremisti religiosi fra la Tunisia e l'Europa. Tra di loro ci sono sicuramente i capitani delle barche, ma sono viaggi e vicende giudiziarie che si occupano poco del business di immigrazione e per lo più di altri interessi commerciali del Mediterraneo.

Torniamo anche al racconto di C., che abbiamo riportato sopra come esemplare del tipo ‘capitano retribuito’. Adesso, però, aggiungiamo la prima parte del suo racconto, antecedente ai fatti sopra riportati, in cui egli descrive in maniera molto puntuale il modo in cui è arrivato a guidare la barca:

“Ho pagato il cockseur perché mi ha dato l'ospitalità quando ero in libia.... Quel cockseur, sapevo che è una persona che fa il suo lavoro bene. E' venuto per prendere 4 ragazzi dal nostro gruppo a Tripoli, a casa, e mentre parlavo con lui ho dovuto seguire loro. Ho detto a lui che non avevo tempo da perdere e potevo pagare, il primo possibile. L'ho pagato 800 e mi ha portato al connexion house. Poi abbiamo sentito che c'era una partenza a Sabrata e siamo andati là per la partenza.

Poi però c'era tempo brutto e non potevamo partire. Dopo un paio di mesi, c'era un problema di capitani, perché non ce n'erano abbastanza nella nostra connexion house. Quindi il soldato libico, che voleva fare partire tante barche tutte insieme, aveva bisogno di tanti capitani.... C'era anche il problema che alcuni dei capitani precedenti non sapevano portare la barca, e sono tornati diverse volte con le barche ancora cariche di persone.... Alcuni ragazzi gambiani, pescatori che conoscevo, hanno detto al libico che ero pescatore anch'io. I libici mi hanno chiesto se so guidare e ho detto no – perché avevo pagato. Sono tornati di nuovo, hanno detto che sanno che so guidare, e mi hanno separato dagli altri, lasciandomi in uno spazio piccolo, tipo isolamento per fare in modo che mi convincessi. Non volevo guidare perché sapevo già che poteva finire male – sono di Mbour, conosco altre persone che hanno guidato e sono arrivati e sono finite in carcere in Italia. Poi un amico senegalese mi ha fatto capire che non potevo continuare a dire no, che prima o poi i libici mi avrebbero ammazzato. Quindi la volta successiva ho detto di sì.”

Il variegato miscuglio di ruoli, responsabilità, reati, obiettivi e motivazioni complicano non solo le vicende giudiziarie, ma anche il modo in cui organizzazioni umanitarie, osservatori e gruppi politici possono reagire alle accuse mosse contro i c.d. “scafisti”. Ogni persona e gruppo di persone ha la responsabilità di decidere autonomamente, all'interno di questo spettro, dove voler porre limite a espressioni di solidarietà e sostegno, quali sono i principi e i valori che non dovrebbero essere superati e quali, invece, le azioni di cui non ci vogliamo fare carico o, addirittura, riteniamo debbano essere in qualche modo punite.

## 6. Il concetto di ‘difendibilità’

Va osservato che seguendo questo modello di uno spettro di ‘capitani’, questo ruolo può essere letto in termini sia giudiziari che politici, spostando l’ago della bilancia simbolica da un lato all’altro su una scala di ‘difendibilità’. Ad un estremo abbiamo i casi di scambio di persona, rispetto a qualsiasi accusa (che sia traffico o favoreggiamento o violenza): qua si tratta di problemi processuali e investigativi, e non c’è alcuna scelta sull’importanza di difendere l’innocenza dell’imputato. Poi ci sono i casi dei capitani ‘forzati’ e ‘per necessità’ che lo fanno senza scopo di lucro, dolo o intenzionalità; questi sono generalmente i casi sui quali le associazioni per i diritti dei migranti hanno finora incentrato di più la loro attenzione. Colpevole sicuramente di aver favorito l’immigrazione nel senso più stretto del termine, la difesa politica di persone che ricoprono questo ruolo ha una buona presa sull’opinione pubblica, ma purtroppo meno successo nella sfera giudiziaria (*torneremo su questo punto nella Sezione 3*). Poi ci sono le persone che guidano la barca in cambio di una remunerazione, che sono magari coscienti anche delle conseguenze penali, ma lo fanno per portare a termine il loro progetto migratorio, costretti a vendere la propria forza-lavoro in questo modo, come

strategia per aggirare le politiche di chiusura delle frontiere. In questo caso sono tante le associazioni e i gruppi politici che potrebbero essere solidali con le loro azioni, ma la difesa politica di questa figura ha poco successo nelle aule dei tribunali italiani, e probabilmente sempre meno nell'opinione pubblica. Arriviamo poi agli scafisti dell'organizzazione, che fanno la spola fra una costa e l'altra, senza alcun progetto migratorio: ora la possibile difesa ai fini di un'assoluzione in tribunale rasenta lo zero, così come la loro difendibilità nella sfera pubblica. Nel mondo delle associazioni e organizzazioni per la difesa dei migranti e della migrazione, la situazione è altrettanto controversa, in quanto si tratta di persone che magari sfruttano la debolezza dei migranti stessi, lucrando sulla chiusura dei confini.

Per quel che ci riguarda, noi crediamo che sia possibile difendere tutti gli accusati sulla base di una critica alla criminalizzazione della migrazione in sé e per sé, criminalizzazione sulla quale si fonda il sistema che produce tutte queste situazioni. Questo si può ottenere opponendosi all'esistenza delle frontiere e di qualsiasi legge che criminalizzi l'attraversamento delle stesse e la guida delle barche a tal fine. In questo quadro, anche alcuni dei casi apparentemente più controversi descritti nel rapporto possono essere difesi, sulla base del fatto che gli accusati potrebbero forse essere processati per crimini relativi al contrabbando di merci illegali o per violenza contro le persone, ma non per favoreggiamento del traffico di persone. Questo costituisce un ultimo punto dello spettro, che lo destabilizza. A questo punto, le diverse motivazioni alla base delle decisioni dei capitani di prendere il timone diventano meno importanti per capire cosa succede in mare.

Per capire le ragioni di questa varietà di ruoli e modalità di organizzazione all'interno dei viaggi, e come sono state successivamente contrastate dalle indagini e dai procedimenti penali europei, torniamo ora - letteralmente - al punto di partenza.

# 4. Partenza

In questa sezione descriviamo tutte le rotte migratorie marittime verso l'Italia, guardandole dal punto di vista dello sviluppo del ruolo del capitano e le azioni che l'Italia ha portato avanti per criminalizzarle. In ogni descrizione le domande sono:

- Chi sono i capitani e come lavorano (usando la tipologia già introdotta sopra)?
- Quali sono state le principali operazioni di polizia attive nelle rotte?
- Quali sono le modalità attuali per criminalizzare le rotte?

## 1. La rotta egiziana

La rotta egiziana collega l'Egitto alla Grecia e all'Italia meridionale. Va detto dall'inizio che le varie rotte richiedono non soltanto capitani di vario tipo, ma anche una varietà di barche e viaggi resi necessari: la rotta egiziana è molto lunga e richiede barche più grandi per sopravvivere alla traversata (questo non è il caso, per esempio, della rotta tunisina).

La rotta è stata segnata da vicende giudiziarie sin dal naufragio della F174 nel Natale del 1996, una nave cargo che era 'la nave figlia' di un'imbarcazione più grande da cui erano state trasferite 300 persone originariamente partite dal Cairo. Molti superstiti sono stati successivamente portati in Grecia e poi in Italia nel febbraio del 1997; la testimonianza dei sopravvissuti non è stata ascoltata per tanti anni. Elemento importante della vicenda giudiziaria è che il tribunale ha seguito un processo che ha visto tra gli imputati solamente persone che si trovavano fuori dall'Italia, senza iniziare procedimenti a carico dei migranti sbarcati sul territorio. A livello giudiziario, infatti, erano stati individuati i vertici del traffico e coloro che erano direttamente responsabili per l'organizzazione del viaggio.

Come vedremo anche nel caso della rotta adriatica, la criminalizzazione della rotta egiziana è stata sviluppata negli anni tramite la collaborazione fra la Guardia di Finanza e Frontex, prima dell'operazione Mare Nostrum. Una prima reazione delle autorità si vede all'inizio con l'operazione Aeneas fra gli anni 2011 e 2014, in risposta a una crescita di piccole imbarcazioni che arrivavano sulle coste calabresi e pugliesi dall'Egitto e da altri paesi. Le operazioni di Aeneas già includevano l'identificazione e l'arresto dei capitani: e.g. il gruppo di migranti egiziani fermati come scafisti nel 2012, o l'arresto dell'equipaggio di una nave madre nel 2013 (operazione Never More).





*Sequestro di una nave madre nel 2012, nell'ambito dell'operazione 'Never More.' Fonte: Guardia di Finanza.*

In questi anni i cittadini egiziani rappresentano un'alta percentuale delle persone arrestate dopo gli sbarchi in Italia; va notato però che anche le organizzazioni in Libia spesso hanno utilizzato capitani egiziani. In fatti, nell'estate del 2013, la Procura Antimafia catanese ha iniziato una serie di indagini sugli arrivi di siriani sulla costa siracusana, anche in seguito al naufragio del 10/08/2013. L'indagine ha culminato nell'arresto di varie 'navi madri' e circa 50 cittadini egiziani che sono stati accusati di aver svolto vari ruoli sia al mare che nel territorio italiano (operazione 'Markeb el Kebir').

In questi casi dagli anni 2013/2014 contro gli equipaggi delle navi madri egiziane, gli scafisti sono stati accusati anche del reato di associazione per delinquere (anche se non è a nostra conoscenza ancora come sono finiti i processi e se l'accusa dell'art. 416 abbia retto), innescando un nuovo livelli di intervento dalla direzione antimafia.

Queste operazioni di polizia sono poi confluite dentro Mare Nostrum a partire dal 2013 per proseguire con l'approccio al livello europeo e il coinvolgimento sempre maggiore di Frontex, con Triton 2015-2017 e Themis 2018-2021 che continuano tutt'ora.

Anno	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Fermi	58	33	19	8	12	2	1	18

Il naufragio del settembre 2016, avvenuto a poca distanza dalla costa egiziana, ha causato il cambiamento più grande nella rotta egiziana: in maniera paragonabile alle reazioni europee per i naufragi del 3 ottobre 2013 e dell'aprile 2015, in Egitto la morte di circa 600 passeggeri cinque anni fa ha scatenato una caccia allo scafista. Nell'ottobre 2016 contro il traffico di migranti è stata introdotta una nuova legge, insieme all'intensificazione di operazioni di polizia. Anche se rappresenta un'esagerazione, il governo egiziano e Frontex rivendicano oggi che non c'è stata una partenza di un'imbarcazione dall'Egitto sin dal settembre del 2016. Infatti, il numero di fermi di cittadini egiziani effettuati in Italia che abbiamo riscontrato nella stampa sembrano confermare questo punto di svolta:

## 2. La rotta algerina

La rotta algerina collega il paese nordafricano con l'isola italiana della Sardegna. A differenza della rotta egiziana, la rotta algerina non solo continua ma sono anche aumentati gli arrivi negli ultimi anni (1.390 persone nel 2020). I casi di fermi di capitani, però – per quanto sappiamo – sono pochissimi: solo nel 2015 la cronaca riporta una serie di piccoli arresti.

In un paio di casi si tratta di persone già residenti sull'isola o che vi risiedevano nel passato, anche se non sempre. Uno sbarco di questo periodo in particolare ha dato luce all'operazione di polizia Arruga che ha portato ad una serie di arresti di cittadini algerini nel 2017 e altri – inclusi italiani e nigeriani – alla fine del 2018. L'operazione, però, mette insieme vari reati – favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, sfruttamento, traffico di stupefacenti – anche se il ruolo dello 'scafista' viene citato.

In generale, però, possiamo dire che lungo la rotta fra l'Algeria e la Sardegna non ci sia stato un numero significativo di fermi di capitani, probabilmente come conseguenza del fatto che si tratta per lo più di piccole imbarcazioni auto-organizzate da gruppi di amici e conoscenti. Nei casi in cui queste imbarcazioni vengono intercettate, la polizia riconosce l'assenza di fatti contestabili penalmente, oppure non ci sono modi per individuare i responsabili. Nei casi in cui la polizia chiede chi ha guidato, i passeggeri rispondono (onestamente) che ciascuno ha preso il timone per un periodo del viaggio.

Una vicenda diversa, ma che notiamo qua, è quella legata alle carceri della Sardegna, che ospitano un'altissima percentuale di detenuti stranieri, che vengono spostati sull'isola dove c'è

una capacità carceraria troppo grande rispetto alla popolazione sarda. Da qui, i detenuti spesso vengono attualmente accompagnati al CPR di Macomer per il rimpatrio. Notiamo in tale riguardo un caso dell'anno scorso di un cittadino afgano che è stato rintracciato nel CPR e poi condotto in una delle carceri sarde per scontare una pena di 4 anni per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina.

### 3. La rotta libica

La rotta libica prende un posto centrale nel discorso sulla criminalizzazione della migrazione, e tende quindi di essere maggiormente compresa. Ciò detto, qui sottolineiamo alcuni aspetti delle partenze, le modalità dell'organizzazione e della criminalizzazione che forse vengono sottovalutate. In primis, tracciamo qui come gli sviluppi della modalità delle indagini si sia trasformato dopo i naufragi più significativi degli ultimi anni, e non soltanto in reazione al cambiamento nel modello commerciale del traffico di persone.

#### *2007 – 2013*

L'accordo italo-libico del 2007 – che è durato essenzialmente fino alla guerra civile – rivendicava il pattugliamento del confine come modo per fermare le imbarcazioni degli 'smugglers'. Poco prima dell'accordo è stata avviata la prima missione di Frontex nel Mediterraneo, l'Operazione Nautilus, 2006–2009, un pattugliamento del canale di Sicilia organizzato da Frontex in risposta al cambiamento della rotta migratoria (e dei trafficanti) dalle isole Canarie verso un maggiore approdo a Lampedusa e in Sardegna. L'operazione, però, non aveva un focus sulla criminalizzazione. In questo periodo si nota la prevalenza nelle partenze del tipo 'capitano-migrante di necessità', cioè i capitani che cercano di migrare in Europa e sono essenzialmente costretti a guidare dalle condizioni della partenza.

Il naufragio del 10/04/2011, all'inizio della guerra civile libica, in cui 63 persone sono morte a seguito dell'abbandono dell'imbarcazione in mare da parte degli Stati europei, non ha portato all'apertura delle indagini nei confronti dei sopravvissuti, né purtroppo delle autorità europee colpevoli di omissione di soccorso.

#### *2013 – 2015*

È stato invece il naufragio del 3/10/2013, in cui sono morte 366 persone, a portare a una forte attenzione mediatica e politica, con due conseguenze importanti: l'inizio dell'operazione Mare Nostrum, e il processo ai due 'scafisti' per omicidio plurimo. Il comunicato del Presidente della Commissione Europea nei giorni seguenti ha promesso di "rafforzare la nostra azione congiunta per contrastare i criminali e i trafficanti di persone". Potrebbe essere in questo

contesto che, nel novembre 2013, si è verificato un episodio in cui una nave militare italiana ha perseguito e sparato a un peschereccio di trafficanti e arrestato l'equipaggio.



*Peschereccio sparato dalla marina militare, 2013. Fonte: Melting Pot.*

Significativa è stata la decisione con l'operazione Mare Nostrum di portare tutti i migranti soccorsi nelle acque libiche in Italia, di fatto coinvolgendo le autorità italiane – e non maltesi o altre autorità – nelle indagini giudiziarie. Nel novembre del 2014, il Ministero dell'Interno italiano ha dichiarato che, nell'ambito della missione, 728 scafisti erano stati arrestati. Possiamo notare noi, dall'altro canto, che è nel maggio del 2014 – sempre durante il periodo di Mare Nostrum – che riscontriamo i primi casi di fermi di capitani che per necessità durante la traversata avevano preso in mano il timone, con l'arresto di sei cittadini gambiani a Messina.

Nancy Porsia ritiene, però, che anche prima dell'avvio di Mare Nostrum c'era stato un cambiamento nell'organizzazione della rotta libica. In reazione alla chiusura dei cantieri navali libici (sotto la pressione della guerra civile), gli organizzatori dei viaggi hanno preferito riutilizzare delle barche. Questo è stato, secondo Porsia, il motivo per l'utilizzo delle navi madri che portano piccole imbarcazioni fatiscenti non lontane dalla costa libica per poi essere soccorse, e non l'avvicinamento delle navi di soccorso a causa dell'avvio della missione Mare Nostrum.

Con l'inizio dell'operazione Triton, e la conclusione di Mare Nostrum, il numero di navi è stato notevolmente ridotto e la zona di pattugliamento limitata; questo, però, non sembra aver portato effetti significativi sui metodi dell'organizzazione delle partenze, né sull'approccio giudiziario (anche il Ministro dell'Interno di allora ha sottolineato che la nuova operazione avrebbe mantenuto lo stesso approccio).

## 2015 – oggi

È stato invece il naufragio del 18/04/2015 che ha, di nuovo, spinto le organizzazioni governative internazionali a contrastare con ancora più intensità gli 'scafisti' e i trafficanti. Un mese dopo è stata lanciata l'operazione EunavforMed da parte del Consiglio dell'Unione Europea. Una risoluzione del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite nell'ottobre 2015 ha chiesto agli stati "con la necessaria giurisdizione secondo le leggi internazionali e nazionali, [di] indagare e perseguire le persone responsabili" per il traffico di migranti via mare. L'area operativa di Triton è stata, inoltre, estesa – anche se non fino ai limiti precedenti di Mare Nostrum.

L'Operazione Sophia di Frontex – avviata nel giugno 2015 – è stata ancora più esplicita nel volere "interrompere il modello d'affari" dei trafficanti libici. Fra il 2015 e il 2017 una serie di iniziative sono state avviate a livello europeo per portare avanti questa indicazione. Importante qui è la fase '2A' dell'operazione Sophia avviata nell'ottobre del 2016, che ha impiegato una flotta militare europea in acque internazionali per contrastare e arrestare gli 'smugglers'. L'operazione ha incluso non solo una collaborazione con la Direzione Antimafia Italiana ma ha anche impiegato i 'Frontex Liason Officers' per aiutare i comandanti delle navi dei singoli Stati – in questo caso, dell'Italia – a fermare e processare gli 'smugglers'. Secondo una giudice di Catania intervistata nel 2016, i Liason Officers sono stati presenti anche per risolvere il problema della giurisdizione in quanto solo una delle navi di Frontex batteva bandiera italiana, nonostante quasi tutti i fermi dovessero poi avvenire nei porti italiani.



Fonte: Flickr

Durante il periodo dell'operazione Sophia le navi madri hanno continuato a non uscire dalle acque libiche. Frontex stessa ritiene che le barche piccole, portate nelle acque internazionali dalle navi madri libiche, siano state guidate per lo più in questo periodo da "pochi migranti che vengono istruiti su come condurre la navigazione tramite GPS e fare la chiamata di emergenza con un telefono satellitare, prima che le barche siano fatte partire, e poi

l'imbarcazione di migranti viaggia da sola verso la zona programmata per fare partire la chiamata". Infatti, in questo periodo si riscontrano anni di fermi, di regola, di tre persone per ogni piccola imbarcazione: la persona addetta alla bussola, il timoniere e il comunicatore al telefono Thuraya, a cui sono stati delegati i compiti dai trafficanti "proprio per evitare di essere arrestati", come ha riconosciuto l'ammiraglio della marina militare. Inoltre, nei report delle Nazioni Unite del 2019 e del 2020, Frontex sostiene che questo modello d'affari dei trafficanti in mare sia rimasto sostanzialmente invariato: l'utilizzo dei migranti stessi come equipaggio, con poca istruzione e benzina appena sufficiente per arrivare oltre le 12 miglia dalla costa libica. La costanza di questa modalità viene anche citata in tribunale come fattore contro il riconoscimento dello stato di necessità, in quanto essendo un'informazione molto diffusa fra i migranti stessi, indicherebbe una situazione di necessità evitabile e quindi non utilizzabile come giustificazione per aver commesso il reato).

Nel marzo 2019, le operazioni navali di EUNAVFORMED e SOPHIA sono state sospese, e l'intera operazione è stata spostata nello spazio aereo; a febbraio 2020, l'operazione è stata ufficialmente chiusa. È stata avviata una nuova operazione marittima che ha l'obiettivo principale di combattere il contrabbando di armi verso la Libia, e solo secondariamente contrastare i trafficanti. Con lo spostamento delle operazioni di Frontex allo spazio aereo, la possibilità di intervenire direttamente nell'identificazione degli equipaggi in mare è diminuita radicalmente.

L'atteggiamento delle Nazioni Unite nei confronti del fenomeno libico rimane, però, inalterato: la risoluzione del Consiglio di Sicurezza del 2020 condanna nuovamente tutti gli atti di 'smuggling' e traffico dei migranti, "che mettono in pericolo le vite di centinaia di migliaia di persone."

## 4. Le rotte adriatica e ionica

Se la rotta libica è stata oggetto di moltissima attenzione e analisi in questi anni, è nostra convinzione che lo sia stato a discapito della rotta orientale, quella che concerne le coste adriatiche e ioniche.

Non solo è una rotta attiva fin dagli anni '90, ma è anche il luogo della genesi di vari paradigmi polizieschi che riguardano la criminalizzazione di migrazione odierna. È caratterizzata da diversi fattori geopolitici e storici che la portano di essere la porta più costante per l'accesso marittimo dei migranti provenienti dal medio oriente e dall'Asia centrale all'Italia. Un primo fattore è la prossimità della costa italiana ai due paesi extracomunitari sull'altro lato del mare adriatico, cioè Albania e Montenegro: è stato, infatti, durante il periodo di immigrazione albanese degli anni novanta che la parola 'scafista' si è popolarizzata. La rotta marittima porta

quindi da questi due Paesi fino alla Calabria o alla Puglia, una rotta usata storicamente per il contrabbando in generale.

Un secondo aspetto, ugualmente importante, è la vicinanza alla Grecia e, relativamente, alla Turchia; da tanti anni ci sono casi di persone che arrivano da questi due Paesi su barche di vario tipo, soprattutto in seguito alla guerra siriana. Prevalentemente si tratta le barche a vela, di fibreglass, ad alto costo e con pochi passeggeri. Qua si riscontra un rete di gruppi collegati fra di loro, con basi in Turchia, in Grecia e sulla costa italiana, un'organizzazione che si evince anche nel fermo di un cittadino greco che ha portato un gruppo di Somali e Pakistani a Novaglie, prima di cercare di ripartire. Le indagini e fermi di 'smugglers' attivi in Grecia che facilitano le partenze verso l'Italia, sono state rese pubbliche da Europol dal 2019.

Un aspetto che unisce tutte e due le rotte è la forte presenza di timonieri dell'Est Europa. Già nel 2002, poco dopo il patto di Palermo, troviamo una polemica fra la DDA e il Tribunale di Lecce sulla severità con cui agire nei confronti degli scafisti albanesi, in connessione ad un naufragio del 11 marzo di quell'anno. Ma è nel 2009 che gli arrivi attraverso l'adriatico aumentano notevolmente, e subito si nota che i capitani vengono fermati – probabilmente in connessione alle operazioni Frontex avviate prima nel Mediterraneo occidentale o poi centrale. L'incremento di arrivi ha fatto sì che Frontex lancia un'azione congiunta con la Guardia di Finanza nel 2011. Vedi, e.g. il report della capitaneria di Gallipoli (Puglia), che già nell'anno 2012 ha indicato 300 persone migranti soccorse e l'arresto di dieci 'scafisti'. Nel 2013/14, secondo l'allora procuratore di Lecce, c'è stato un calo degli sbarchi dall'Albania, poi ripreso nel 2015. L'impegno di Frontex nel Mare Adriatico è stato costante, nella co-gestione delle operazioni (Aeneas 2011–2014, Triton 2015–2017, Themis 2018–2021) insieme alla marina militare e alla Guardia di Finanza, la quale si occupa per lo più della sorveglianza aerea. La Guardia di Finanza calabrese ritiene attualmente di identificare i capitani in più del 90% degli sbarchi, rivendicando che i fermi abbiano un "effetto dissuasivo".



*Barca sequestrata vicino a Bari, 2012. Fonte: Guardia di Finanza.*

Fra i tantissimi cittadini ucraini, ci sono Y. B., arrestato nel 2014, condannato a 9 anni, partito dalla Turchia, che aveva fatto salire a bordo i passeggeri in Grecia; tre ucraini che hanno portato nel porto a Siracusa 50 profughi iracheni nel 2015; due ucraini intercettati da Frontex nel 2017 vicino al Salento, con 72 persone a bordo; due uomini e una donna, tutti di cittadinanza ucraina, arrestati nel 2019 per aver portato 45 cittadini iracheni e iraniani nel golfo di Taranto; due ucraini – di cui uno risultato positivo al Covid – arrestati per aver portato al porto vicino Augusta una cinquantina di iraniani e iracheni dalla Turchia. I casi sono tantissimi, e continuano a crescere settimanalmente. Nel 2018, la polizia ucraina ha iniziato un'indagine che, secondo loro, è riuscita ad individuare degli organizzatori dei viaggi, informazione basata sulla testimonianza di un pentito.

Oltre agli ucraini possiamo notare anche la presenza di imputati di altri paesi dell'Europa Orientale: e.g. due russi sono stati condannati a quattro anni di carcere ciascuno nel 2020; e possiamo osservare anche persone provenienti dalla Georgia, Kazakistan, Kyrgyzstan, Lettonia, Moldavia e Serbia. Il racconto nella sezione precedente di N. spiega bene la modalità con cui alcuni imputati vengono raggirati nell'organizzazione dei viaggi. Altre persone, invece, sono consapevoli non solo del compito che gli viene affidato, ma anche delle possibili conseguenze penali.

In questa categoria possiamo mettere, probabilmente, una serie di casi di cittadini italiani. Certamente in questi casi non si tratta della criminalizzazione di migranti, ma le vicende sono da includere per capire meglio le dinamiche sia dell'organizzazione dei viaggi che della criminalizzazione degli 'scafisti'. Nel 2014 è stata avviata l'operazione 'Sestante' della Guardia di Finanza di Lecce, che si focalizzava sul cambiamento di attività di gruppi organizzati di contrabbandieri pugliesi – che agivano insieme a soggetti in Montenegro, Grecia e Albania – dallo spaccio di sigarette contraffatte al favoreggiamento dell'immigrazione. L'operazione si è concentrata su sei sbarchi osservati fra agosto 2014 e giugno 2015 e ha portato a tredici arresti nel 2019, in collaborazione con la Direzione Distrettuale Antimafia (DDA), Europol e la Polizia e magistratura Greca; la prima condanna è stata decisa ad aprile di quest'anno: nove anni per un cittadino italiano. Importanti sono stati due fermi di cittadini italiani nel 2015, per aver portato dalla Grecia 21 cittadini siriani al lago di Otranto e 28 siriani e iracheni a Torre Canne. L'arresto ha poi condotto all'operazione 'Caronte' e alla successiva accusa, nel 2017, contro dieci cittadini italiani, un cittadino greco e un cittadino iracheno residente in Grecia. Nel 2016, invece, sono stati arrestati due pugliesi, condannati a 4 anni 9 mesi per aver portato 15 somali a Otranto. Va notato che uno di loro era stato arrestato nel 2012 con l'accusa di rapina e, anzi, tra questi alcuni imputati sono figure note nell'area della Sacra Corona Unita, la mafia pugliese.

Questo non vuol dire, però, che l'intera operazione di immigrazione irregolare lungo la costa adriatica possa essere definita come un affare della mafia italiana: troviamo anche fra gli imputati persone di nazionalità che di solito arrivano in Italia al termine di un percorso migratorio: e.g. afgani, iraniani e siriani – e questi solamente fra i fermi dell'ultimo anno.



Anche la Guardia di Finanza ammette che i capitani includono sia il tipo “dell’organizzazione” che il tipo “migrante-mercenario”.

All’inizio di quest’anno due indagini della Polizia hanno cercato di svelare e smantellare l’organizzazione della rotta adriatica: una diretta dalle Procure di Catania, Bari e Genova che include una vasta gamma di persone (scafisti, un CAF e un impiegato della prefettura), mentre un’altra indagine diretta dalla DDA riguarda due cittadini ucraini, arrestati originalmente dopo uno sbarco nell’agosto 2019 e tutt’ora in carcere, accusati, in seguito alla lettura dei loro messaggi telefonici, anche di associazione a delinquere, traffico di migranti e tratta di persone.

## 5. La rotta tunisina

La rotta tunisina pone ulteriori riflessioni collegate allo spettro di ‘difendibilità’ rispetto alle persone fermate per aver guidato le barche in partenza. I fermi avvengono spesso sul lato tunisino – molto di più che nelle altre rotte – anche se varie fonti ritengono che la guardia costiera tunisina blocchi prevalentemente le partenze di barche caricate con passeggeri non tunisini, lasciando invece passare i propri connazionali.

I casi di fermi di capitani tunisini possono essere rintracciati negli anni, ma si nota un incremento dal 2011, durante la rivoluzione tunisina. A causa degli accordi fra Italia e Tunisia che facilitano il rimpatrio dei migranti tunisini se intercettati poco dopo l’arrivo, coloro che sono identificati come parte dell’equipaggio spesso vengono rimpatriati insieme ai passeggeri, apparentamente senza essere sottoposti a un processo penale, come ci è stato raccontato da un avvocato dell’Agrigentino. In altri casi, l’imputato viene scarcerato dopo circa un anno di misura cautelare e il processo va avanti anche se si è poi allontanato dal territorio italiano. In almeno un caso, però, del 2015, il procedimento penale si è concluso, dopo solo cinque mesi.

Una presunzione frequentemente utilizzata dalla polizia per ‘individuare’ l’equipaggio tunisino in questi casi è l’identificazione delle persone già espulse dall’Italia anni prima, evidenza dalla quale la polizia deduce (più o meno correttamente) che la persona ha fatto da spola fra le due coste. In alcuni casi si tratta di persone con tantissimi ordini di espulsione, in almeno un caso del genere, l’imputato è poi stato assolto dopo tre anni di carcere per uno scambio d’identità.

In tanti casi si rileva l’utilizzo delle navi madre da parte delle organizzazioni tunisine, come nel caso del Hadj Mhamed, il cui l’equipaggio – composto da ben 22 persone – è stato fermato vicino Lampedusa a luglio 2020 e undici persone sono state portate in carcere. Altre volte – che apparentemente rappresentano i casi più frequenti – piccoli pescherecci vengono usati per un solo viaggio, guidati da giovani migranti pescatori che viaggiano gratis (per loro pagano o l’organizzatore del viaggio oppure gli altri passeggeri). In tantissimi casi le barche arrivano

autonomamente sulle coste siciliane senza essere intercettate dalle autorità, i cosiddetti sbarchi 'fantasma', come abbiamo visto anche nel caso della rotta algerina. Come in un caso della fine del 2019, continua anche la modalità del 'fare da spola', i capitani cercano di tornare in Tunisia dopo di aver lasciato i passeggeri sulla costa sicula (in questo caso, poi denunciato da un peschereccio italiano lì vicino).

La criminalizzazione dei pescatori tunisini che si trovano nella situazione, invece, di dover rispettare la legge del mare e salvare le vite delle persone – sempre sulla rotta tunisina – si verifica da diversi anni. Il caso dei due pescherecci fermati nel 2007 per aver salvato 44 persone al mare ha portato a una condanna a 2 anni 6 mesi di carcere, prima di essere assolti in appello nel 2011. Significativo anche il caso dei sei pescatori – incluso il presidente dell'associazione dei pescatori di Zarzis – fermati per aver salvato 14 persone in mare nel 2018: hanno passato un mese nel carcere di Agrigento, prima di essere espulsi; il caso è stato poi archiviato. Infine segnaliamo il caso di Vincenzo Partinico, pescatore italiano, che nel luglio di quest'anno ha salvato le vite di 24 persone, un atto di eroismo per il quale ha ricevuto una denuncia per oltrepassamento del confine marittimo.



*Sequestro di barche sulla rotta tunisina nell'ambito dell'operazione 'Scorpion Fish'. Fonte: Guardia di Finanza.*

Vincenzo Partinico, tuttavia, non è l'unico nome italiano nei fascicoli: come nella rotta adriatica, la rotta tunisina è utilizzata sia per la migrazione di persone che per il contrabbando di sigarette e altro, con probabili connessioni con la mafia siciliana. Riscontriamo dei casi di imputati condannati per una serie di reati, cioè per aver guidato barche che hanno fatto entrare sia beni illeciti che persone migranti (a differenza dalla rotta adriatica). Nel giugno 2017, la Guardia di Finanza ha disposto un fermo per 15 persone di nazionalità tunisina e italiana, che ha portato a 12 condanne l'anno successivo, per traffico di droga e di persone. Il caso – che fa parte dell'operazione 'Scorpion Fish' – include Hamrouni Chiheb, che è poi morto in carcere all'inizio del 2021. Inoltre, va segnalato che il cittadino tunisino ritenuto capo della banda – con base a Firenze ma ora in carcere a Palermo – ha subito ripetuti maltrattamenti in carcere. Con il successo della prima operazione, la polizia ne ha lanciata

un'altra - 'Scorpion Fish 2' - con 13 fermi emessi nell'aprile 2018. Il sospetto diffuso dal caso ha anche portato un migrante tunisino ad essere accusato di ricoprire un ruolo nell'organizzazione semplicemente perché ha lo stesso nome di uno degli imputati: ha passato vari anni in carcere prima di essere assolto. L'esistenza di una terza operazione, 'Scorpion Fish 3', è stata diffusa dalla stampa in relazione alla morte di Chiheb, descritto come un pentito nel caso.

In parallelo troviamo altre due operazioni della polizia collegate: nell'operazione 'Sea Ghosts', avviata nel 2016, cinque sbarchi 'fantasma' sono stati intercettati, con l'arresto di 17 persone, inclusi sei 'scafisti'; mentre due sbarchi nel 2017 hanno portato all'operazione 'Caronte' e ai fermi di 3 italiani e uno scafista tunisino, condannato nel 2021 a sei anni e sei mesi di carcere.

## 5. Mare e arrivo

La prima identificazione del capitano o del cosiddetto equipaggio può avvenire già dal momento in cui la barca di migranti viene intercettata da altre imbarcazioni, rendendo rapido il passaggio da un'azione di salvataggio ad un'indagine di polizia che verrà poi cristallizzata in una vicenda giudiziaria. In questa sezione esaminiamo prima i luoghi e gli attori dell'identificazione – le navi della guardia costiera, quelle commerciali e delle ONG e i centri 'hotspot' – per poi passare ai metodi di identificazione che danno impulso ai procedimenti penali: innanzitutto i colloqui con alcuni passeggeri, ma anche l'utilizzo di fotografie dalle navi e dispositivi aerei; in alcuni casi la sola nazionalità dell'accusato ha costituito un indizio di colpevolezza per chi ha svolto le indagini.



*Sbarco a Pozzallo, 2016. Fonte: Polizia di Stato.*

# 1. Momenti dell'identificazione

## *La guardia costiera*

“L'ispettore riferiva che immediatamente dopo i recuperi in mare era stata avviata dal personale della Guardia Costiera un'attività investigativa – da inquadrarsi nell'ambito delle attività di polizia – volta alla assicurazione delle fonti di prova ed alla ricerca di reato ed anche all'identificazione di possibili responsabili del trasporto eventualmente confusi tra i migranti.”

Come leggiamo nell'estratto di una sentenza del Tribunale di Palermo del 2016, gli equipaggi a bordo delle grandi navi della Guardia Costiera italiana utilizzate per il soccorso di migranti – la *Dattilo*, la *Diciotti* e la *Gregoretti* – effettuano una prima identificazione di sospettati nelle ore che intercorrono fra il soccorso e lo sbarco. Gli ufficiali della Guardia Costiera stessi interrogano i passeggeri, cercando qualcuno che possa fornire informazioni sull'identità del capitano e di un eventuale equipaggio. Lo stesso iter si segue anche se il soccorso è stato effettuato da un tipo di nave diverso (p.e. da una nave di una ONG): quando i passeggeri vengono trasbordati su una nave della Guardia Costiera, le pratiche di identificazione iniziano a bordo. Le domande sono sempre volte a scoprire chi ha guidato e operato sulla barca, e non vertono mai, invece, sull'organizzazione del traffico/tratta e sulla partenza. I sospettati vengono separati dagli altri passeggeri, durante tutto il viaggio o poco prima dello sbarco. Spesso vengono identificati anche attraverso dei braccialetti differenziati per colore o per numero. In un caso, alle persone sospettate di essere scafisti, è stato detto che venivano messe da parte perché avevano problemi di salute, e, solo successivamente allo sbarco, esse apprendevano il vero motivo.

Se sulle navi grandi della Guardia Costiera l'identificazione viene svolta a bordo, le navi più piccole portano sulla terraferma i migranti che vengono trasferiti negli hotspot di Lampedusa, ove si svolgono le prime operazioni di identificazione e le indagini. Anche nei casi in cui una prima identificazione viene effettuata a bordo, le indagini comunque continuano a terra, soprattutto quelle volte a raccogliere le dichiarazioni di altri passeggeri.

## *La flotta militare*

Le prassi di identificazione a bordo utilizzate dalla Guardia Costiera avvengono anche sulle navi militari di altri Stati, o per lo meno avvenivano quando erano presenti a bordo gli ufficiali dell'agenzia Frontex. Si legge per esempio negli atti giudiziari di un caso de 2015, con riferimento all'identificazione operata a bordo di una nave norvegese, su cui sono saliti gli agenti di Frontex:

il teste premetteva che tutti gli operanti italiani erano saliti sull'imbarcazione norvegese già prima dello sbarco, al fine di compiere le prime indagini. In quel momento i migranti si erano spontaneamente suddivisi in diversi gruppi... A bordo del mercantile norvegese – illustrava ancora l'ufficiale di Polizia Giudiziaria – unitamente agli altri operanti intervenuti, acquisivano una serie di informazioni dal comandante della nave, il quale segnalava loro di avere già individuato alcuni migranti “disponibili” a collaborare con le Autorità e a riconoscere i conducenti dell'imbarcazione.

Abbiamo riscontrato identificazioni svolte a bordo di navi militari portoghesi, britanniche e norvegesi. In quest'ultimo caso è stato significativo notare che il primo soccorso è stato effettuato da una nave militare italiana, che poi ha trasbordato i sopravvissuti sulla nave Frontex *Siem Pilot*. In questo caso, Frontex ha anche fornito dei report che sono stati utilizzati come mezzi di prova in Tribunale.

### *Le flotte commerciali (il caso della Vos Thalassa)*

Nei casi di soccorso operati da navi commerciali non abbiamo riscontrato identificazioni effettuate a bordo dall'equipaggio, nè assunzione di informazioni che sono state trasmesse agli organi inquirenti; l'unica eccezione di cui siamo a conoscenza è quella del caso della *Vos Thalassa*.



*La Vos Thalassa*

L'8 luglio del 2018, il rimorchiatore *Vos Thalassa*, nave di supporto al settore petrolifero, ha salvato 68 persone in mare. Dopo aver inizialmente fatto rotta verso Lampedusa, il comandante ha ricevuto l'ordine – verosimilmente dal coordinamento italiano e da quello libico – di invertire la rotta verso la costa africana. Avendo appreso il cambio di direzione, i passeggeri hanno parlato con il comandante, spiegando che se fossero stati riportati in Libia ci sarebbero state ripercussioni violente. Due migranti in particolare hanno assunto il ruolo di leader del gruppo convincendo gli altri a continuare a protestare.

Nel corso del procedimento penale instaurato a carico di alcuni passeggeri soccorsi si è cercato di appurare se questa protesta sia stata violenta o meno, nonché di ricostruire il contesto in cui si è svolta. Il caso gira intorno alla lettura di un gesto, quello di 'tagliare la gola', che potrebbe essere interpretato o come una minaccia nei confronti dell'equipaggio, o come la descrizione della brutta fine a cui i passeggeri sarebbero andati incontro se fossero stati riportati in Libia. In modo analogo, l'imitazione del gesto di buttarsi in mare, potrebbe essere letto come una possibile forma di protesta attuabile – i migranti si sarebbero buttati in mare tutti quanti se la nave non avesse cambiato rotta nuovamente – oppure come la minaccia di gettare ogni membro dell'equipaggio stesso in acqua.

Ci sono stati due gradi di giudizio nei confronti dei due leader della ribellione, con esiti molto diversi. Il capo di imputazione comprendeva sia il reato di violenza e minaccia a un pubblico ufficiale che quello di favoreggiamento all'immigrazione clandestina. Nel corso del giudizio di primo grado, dopo una lunga analisi dei fatti – e soprattutto del contesto e delle condizioni in Libia alla luce del diritto di essere tratti in salvo presso un luogo sicuro – il Giudice ha assolto gli imputati da tutte le accuse. All'esito invece del giudizio di appello – proposto dalla Procura –, la Corte di Appello ha ribaltato la decisione del GUP, e li ha condannati a 3 anni e 6 mesi di reclusione. Avverso la sentenza della Corte d'Appello è stato proposto ricorso in Cassazione, tutt'ora pendente.

## *La flotta civile*

La collaborazione fra le navi delle ONG e le forze dell'ordine è stato un punto spinoso in questi anni. Nel [codice Minniti del 2017](#), si legge che le Ong dovrebbero assumere

“l'impegno a ricevere a bordo, eventualmente e per il tempo strettamente necessario, su richiesta delle Autorità italiane competenti, funzionari di polizia giudiziaria affinché questi possano raccogliere informazioni e prove finalizzate alle indagini sul traffico di migranti e/o la tratta di esseri umani, senza pregiudizio per lo svolgimento delle attività umanitarie in corso.”

Le ONG hanno, per lo più, rifiutato di firmare il codice con poche eccezioni, e con conseguenze molto serie. Per esempio, nell'indagine della Procura di Trapani a carico di diverse ONG che operavano in missioni di soccorso in mare, secondo l'accusa un elemento

importante sarebbe rappresentato dalla mancata comunicazione dell'identità del presunto scafista alla polizia giudiziaria.

Un agente sotto copertura infiltrato a bordo della nave della ONG accusata di favoreggiamento, ha fornito delle foto che ritrarrebbero delle aggressioni di un passeggero verso altri migranti, delle quali, secondo la Procura, l'equipaggio non avrebbe riferito alla Polizia giudiziaria. Questo dimostra come la finalità del codice di condotta fosse quello di raccogliere tramite le ONG elementi di prova nei confronti di chi è alla guida delle imbarcazioni.

Ciò detto, le diverse ONG non condividono unanimemente l'approccio rispetto alla questione dell'identificazione dei cosiddetti scafisti. Solo in un caso – quello della nave del MOAS – riscontriamo una collaborazione diretta con la polizia giudiziaria nell'individuazione dei presunti scafisti nel 2016: un cittadino libico è stato ritenuto sia parte dell'equipaggio di una nave madre, che autore di un omicidio di un migrante sulla nave “figlia”.

Al contempo, nel periodo tra il 2020 e il 2021, i casi di arresti di presunti scafisti in seguito a salvataggi effettuati da navi delle ONG, la cosiddetta flotta civile, lungo la rotta libica, sono tanti e sempre più frequenti a causa della scarsa presenza della flotta militare europea e della guardia costiera italiana. Un caso significativo su questo tema riguarda un salvataggio operato dall'ONG Open Arms nel 2019 a seguito del quale la nave di soccorso è stata trattenuta in porto per due settimane prima di poter effettuare lo sbarco dei migranti. In questo caso due siriani avevano dato una mano all'equipaggio della ONG nella mediazione linguistica, ed uno dei due aveva persino rilasciato un'intervista ad un giornalista durante le due settimane di fermo della nave al porto. Entrambi i migranti sono stati arrestati in quanto ritenuti presunti scafisti dopo le operazioni di identificazione all'interno dell'hotspot e, purtroppo, hanno perso i contatti con l'ONG. In questo caso una maggiore collaborazione con l'equipaggio della nave avrebbe contribuito significativamente alla loro difesa.



*La nave della ONG 'MOAS' in porto a Pozzallo. Fonte: Frontex*



## 2. Metodi di identificazione

L'identificazione dei presunti 'scafisti' può avvenire tramite una molteplicità di tecniche che dipendono dalla rotta e dalla disponibilità di mezzi e di passeggeri disposti a collaborare con la polizia giudiziaria. Il manuale di Operazione Sophia di Frontex del 2017, che riassume i metodi ufficiali di identificazione degli '*smugglers*' include informazioni molto contraddittorie su questo punto. Secondo il manuale, uno *smuggler* può essere individuato perché "*eccessivamente educato o collaborativo, oppure perché dimostra segnali di essere nervoso e scomodo*", oppure perché ha influenza sul gruppo, o perché il gruppo lo teme. Perché molto più grande, o molto più giovane. Il 'profilino' di questo tipo non è, evidentemente, quello più seguito.

Invece, il metodo principale è l'uso, ed in molti casi l'abuso, dei cosiddetti testimoni.

### *La selezione dei testimoni*

Il metodo più importante per l'identificazione dei presunti "scafisti" è l'utilizzo delle dichiarazioni degli altri passeggeri, che vengono sentiti come persone informate sui fatti durante le indagini e poi come testimoni nel processo. Sulle navi grandi della Guardia Costiera, i testimoni vengono individuati contestualmente ai presunti scafisti, nel senso che i militari della Guardia Costiera chiedono a gruppi di passeggeri chi guidava la barca, finché non viene raggiunto un numero predefinito di persone che rendono dichiarazioni concordanti e vengono separate dagli altri.

Un ex operatore della Guardia Costiera ci ha raccontato che sulle navi c'era un'unica parola d'ordine per le indagini a bordo: "trovate un colpevole." Questa parola d'ordine, come ci è stato raccontato da ogni soggetto intervistato – dai testimoni agli imputati, agli avvocati, agli agenti delle forze dell'ordine ed ai magistrati – si è trasformata poi nella costante domanda: "chi ha guidato la barca?" e magari "chi ha fatto parte dell'equipaggio?" Va sottolineato che alla semplicità della domanda spesso va aggiunto un livello di vaghezza nella traduzione: "chi è stato il capitano", "chi ha preso il timone", "chi è stato il comandante", ecc, con conseguenze imprevedibili in un procedimento penale in corso.

Queste domande esauriscono l'elenco di quelle che vengono poste : con poche eccezioni, non viene chiesto nulla sugli organizzatori del viaggio, cioè sui vertici delle organizzazioni criminali che organizzano il traffico nei paesi di partenza. Raramente viene chiesto se è morto qualcuno in viaggio: la polizia si concentra sull'identità del presunto reo a scapito di quella delle vittime. Inoltre – come ci è stato confermato dalle forze dell'ordine – non viene chiesto se la persona che ha guidato, o chi lo ha assistito, è stata costretta a farlo: interessa individuare chi si è messo alla guida dell'imbarcazione, senza indagare oltre sul contesto e sulle circostanze nelle quali si sarebbe consumato il reato.

Quest'ultimo fatto rivela un'ulteriore strumentalizzazione dei passeggeri, che diventano meri testimoni di un presunto reato contro lo Stato ma non testimoni di quanto accaduto; sono rari i casi in cui vengono indagati altri reati, e *quasi* mai si tratta di reati in cui gli indagati potrebbero essere le autorità o marinai europei (*un'eccezione è il caso del naufragio del 3 ottobre 2013: vedi sezione*). Un'avvocata intervistata paragona la situazione ad un incidente stradale in cui varie persone sono morte e 200 persone hanno osservato la tragica vicenda: arriva la polizia e gli agenti chiedono solamente chi ha guidato le macchine, senza chiedere le dinamiche dell'incidente. Inoltre – per continuare il paragone – pongono la domanda solamente a un gruppo di 3 o 4 persone, anche se ne sono presenti 200. Per dare un esempio vero, fuori di metafora, ecco l'estratto di una sentenza relativa a uno sbarco del 2016:

“Sulla scorta delle dichiarazioni di un gruppo di 23 migranti soccorsi, vennero quindi individuati ed identificati 17 uomini di varie nazionalità, sospettati di aver contribuito al trasporto dei 1.052 migranti dalla Libia verso l'Italia. I potenziali testimoni... ed i migranti sospettati... erano a questo punto separati, in modo da evitare possibilità di contatto e pericoli di condizionamento.”

Come si vede, viene usato un “campione” di passeggeri, anche se spesso, come afferma il Giudice in un'altra sentenza, i passeggeri ascoltati “*non possono certo dirsi un campione rappresentativo della popolazione viaggiante*” visto il basso numero.

Un agente di Frontex, invece, sosteneva con uno studioso nel 2015, poco dopo uno sbarco, dicendo che “*i migranti sono come i libri*”. In ogni caso, è importante specificare che, anche se l'identificazione dei testimoni può essere effettuata da agenti di Frontex o dai militari a bordo delle navi, le dichiarazioni devono essere poi raccolte da agenti della polizia giudiziaria per essere utilizzabili in un procedimento penale. Come afferma un giudice del Tribunale di Crotona nel 2015, “*il personale di Frontex, non avendo poteri di polizia giudiziaria, non avrebbe mai potuto procedere alla diretta denuncia degli imputati*.” Questo è anche il motivo per il quale il codice Minniti poneva la necessità che gli agenti della polizia giudiziaria salissero a bordo delle ONG al momento dello sbarco: anche se gli agenti della Guardia Costiera o di Frontex identificano o intervistano i passeggeri, serve sempre un agente di polizia giudiziaria per raccogliere le dichiarazioni. Inoltre, affinché queste dichiarazioni siano utilizzabili in un procedimento penale, andrebbero rilasciate in presenza di un avvocato, trattandosi di persone indagate per un reato connesso, che in questo caso è quello di ingresso irregolare in Italia.

### *L'incentivazione dei testimoni*

I passeggeri che vengono sentiti dalla polizia giudiziaria per identificare lo scafista, spesso vengono incentivati ad indicare il capitano ed i membri dell'equipaggio tramite la promessa del rilascio di un permesso di soggiorno o di altri benefici. In un caso, un cittadino nigeriano ci

ha raccontato che gli agenti della polizia gli avevano promesso che con la sua dichiarazione accusatoria si sarebbe guadagnato l'opportunità di andare a scuola e avere un letto in un centro di accoglienza. Questa persona ovviamente non sapeva che questi sono diritti spettanti ad ogni richiedente di asilo che non dipendono dalla sua collaborazione nelle indagini giudiziarie. Il capitano senegalese accusato è stato poi condannato a 2 anni 6 mesi di carcere.

In un altro caso, un cittadino marocchino ci ha spiegato che nella Questura di Palermo – utilizzata al tempo come 'Hotspot' – il mediatore avrebbe riferito a lui e ad uno suo compagno di viaggio che tutti i cittadini marocchini sarebbero stati rimpatriati direttamente, ma che loro, se avessero collaborato nell'individuazione dei presunti scafisti, avrebbero potuto ottenere un permesso di soggiorno e un posto in un centro di accoglienza. In questo caso l'incentivo si è basato solo parzialmente su una bugia: in realtà tutti gli altri migranti marocchini, dopo aver ricevuto un decreto di respingimento differito con l'ordine di lasciare l'Italia entro sette giorni, sono stati lasciati in strada, da dove ognuno ha continuato il proprio percorso autonomamente in Europa. Uno dei testimoni in questione è stato inserito in accoglienza e gli è stato rilasciato un permesso per motivi di giustizia. Questo permesso, però, ha una validità temporanea e non può essere convertito; trascorsi tre mesi ha presentato una domanda di protezione internazionale che ha avuto esito negativo. Adesso è presente irregolarmente sul territorio italiano.

Ci sono anche casi in cui i testimoni, anziché beneficiare di una procedura agevolata, si sono trovati trattenuti e maltrattati, come il testimone trattenuto nel CIE di Lampedusa per 70 giorni in condizione disumane nel 2013, oppure i testimoni bloccati nell'hotspot di Messina nel 2016.

Con riferimento a questa modalità di identificare i presunti colpevoli, non c'è sempre una piena sinergia tra chi svolge le indagini e i passeggeri. Un collaboratore della Guardia Costiera ci racconta di una missione di soccorso in cui, in risposta alla solita domanda di additare il capitano, ogni passeggero ha risposto che era stato lui stesso a guidare la barca. Purtroppo, in risposta a questi fortissimi momenti di solidarietà in cui l'umanità prevale, la tecnologia entra in scena. Fotografia aerea del sequestro di un veliero, 2021. Fonte: Guardia di Finanza.



Fotografia aerea del sequestro di un veliero, 2021. Fonte: Guardia di Finanza.

## *L'utilizzo di video e fotografie*

Quando non ci sono testimoni che individuano il capitano, la polizia deve far uso solo degli eventuali video e fotografie del soccorso, effettuati dal mare o dal cielo.

Dalle nostre interviste, gli avvistamenti aerei sono spesso percepiti dai capitani come il modo principale in cui le persone vengono identificate. Anche la Guardia Costiera che opera in Calabria, rivendica l'utilizzo di veivoli, anche se dalle carte giudiziarie non abbiamo visto casi in cui le foto vengono utilizzate direttamente. In alcuni casi, la presenza di mezzi aerei può anche peggiorare la situazione a bordo, a causa del fatto che chi conduce la barca si sposta dal motore per non essere ripreso troppo vicino ad esso (e quindi identificato come 'scafista'), mettendo a rischio l'imbarcazione.

Ma il metodo più diffuso è l'utilizzo di fotografie scattate dalle navi di soccorso, in primo luogo dalle grandi navi della Guardia Costiera e della flotta militare. Come leggiamo in una sentenza del 2019, un militare dalla nave svedese *Poseidon* racconta che: "avevamo tante macchine fotografiche sulla nave, avevamo le macchine fotografiche proprio nei punti di entrate sulla nave, quindi prendiamo sempre tante foto dei passeggeri quando si imbarcano." Leggiamo dello stesso metodo nel caso di una nave militare inglese, in una sentenza del Tribunale di Ragusa nel 2020: "fotografie effettuate dai militari inglesi che avevano proceduto al salvataggio, che ritraevano l'odierno imputato a poppa del gommone, vicino al motore."

## *L'identificazione sulla base della nazionalità*

Un fattore importante che spesso viene utilizzato rispetto alla possibile identità dello scafista è la differenza della nazionalità: gli agenti ed i militari spesso ritengono che se una barca di migranti è popolata da un'etnia ad esclusione di uno o due passeggeri, questi ultimi siano gli scafisti. Spesso l'identificazione della minoranza – e quindi del colpevole – procede sulla base del colore della pelle.

Questo vale con riferimento ad ogni combinazione di provenienza: un cittadino tunisino in una barca con predominanza di eritrei; l'unico migrante gambiano in mezzo a passeggeri bengalesi; il migrante siriano con passeggeri dell'Africa occidentale, ecc. L'atteggiamento razzista emerge soprattutto quando si tratta di cittadini libici. Come raccontato da un agente in aula a Catania nel 2015: "un gruppo di cittadini, apparentemente libici, tentava alla nostra vista di unirsi ad altri migranti di origine africana. Questi ultimi, però, li respingevano con forza, tanto da attirare l'attenzione degli operatori di Polizia." Tanti, ovviamente, sono i motivi per i quali due gruppi di persone di nazionalità diverse potrebbero entrare in conflitto, senza che questo indichi la colpevolezza per un reato; nel caso appena citato, la procura aveva chiesto l'ergastolo per l'imputato, poi assolto.

In quasi tutti i casi, la nazionalità dei testimoni è diversa di quella degli accusati. Per esempio, il caso di B. cittadino Maliano che, nel 2014, insieme al co-imputato, rappresentavano gli unici

passaggeri dell’Africa occidentale in una barca composta da cittadini dell’Africa orientale. Oppure un caso del 2018, in cui due cittadini libici e uno della Guinea Bissau sono stati individuati come l’equipaggio da un gruppo di testimoni bengalesi. Oppure un procedimento del 2016, in cui fra 10 accusati e 18 passeggeri sentiti dalla polizia, non c’è neanche un testimone che accusi qualcuno della sua stessa nazionalità. In questi casi è proprio la diversità della migrazione verso Italia, e la pre-esistenza di conflitti su base linguistica, razziale e etnica, che vengono strumentalizzati dalla polizia per trovare un colpevole a bordo.



*Fermo di un capitano, 2021. Fonte: Guardia di Finanza.*

### *L’identificazione sulla base delle chiamate dai telefoni satellitari*

Il manuale Frontex del 2017 considera il possesso e l’utilizzo di telefoni di qualsiasi tipo come indicatori per l’individuazione di uno *smuggler*. Fatta questa premessa, non siamo a conoscenza di condanne per favoreggiamento basate solo sull’uso di un telefono satellitare, ma solo di fermi nei confronti di migranti individuati come coloro che hanno fatto partire la chiamata, come per esempio un minore fermato a Palermo nel 2016, ed un giovane Senegalese fermato a Pozzallo nel 2018. Un altro caso è quello di E., arrestato con altri due cittadini marocchini, ed identificato come colui che ha fatto partire la chiamata ai soccorritori in lingua italiana. E’ stato condannato in quanto accusato anche di aver guidato per un certo tempo la barca.

Un ultimo caso riguarda A., profugo egiziano, fermato per aver “intrattenuto comunicazioni telefoniche con l’organizzazione” a bordo. E’ stato poi assolto dopo nove mesi di carcerazione per inconsistenza nel metodo di identificazione fotografica (nell’intervista con noi ha rivendicato il fatto di aver chiamato il soccorso e quindi di aver contribuito a salvare le vite dei passeggeri).

La paura dei capitani di essere identificati tramite il possesso del telefono satellitare può anche avere delle gravi conseguenze. Dalle intercettazioni raccolte nelle indagini sul naufragio del 3 ottobre 2013 (*vedi sezione*), il capitano tunisino ha buttato il suo telefono satellitare in acqua per non essere individuato come scafista: il gesto ha reso impossibile un canale di comunicazione diretta con i soccorritori, contribuendo alla morte di più di 360 persone.

# 6. Tribunale

## 1. Processi particolari

Molti avvocati penalisti hanno definito i procedimenti penali contro i presunti scafisti come i più difficili mai affrontati nel corso della loro carriera.

Queste difficoltà sono date soprattutto dal fatto che questi processi sono politicamente condizionati: nella caccia allo scafista, capro espiatorio a cui addossare ogni responsabilità, le garanzie processuali vengono meno e quei principi su cui dovrebbe fondarsi ogni procedimento penale vengono con leggerezza violati. Molti avvocati intervistati hanno evidenziato come l'atteggiamento estremamente punitivo dei tribunali nei confronti dei presunti scafisti è dato altresì dal fatto che gli scafisti sono stranieri, poveri, spesso senza alcuna rete sul territorio: il razzismo più becero si mischia alla consapevolezza che pochi reclameranno e porranno l'attenzione sui loro diritti violati.



*La Corte di Cassazione a Roma. Fonte: Edoardo Busti.*

Questi processi vedono un atteggiamento della Procura (l'accusa) molto agguerrito che chiede pene altissime, fino a arrivare, come si è già detto, all'ergastolo. Le circostanze e la complessità del caso concreto passano in secondo piano, la Procura vede il presunto scafista come un nemico e, quando ci sono delle vittime durante la traversata, lo identifica come l'unico responsabile di quei morti, morti che troveranno giustizia solo con una condanna esemplare dello scafista. Per dare un'idea di quello che spesso diventa un accanimento della

Procura contro i presunti scafisti un'avvocata ha paragonato questi processi a una guerra che richiede una lucidità estrema perché di fronte si ha un avversario, la Procura, che non concederà niente, che chiederà il massimo possibile della pena e cercherà in tutti i modi di ottenerla.

Abbiamo riscontrato, inoltre, troppa leggerezza da parte dei Giudici nel comminare condanne a pene anche altissime basate su prove discutibili (si rimanda a modalità di assunzione delle testimonianze) o comunque insufficienti a dimostrare la colpevolezza che nell'ordinamento italiano dovrebbe essere provata "oltre ogni ragionevole dubbio". In caso di dubbio sulla colpevolezza infatti l'imputato di regola deve essere assolto. Purtroppo, in molti di questi processi per fatti quasi sempre accaduti all'estero, sulla base di prove testimoniali inattendibili perché spesso acquisite da parte di coimputati in reati connessi non in presenza di un difensore, molti giudici condannano anche se un dubbio ragionevole sulla responsabilità a volte è innegabile.

Si tratta quindi di procedimenti complessi in cui diventa fondamentale essere difesi da un avvocato preparato che abbia tutte le armi per garantire una difesa adeguata in questa "guerra".

## 2. Accesso alla difesa

Una problematica centrale riscontrata è quella inerente all'accesso ai diritti da parte delle persone accusate del reato ex art 12 TUI, tenuto conto della peculiare condizione di difficoltà in cui versano al momento in cui viene formulata l'accusa. Dobbiamo infatti considerare, come illustrato nella precedente sezione, che i capitani vengono identificati al momento dello sbarco, o in prossimità di esso, in un Paese straniero ove, spesso, non hanno alcun riferimento affettivo e di cui non conoscono lingua, cultura, né tantomeno la legge. Una volta approdati sulle coste italiane, quindi, vengono fermati, tradotti in un carcere, il loro primo luogo di accoglienza in Italia, e si trovano così in una condizione di isolamento sotto diversi punti di vista: isolamento fisico, in quanto reclusi in uno dei tanti non-luoghi posti al margine della società, isolamento linguistico, in quanto detenuti in un Paese straniero, isolamento morale e affettivo, in quanto essendo appena giunti in Italia sono privi di una rete di sostentamento essenziale al fine di alleviare le sofferenze della detenzione e, infine, isolamento giuridico, in quanto non consapevoli dei propri diritti e spesso neanche del perché sono stati arrestati. Va, inoltre, indicato che all'inizio del periodo in carcerazione, anche prima della pandemia Covid, spesso i detenuti appena sbarcati vengono messi anche in una quarantena preventiva per sospetto malattia infettiva, peggiorando così, ulteriormente, la condizione di isolamento vissuta.



Queste diverse forme di isolamento e emarginazione cui sono sottoposte le persone accusate del reato ex art 12 TUI rappresentano degli ostacoli, a volte insormontabili, all'accesso ai propri diritti.

Il primo diritto il cui accesso è tutt'altro che scontato per un capitano è il diritto a una difesa piena ed effettiva, garantito dal sistema giuridico italiano all'articolo 24 della Costituzione.

L'ordinamento italiano prescrive nel procedimento penale l'obbligatorietà della difesa tecnica, ossia una persona accusata di un reato non può difendersi da solo, ma deve essere sempre difesa da un avvocato. Questo comporta che, qualora una persona indagata per un reato non scelga uno specifico avvocato che lo difenda, il c.d. avvocato di fiducia, lo Stato gli assegna un avvocato tra quelli iscritti in una particolare lista che sono reperibili in quel dato giorno, il c.d. avvocato d'ufficio. Se l'accusato non ha le risorse economiche per coprire i costi della difesa, lo Stato può garantirle con 'il gratuito patrocinio', che vale sia per un avvocato d'ufficio che di fiducia iscritti in uno specifico elenco.

In linea teorica il diritto di difesa dovrebbe essere garantito parimenti da un avvocato di fiducia e da uno di ufficio, tuttavia, nella pratica il tipo di difesa, e, soprattutto, la qualità della difesa svolta, è totalmente differente. Le ragioni si possono rintracciare nel fatto che il difensore di fiducia viene scelto dall'assistito. La scelta di un avvocato è dettata dalle sue conoscenze e dall'esperienza in un particolare settore del diritto penale, dalla sua professionalità, nonché da una particolare capacità di comprensione con il cliente. Il difensore d'ufficio viene invece designato dallo Stato senza che ci sia un rapporto o conoscenza pregressa con l'assistito, impedendo che si instauri un rapporto di fiducia tra le parti, con il rischio che venga designato un avvocato con poca, se non nessuna, esperienza in processi complessi come quelli per favoreggiamento, con gravi conseguenze in merito all'effettività del diritto alla difesa dell'assistito.

Le persone accusate di essere scafisti sono, nella maggior parte dei casi, difesi da un avvocato d'ufficio. Infatti, trovandosi esclusi dal contesto italiano, gli indagati non conoscono i nomi di avvocati da nominare di fiducia, che potrebbero garantire loro una difesa piena ed effettiva data dall'esperienza maturata in processi quali quelli contro i presunti scafisti che, come verrà illustrato nei prossimi paragrafi, da un punto di vista difensivo sono già di per sé estremamente difficili. In queste circostanze, essere difesi da un difensore d'ufficio si traduce quasi sempre in non avere la possibilità di essere difesi adeguatamente. Spessissimo abbiamo riscontrato che i difensori di ufficio non si impegnano proporzionalmente alla delicatezza del caso, omettendo ogni strategia difensiva, optando per riti alternativi, che, in parte o del tutto, prevedono l'ammissione di colpevolezza del proprio assistito, senza consultarlo o metterlo a conoscenza delle conseguenze. E spesso non si avvalgono neanche dell'utilizzo di interpreti per capire i loro assistiti, facendo uso invece di una lingua veicolare spesso del tutto insufficiente (p.e. frammenti di inglese o francese); questo comporta che l'accusato non può raccontare quanto realmente accaduto al proprio avvocato e non può seguire l'andamento del procedimento penale e, quindi, fare scelte consapevoli. Abbiamo conosciuto casi del genere non solo dai racconti di ex-detenuti che hanno passato anni in carcere in modo del tutto

evitabile, ma anche da avvocati più preparati che vengono nominati solo in un secondo momento quando le scelte difensive dell'avvocato precedente hanno già prodotto effetti irreversibili. Questo non è per dire che tutti i difensori d'ufficio possono essere caratterizzati in questa maniera – ci sono delle eccezioni importanti, professionisti che sono andati molto oltre – ma serve come avviso su una situazione grave che sottende una mancanza sistemica profonda.

Un altro problema che si pone è quello che per un capitano, e in generale per tutti i detenuti stranieri, la fine della pena non significa necessariamente riappropriarsi della propria libertà. Dobbiamo considerare infatti che ogni cittadino straniero per essere libero avrà sempre la necessità di essere in regola con il permesso di soggiorno, senza il quale non è ritenuto meritevole di permanere sul territorio italiano e rischia pertanto una seconda detenzione, la detenzione amministrativa nei CPR. Questo rischio può diventare realtà qualora il capitano sia assistito esclusivamente da un avvocato penalista che, avendo poche conoscenze di diritto dell'immigrazione, sottovaluta la rilevanza della regolarità del soggiorno del cittadino straniero sul territorio italiano ai fini dell'ottenimento della tanto agognata libertà. Può succedere quindi non solo che il capitano, condannato definitivamente, dopo aver scontato la pena venga tradotto in un CPR perché privo di permesso di soggiorno, ma anche che vi venga portato quello riconosciuto non colpevole del reato di cui all'art. 12 TUI e quindi assolto.

Diventa quindi essenziale che i capitani in carcere vengano seguiti oltretutto da un avvocato penalista, altresì a un avvocato immigrazionista (oppure da un professionista esperto in entrambi gli ambiti) che possa informarlo della possibilità di richiedere protezione che ne impedisca l'espulsione. (vediamo la sezione su CPR).

### 3. Il procedimento penale

L'ordinamento italiano prevede pluralità di riti applicabili al procedimento penale, ossia prevede diverse regole procedurali per accertare la verità processuale e, più precisamente, la responsabilità penale di un soggetto. Abbiamo da un lato la procedura regolare con cui si accerta la responsabilità penale, il c.d. rito ordinario (raccolta delle prove, formazione delle prove come le testimonianze in udienza alla presenza tanto dell'accusa quanto della difesa, ascolto delle ragioni dell'accusa e della difesa, decisione), dall'altro abbiamo i c.d. procedimenti speciali (detti anche riti alternativi), applicabili a determinate condizioni e, per quelli che qui ci interessano, su richiesta dell'imputato. Nei riti alternativi le regole ordinarie di accertamento della verità processuale vengono derogate e modificate in ragione di esigenze di economia processuale.

Tra i riti c.d. speciali quelli che maggiormente vengono applicati ai procedimenti penali contro i presunti scafisti sono il giudizio abbreviato e l'applicazione della pena su richiesta delle parti (il c.d. patteggiamento). Essi sono espressione di una giustizia consensuale: le parti

possono dare il consenso a saltare alcune fasi processuali o modificarle per ottenere uno sconto di pena.

### *Giudizio abbreviato*

Il giudizio abbreviato, che può essere richiesto dall'imputato all'udienza preliminare, obbliga il giudice a decidere "allo stato degli atti": accusa e difesa non possono produrre nuove prove a sostegno delle proprie ragioni e le prove assunte nella fase di indagini (es. sommarie informazioni testimoniali) diventano idonee ad appurare la colpevolezza. In cambio viene riconosciuto all'imputato uno sconto di un terzo della pena. In questo modo l'imputato rinuncia a un accertamento pieno della sua responsabilità per avere uno sconto di pena se ritenuto colpevole. In riferimento ai procedimenti penali contro i c.d. scafisti la scelta di questo rito implica una rinuncia sulla possibilità di ascoltare i testimoni che, come si dirà meglio in seguito, spesso sono essenziali per provare l'innocenza dell'imputato. Per evitare ciò e poter introdurre nel procedimento, ad esempio, testimonianze favorevoli di persone che erano sulla stessa barca del c.d. scafista, il difensore può richiedere il c.d. abbreviato condizionato con il quale si chiede l'acquisizione di prove di facile reperimento in termini di economia processuale, che il giudice ritenga inerenti con gli elementi già presenti agli atti ed utili alla decisione.

Nel rito abbreviato semplice, tutti i verbali delle dichiarazioni raccolte nella fase dell'indagine preliminare – ossia del capitano e dei testimoni che lo accusano – diventano le prove in deroga al principio del contraddittorio, senza cioè l'opportunità che qualcuno venga ascoltato o interrogato durante il processo.

### *Patteggiamento*

Il patteggiamento, invece, si risolve in una rinuncia dell'imputato a contestare l'accusa: il pubblico ministero e l'avvocato difensore si accordano sulla pena da applicare e la sottopongono al giudice che la deve approvare. In questo modo l'imputato rinuncia a dimostrare la propria innocenza, si riconosce implicitamente colpevole e ottiene così una pena sicuramente più bassa di quella che gli sarebbe stata applicata se fosse stato condannato in un processo svolto con rito ordinario. Il patteggiamento, come l'abbreviato, visto che implica una rinuncia a importanti garanzie processuali dell'imputato, può applicarsi solo e soltanto con il consenso espresso (o in udienza o in forma scritta) dell'imputato stesso, consenso che ovviamente deve essere consapevole.

Con riferimento all'uso e all'abuso del patteggiamento abbiamo appurato gravi violazioni al diritto di difesa e al diritto di informazione che hanno subito molte persone accusate di essere scafiste.

Abbiamo conosciuto, direttamente e indirettamente, avvocati, detti “i re dei patteggiamenti”, che prospettano ai c.d. scafisti la possibilità di patteggiare in modo totalmente distorto e semplificato e in particolare evidenziando solo i vantaggi di quel rito e non gli svantaggi. In sostanza il rito del patteggiamento da questi avvocati veniva spiegato così: se firmi questo foglio e dai così il consenso, avrai una pena bassa e uscirai subito dal carcere anche se potresti avere dei problemi in futuro, se non lo firmi si farà un processo lungo durante il quale tu sicuramente starai in carcere e se verrai condannato rischi un sacco di anni. Di fronte a questa spiegazione ovviamente moltissimi imputati sceglievano di patteggiare senza sapere che quella firma significa ammettere di aver commesso il reato e senza sapere che quei problemi che avrebbero potuto avere in futuro sono rappresentati da tutte le conseguenze che una condanna comporta per uno straniero (soprattutto in ambito di protezione internazionale come si dirà in seguito). Questo non è per dire che il patteggiamento rappresenta una strategia sbagliata: anzi, è uno strumento importante nel caso che non ci sono prove, testimoni o argomenti a favore dell'imputato – ma deve essere scelto liberamente e con piena conoscenza delle conseguenze.

Importante segnalare che a partire dal 2017 è stato reintrodotta l'istituto del concordato in appello (c.d. patteggiamento in appello), che abbiamo visto utilizzato dal difensore di un capitano marocchino nel tribunale di Ragusa l'anno scorso. Si tratta, in sostanza, di una procedura che consente di definire il giudizio di impugnazione in forma semplificata con la quale, prima che inizi il procedimento d'appello, le parti si mettono d'accordo nel sostenere alcuni dei motivi di appello proposti contro la sentenza di primo grado, con eventuale rinuncia agli altri motivi. Un caso tipico è quello in cui viene proposto appello dalla difesa contro una sentenza di condanna, la difesa rinuncia al motivo di appello con cui chiede l'assoluzione e si mette d'accordo con la Procura sul motivo in cui chiede una riduzione della pena, stabilendo insieme una pena e indicandola al giudice. In sostanza è un patteggiamento che si svolge in appello: rinuncio a farmi riconoscere innocente, ma verrò condannato a una pena più bassa frutto di un accordo con la Procura Generale.

## 4. Strategie difensive

Nei processi contro i presunti scafisti sono diverse le strategie che un avvocato può seguire per arrivare all'assoluzione del suo assistito o comunque a un risultato pienamente favorevole per lo stesso.

### *Il testimone è indagato*

Il primo passo di una buona strategia difensiva è quello di verificare se ci sono stati errori procedurali commessi dalla Procura o dalla Polizia e cercare di capire se, facendo leva su questi, si può far saltare l'impianto accusatorio. Un esempio – sia importante che ironico – si

ha nel caso in cui le prove dell'accusa si basano – come spesso avviene – sulle testimonianze rese al momento dello sbarco da altri passeggeri. Questi passeggeri, però, sono anche loro imputabili per il reato di ingresso illegale in Italia (il cosiddetto ingresso 'clandestino') e quindi devono essere considerate persone indagate di reato collegato a quello dei “presunti scafisti” e pertanto sentiti dalle forze dell'ordine con l'assistenza di un avvocato, secondo le dovute garanzie di legge. Quando vengono sentiti senza la presenza di un avvocato le loro dichiarazioni sono inutilizzabili e quindi la Procura si ritrova senza più prove per sostenere l'accusa.

Questo errore veniva commesso dalla Questura di Ragusa nel 2011 e proprio sulla base di questa violazione procedurale molti presunti scafisti venivano liberati.

Inoltre, un'avvocata intervistata ci ha raccontato come nel 2014 in un processo tenutosi a Siracusa è riuscita a far assolvere il proprio assistito – un ucraino accusato di aver condotto alcuni migranti in Italia in barca a vela – proprio grazie all'inutilizzabilità delle dichiarazioni dei passeggeri rese al momento dello sbarco, senza l'assistenza di un difensore.

### *Non è stato lui*

Altra valida strategia per la difesa di una persona innocente consiste nel sostenere che l'accusato non ha guidato o comunque non ha avuto un ruolo nella navigazione. Questa strategia si può utilizzare, soprattutto, quando le prove dell'accusa si basano, non tanto sulle testimonianze, quanto su video o foto della barca da parte di navi militari e delle forze dell'ordine, oppure su documenti e, nello specifico, sulle “liste dell'equipaggio”.

Nel caso in cui siano disponibili video o foto fatti da aerei militari che sorvolano l'imbarcazione con a bordo migranti, la prima cosa che un difensore può fare è ottenere quei video-foto, scandagliarli con attenzione per provare a vedere se l'identificazione del proprio assistito come scafista è stata frutto di un errore visivo e se c'è stato uno scambio di persona. Un'avvocata con grande esperienza in questi procedimenti ci ha riferito che le rare volte in cui ci sono questi video, essi possono diventare una grandissima risorsa per la difesa. Le è infatti capitato che osservando con attenzione i filmati, ad esempio, la vicinanza tra il suo assistito accusato di essere scafista e il timone fosse data da una banalissima illusione ottica: il suo assistito infatti a ben guardare si trovava dall'altra parte dell'imbarcazione.

### *Scafisti come vittime della tratta di esseri umani*

Una strategia difensiva che necessita di una maggiore attenzione da parte dei difensori è quella volta a far riconoscere le persone costrette a guidare le barche come vittime della tratta di esseri umani. Ci sono dei precedenti importanti per questa lettura, anche nella casistica più recente, nonostante l'argomento ancora non sia stato riconosciuto con riferimento ai cosiddetti scafisti in Italia.

Con tratta di esseri umani si intende il reclutamento, il trasporto, il trasferimento, l'alloggio o l'accoglienza di persone, con la minaccia dell'uso o con l'uso stesso della forza o di altre forme di coercizione, con il rapimento, con la frode, con l'inganno, con l'abuso di autorità o della condizione di vulnerabilità o con l'offerta o l'accettazione di pagamenti o vantaggi per ottenere il consenso di una persona che ha autorità su un'altra, a fini di sfruttamento. Lo sfruttamento comprende, come minimo, lo sfruttamento della prostituzione altrui o altre forme di sfruttamento sessuale, il lavoro o i servizi forzati, la schiavitù o pratiche simili alla schiavitù, la servitù o l'espianto di organi.

La normativa di riferimento è la Convenzione del Consiglio europeo, firmata a Varsavia nel 2005, sull'azione contro la tratta di esseri umani, ratificata dall'Italia nel 2010, che rafforza alcuni elementi del protocollo di Palermo del 2000. Come confermato nella sentenza della CEDU del 7 gennaio 2010 *Rantsev c. Cipro e Russia*, la tratta rientra nel divieto di schiavitù e lavoro forzato. Inoltre, gli Stati firmatari della Convenzione – tra cui l'Italia – ai sensi dell'articolo 4, sono obbligati, non solamente a svolgere i necessari accertamenti sui reati di tratta di persone, ma anche a proteggere le vittime.

Va notato che secondo una sentenza fondamentale dagli anni 80, la CEDU ha stabilito che il consenso ha solamente un "valore relativo" in questi casi: anche se qualcuno ha acconsentito formalmente al proprio sfruttamento, la decisione deve essere calata nel contesto, tenendo conto delle circostanze che lo hanno portato a prestarlo.

Il punto è importante perché vuol dire che il concetto di consenso non è semplice, né è agevole comprendere il limite tra libera scelta e costrizione. Il modello di questa discussione è la tratta ai fini di sfruttamento sessuale, un mondo in cui alcune persone non hanno nessuna idea di quello che aspetta loro, mentre altre sono del tutto coscienti. In ogni caso è pacifico che anche se qualcuno desidera prostituirsi, non vuole dire che acconsenta a subire abusi di ogni tipo. Questo è stabilito dall'art. 4 della Convenzione: la tratta si verifica anche se qualcuno ha acconsentito formalmente al proprio sfruttamento.

Gli scafisti che sono stati costretti a guidare possono senz'altro essere considerati vittime di tratta: hanno assunto l'incarico solamente in seguito alle minacce o utilizzo di violenza fisica o psicologica, inoltre, subiscono l'abuso di autorità da parte dei trafficanti oltre a vivere una situazione di particolare vulnerabilità. L'atto di guidare può essere quindi interpretato come una forma di 'lavoro forzato', una ampia categoria per la quale la Convenzione non fornisce una stretta definizione.

Nel contesto dei cosiddetti scafisti, questa strategia può essere perseguita quando l'atto di guidare la barca è stato commesso sotto costrizione fisica o psichica, un contesto riscontrabile principalmente nella rotta libica, in cui i migranti provenienti dall'Africa occidentale sono spesso costretti a guidare. Dobbiamo notare, però, anche i casi degli skipper ucraini nella rotta adriatica che fino all'ultimo ignorano che dovranno trasportare persone e che poi vengono minacciati – o ricevono minacce contro i loro parenti – sono persone costrette a svolgere un lavoro, che è qualificabile come forzato. Per queste ragioni, sarebbe

opportuno ed auspicabile che una difesa adeguata metta in rilievo che in questi casi il reato di favoreggiamento dell'immigrazione irregolare, astrattamente configurabile ai sensi dell'art. 12 del TUI, è stato commesso da una vittima della tratta di esseri umani, che dovrebbe per questo godere di una tutela particolare in osservanza delle norme europee.

Sul punto, viene in rilievo una sentenza (*V.C.L. e A.N. c. Regno Unito* del 16 febbraio 2021) con cui la Corte EDU, in un caso che riguarda due migranti vietnamiti che sono stati portati nel Regno Unito e poi fermati per la coltivazione di marijuana, ha stabilito che gli imputati non sarebbero dovuti essere puniti per un reato che hanno commesso in un contesto di lavoro forzato, in quanto a questa condanna si oppone la loro garanzia di essere tutelati in quanto vittime di tratta.

### *Auto-favoreggiamento non è punibile*

Prima di passare all'ultima strategia difensiva, lo stato di necessità, che rappresenta forse la più importante tra quelle indicate, volevamo illustrarne un'altra, non più tanto utilizzata, ma che riteniamo abbia in sé una grande potenzialità.

Molti giuristi, e in alcuni casi i Tribunali, hanno messo in discussione la circostanza che l'art. 12 possa applicarsi alla condotta di favoreggiamento posta in essere da uno dei migranti coinvolti nell'episodio di ingresso illegale a favore dei propri compagni di viaggio. Il caso più classico è quello in cui il gruppo di migranti viene abbandonato dai trafficanti nelle ultime miglia del viaggio raggiunga le coste italiane su un'imbarcazione da loro stesse condotte.

In particolare una sentenza del Tribunale di Marsala del 2004 (delle cui argomentazioni si è servita una sentenza di Cassazione del 2010) ha affermato che il reato di favoreggiamento dell'ingresso illegale presupponga da un punto di vista strutturale “una scissione di ruoli tra colui che favorisce l'ingresso illegale nello Stato e colui che viene favorito nell'ingresso medesimo”.

Da tale considerazione deriva che anche nei casi in cui in astratto il presunto scafista abbia favorito l'ingresso irregolare di altri migranti, per attribuire rilevanza penale a questa condotta sarà necessario che vi sia un comportamento distinto da quello volto a favorire il proprio ingresso nel territorio italiano, ossia:

“un'attività che va oltre quanto strettamente necessario a favorire il proprio ingresso clandestino ponendo in essere atti concretamente idonei a procurare l'ingresso di altri che non ne avrebbero avuto l'opportunità... ... E' il caso, per esempio, in cui vi sia un ruolo di organizzatore in capo a uno degli extracomunitari il quale pur volendo anch'egli effettuare un viaggio finalizzato all'ingresso clandestino nel territorio si faccia promotore del viaggio medesimo, individui altri soggetti che intendano beneficiare del trasporto e si faccia consegnare una somma

di denaro per provvedere anche all'acquisto del mezzo e di quanto ulteriormente necessario per il viaggio.”

Secondo questa teoria quindi, il soggetto favoreggiatore deve essere ben distinto dal migrante favorito: il migrante irregolare non può essere punito ai sensi del reato in esame nemmeno nel caso in cui effettui in prima persona il trasporto dei migranti se la sua posizione rispetto agli altri passeggeri in null'altro differisce se non nel condurre la barca.

Queste tesi seppur datate permettono di focalizzare l'assurdità del sistema attuale e sono volte a evitare che una norma prevista per punire chi lucra, gestisce e organizza il traffico di esseri umani possa venire applicata a chi in nulla differisce dagli altri migranti se non per aver semplicemente preso in mano un timone o un telefono satellitare. L'alterità, che la norma penale, secondo questa teoria, sottintende, serve ad evitare che condotte irrilevanti (anche il semplice passare dell'acqua) possa essere letto come un favorire e quindi astrattamente punibile.

### *Stato di necessità*

L'ordinamento italiano prevede che una persona anche se ha commesso un determinato reato non si possa ritenere colpevole quando, in qualche modo, sia stato costretto a commetterlo. Questa costrizione può venire o da un'altra persona o da circostanze esterne, l'importante è che sia di una forza tale che se non la si assecdasse si arrecherebbe un danno grave e ingiusto a se stessi o agli altri. Sulla base di questo istituto giuridico, quindi, anche ammettendo che guidare una barca con a bordo dei migranti possa essere considerato favoreggiamento dell'immigrazione clandestina ai sensi dell'articolo 12, se una persona guida per salvare sé o altri da un danno grave e ingiusto alla persona non dovrebbe essere considerato colpevole perché l'ha fatto per necessità.

Nei processi contro i presunti scafisti, lo stato di necessità (dopo il primo riconoscimento nel 2016) viene riconosciuto a chi viene forzato a guidare con minori difficoltà rispetto al passato: se la difesa riesce a provare che il migrante è stato minacciato o ha subito violenza per essere costretto alla guida, lo stato di necessità viene ritenuto esistente e l'imputato assolto. (Sulla difficoltà di provare le minacce o le violenze subite si rimanda, invece, al paragrafo “indagini difensive”).

Un'importante svolta si ha con la sentenza del Tribunale di Palermo nella persona del GIP Gigi Omar Modica del 8 settembre 2016 che per la prima volta riconosce la scriminante dello stato di necessità a due persone accusate di essere scafisti che avevano dichiarato di essere stati costretti con violenza fisica e minaccia di morte a mettersi alla guida del natante. Questa sentenza fissa dei principi fondamentali, utilissimi per predisporre una buona difesa ai presunti scafisti, che si possono riassumere nei seguenti punti:



- la scriminante dello stato di necessità si applica anche se c'è un fondato dubbio sulla sua esistenza: nel dubbio si ragiona sempre a favore dell'imputato;
- la stessa situazione di violenza della Libia rende attendibile quanto dichiarato dagli imputati in merito alla costrizione e alle violenze poste in essere dai libici per farli guidare;
- le dichiarazioni rese dai testimoni vanno vagliate con cautela perché essi hanno interessi a indicare chi guida, primo tra tutti la promessa di un permesso di soggiorno per motivi di giustizia se rendono dichiarazioni accusatorie;
- lo stesso modo in cui le forze dell'ordine assumono le testimonianze al momento dello sbarco è inadeguato: vengono ascoltate troppe poche persone e viene chiesto loro solo chi guidava e non, come si dovrebbe, anche se è stato costretto a farlo;
- le contraddizioni nelle dichiarazioni rese dagli imputati sono spesso ricollegabili a una non piena comprensione con l'interprete.

Tuttavia, ancora grandi difficoltà ci sono nel riconoscere come fattore di costrizione il contesto del Paese di partenza. Su questo punto in particolare ci riferiamo alla rotta libica e, quindi, al contesto di violenza generalizzata e violazione dei diritti umani della Libia. La costrizione che spinge un c.d. scafista a guidare, infatti, può essere sia diretta che indiretta: può essere frutto di una violenza o una minaccia alla sua persona oppure di un contesto violento e insicuro da cui fuggire a tutti i costi, anche a costo di guidare. Appare evidente come anche in questo caso sussista lo stato di necessità, ma resistenze ancora vengono opposte da parte dei giudici forse per paura di aprire la strada a un riconoscimento generalizzato della scriminante di cui all'art. 54 c.p. nei processi contro i presunti scafisti provenienti dalla rotta libica.

Abbiamo rilevato, inoltre, come un fattore che influisce nel riconoscimento o meno dello stato di necessità nei tribunali è la nazionalità del presunto scafista. Se proviene da Paesi in guerra, o che comunque vengono identificati come paesi dai quali è comprensibile fuggire, la prospettazione dello stato di necessità viene presa in considerazione e, se provata dalla difesa, concessa. Quando invece il presunto scafista viene da Paesi in cui nel pensare comune "si sta bene" lo stato di necessità è negato a priori proprio perché banalmente la Procura, e spesso anche i giudici, si chiedono quale necessità ci fosse a imbarcarsi quando a dir loro potevano tornare nel loro Paese d'origine. E' un atteggiamento ricorrente quando abbiamo ad esempio presunti scafisti nord africani. Questo atteggiamento riflette non solo una grande ignoranza e banalizzazione dei contesti dei Paesi d'origine, ma, con riferimento alla rotta libica, anche una sottovalutazione di quanto il contesto di partenza possa generare una necessità di partire. Sembra poi superfluo evidenziare come pregiudizi razzisti non dovrebbero influenzare decisioni così delicate in un processo penale che dovrebbe basarsi su fatti.

## 5. Indagini difensive

Nei procedimenti penali contro i presunti scafisti risulta essere di fondamentale importanza l'espletamento da parte degli avvocati di indagini difensive. Come abbiamo visto approfonditamente nella precedente sezione, si tratta, infatti, di procedimenti in cui le prove della colpevolezza si basano su dichiarazioni accusatorie rese al momento dello sbarco dai passeggeri, a cui vengono poste solo alcune domande (principalmente volte a capire chi ha guidato e non se era libero di farlo), senza la presenza del difensore dell'imputato. L'avvocato difensore si trova quindi spesso di fronte a dichiarazioni accusatorie rese dai c.d. testimoni (persone informate sui fatti) che non potrà interrogare in udienza per il fatto che spesso le persone che nel corso delle indagini preliminari hanno reso dichiarazioni accusatorie diventano irreperibili sul territorio e non potranno essere ascoltate.

Questo può essere un bene per l'indagato in quanto in assenza della richiesta di incidente probatorio (ossia quando, prima del dibattimento, si sentono in qualità di testimoni veri e propri alcune persone per il fondato timore che al processo non possano testimoniare) da parte della procura in fase di indagini preliminari, ed in assenza di altri elementi a fondamento dell'accusa, lo scafista sarà assolto per insufficienza di prove. Se, invece, l'incidente probatorio viene fatto, l'avvocato deve svolgere indagini difensive e trovare lui stesso le prove dell'innocenza del proprio assistito. Queste prove sono spesso rappresentate dalle dichiarazioni di altri passeggeri che non sono state interrogate dalla polizia al momento dello sbarco, che possono testimoniare ad esempio che il presunto scafista è stato costretto a guidare.

Abbiamo incontrato avvocati che, credendo fermamente nell'innocenza dei propri assistiti, hanno posto in essere indagini difensive complesse e risultate poi essenziali per dimostrarne l'innocenza. Un caso emblematico è quello di un avvocato (nominato di ufficio) che, trovatosi a difendere più persone accusate di essere scafiste, dopo aver svolto diversi colloqui in carcere con i suoi assistiti, ha come prima cosa richiesto alla Polizia la lista delle persone sbarcate nella speranza di trovare qualcuno che accettasse di testimoniare a favore dei suoi assistiti. Dopo aver ottenuto, non senza difficoltà, questa lista composta da nome cognome nazionalità dei passeggeri, sulla base di alcuni nominativi datigli dai suoi assistiti ha ricavato una trentina di nomi utili e ha iniziato a chiamare le Questure di tutta Italia per sapere in quale regione si trovassero. Dopodiché ha effettuato viaggi in Veneto, Piemonte e Toscana per incontrare queste persone e porre loro domande sulla traversata. Le interviste ai passeggeri, sentiti come potenziali testimoni della difesa nel processo, si sono svolte con l'ausilio di un interprete, mettendo a verbale quanto dichiarato e registrando le domande e le risposte date. Dopo questo lavoro, uno dei passeggeri è stato sentito in udienza quale testimone, mentre sono stati acquisiti con il consenso delle parti i verbali delle interviste degli altri. Tutti i testimoni della difesa hanno dichiarato che gli imputati sono stati costretti a guidare. Il Giudice ha riconosciuto la sussistenza della scriminante dello stato di necessità e gli imputati sono stati tutti assolti.

E' importante dire che alcuni avvocati (anche quelli che sono soliti svolgere indagini difensive) ci hanno fatto presente che rappresentano degli ostacoli non indifferenti all'espletamento delle indagini difensive il fatto che esse possono rivelarsi molto onerose sia in termini di tempo che economicamente parlando. Quasi sempre infatti i capitani imputati, non avendo reddito, accedono al patrocinio a spese dello Stato che prevede che la parcella dell'avvocato per le attività processuali svolte venga pagata dallo Stato. I costi dell'espletamento delle indagini difensive non rientrano tra le attività retribuita dallo Stato, quindi, o l'avvocato crede nella causa e se la prende a cuore, oppure si fa due conti e, invece di optare per le meno "convenienti" indagini difensive, spingerà l'assistito a scegliere il rito del patteggiamento o quello abbreviato.

Un ulteriore ostacolo con cui l'avvocato si deve misurare in tema di indagini difensive è dato nel caso in cui dette indagini debbano effettuarsi all'estero. Questo caso si verifica ad esempio quando la persona che potrebbe rendere dichiarazioni come testimone attestanti l'innocenza del presunto scafista vive all'estero. L'ordinamento italiano prevede che qualora un difensore debba effettuare indagini difensive all'estero egli debba incaricare il Pubblico Ministero di effettuare dette indagini, attraverso un istituto chiamato rogatoria. Viene attribuito così a quella che è la controparte nel processo un potere infinito: il Pubblico Ministero può decidere se le prove che il difensore chiede di ottenere sono necessarie o meno, nonché se emerge qualche elemento accusatorio può decidere di utilizzarlo comunque – anche se quella testimonianza era chiesta dalla difesa e va contro l'interesse difensivo (cosa che non succederebbe mai se le indagini le svolgesse direttamente l'avvocato). Chiedere al Pubblico Ministero di svolgere le indagini per la difesa può rivelarsi quindi o inutile o dannoso. Per ovviare a questo paradosso un'avvocata con una grande esperienza in materia ci ha spiegato che quando per un caso le servivano le dichiarazioni di un testimone che risiedeva in Svezia, è andata in Svezia, ha verbalizzato le dichiarazioni del testimone e le ha presentate comunque in udienza. Questo è servito perché anche se il Giudice ha dovuto dichiararle inammissibili (perché non rispettavano l'istituto della rogatoria), prima di decretare l'inammissibilità ha dovuto leggerle e quindi è stato comunque influenzato dalle dichiarazioni medesime.

Ciò detto sull'importanza delle indagini difensive nei processi contro i presunti scafisti e sul grandissimo lavoro che svolgono alcuni avvocati, è importante segnalare che altri avvocati intervistati, anche quelli con esperienza in questo tipo di procedimenti e nominati di fiducia, hanno affermato l'impossibilità di espletare indagini difensive in questi tipi di processi. I casi emblematici che abbiamo illustrato, uniti a tanti altri, dimostrano come esse siano invece essenziali a dimostrare l'innocenza dei presunti scafisti.

# 7. Carcere

Nel presente capitolo descriviamo la situazione in carcere delle persone fermate e/o condannate come capitani delle barche. L'argomento sarà diviso in tre sezioni: dapprima faremo una panoramica dei problemi che i capitani affrontano in carcere, dove si trovano e gli ostacoli alle misure alternative alla detenzione. Procederemo poi ad un focus su una sottocategoria di detenuti: i detenuti a lungo termine, cioè coloro che hanno ricevuto una condanna di 10 o più anni di reclusione.



*C.C. Pagliarelli, Palermo. Fonte: Antigone.*

## 1. I detenuti stranieri

Un'esposizione sulla detenzione delle persone accusate o condannate come 'scafisti' deve in primo luogo tener presente il contesto più ampio della detenzione dei detenuti stranieri in Italia.

Va infatti ricordato che per la maggior parte della popolazione carceraria straniera l'Italia è un paese nuovo, di cui non conoscono la lingua, le leggi, la cultura ed in cui devono ambientarsi in un contesto molto difficile, ossia in detenzione o addirittura in isolamento. Tanti sono gli ex-detenuti che abbiamo intervistato che parlano della disperazione vissuta durante la detenzione, della difficoltà d'esser compresi, d'esser riconosciuti come persone e soggetti titolari di diritti. Crediamo che sia particolarmente importante sottolineare questo aspetto della vita degli scafisti non solo perché non è mai stato trattato finora, per quel che sappiamo, ma soprattutto perché riteniamo meriti particolare approfondimento.

Come racconta l'associazione Antigone, la principale organizzazione indipendente che monitora la situazione delle carceri in Italia, gli stranieri rappresentano attualmente il 32,5% della popolazione carceraria. Si tratta di una percentuale particolarmente alta anche paragonata con altri paesi europei: Italia è in primo posto fra i paesi più grandi dell'UE. È particolarmente arduo capire quante di queste persone siano detenute per reati connessi al favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Il sito del Ministero di Giustizia riporta che le persone detenute per reati connessi al Testo Unico sull'immigrazione sono 1.267. Questa cifra però include non solo il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina ma anche tanti reati che non riguardano le persone al centro di questo report (per es.: coloro che permangono in Italia senza documenti, condannati per traffico di persone – anche terrestre –, sfruttamento, ecc.). Le cifre annuali riportate dal ministero sono le seguenti:

Anno	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
numero di detenuti TUI	1.949	1.174	1.305	1.496	1.797	1.668	1.521	1.535	1.267

## 2. I domiciliari

La maggior parte dei detenuti stranieri condivide lo stesso problema dell'accesso alle misure alternative, in primis gli arresti e la detenzione domiciliare. A differenza dei detenuti italiani, è comune per gli stranieri non avere un domicilio presso il quale scontare la misura cautelare, o perché, appena arrivati in Europa, sono privi di rete sociale e familiare, oppure perché in una situazione di disagio economico e [quindi senza dimora](#). Inoltre, se il detenuto non ha un permesso di soggiorno -cosa quasi del tutto scontata per coloro che sono appena sbarcati- il giudice ritiene elevato il pericolo di fuga e mostra una certa riluttanza nel concedere i domiciliari.

È bene precisare la differenza tra gli arresti e la detenzione domiciliare. Mentre i primi riguardano il periodo cautelare prima di una condanna definitiva, per i secondi si intende una misura detentiva a cui un detenuto può accedere solo dopo la condanna definitiva. Per essere più precisi, si arriva a una condanna definitiva solamente quando l'imputato accetta la sua pena definitivamente, ovvero quando l'imputato è stato condannato all'ultimo grado di giudizio.

L'effetto della discriminazione tra italiani e stranieri è evidente dalle statistiche sulla durata della pena definitiva che scontano in carcere: gli stranieri detenuti per una pena definitiva da

3 anni in giù sono [poco più di 3.000](#), mentre il numero di italiani è quasi 4.000. In altre parole, sono molto simili i numeri di italiani e stranieri in carcere per condanne relativamente 'leggere' nonostante gli stranieri rappresentino solamente un terzo della popolazione carceraria. Per precisare, i detenuti italiani hanno la possibilità dopo una condanna definitiva di scontare la pena in una casa – la loro, di parenti o di amici; e va ricordato che la detenzione domiciliari spesso riconduce anche ad altre misure alternative (p.e. l'affidamento in prova al servizio sociale) e sostitutive (p.e. la libertà vigilata) secondo il principio di gradualità. Gli stranieri invece, spesso, non avendo una casa, scontano la pena in carcere, gonfiando così la percentuale della popolazione carceraria di origine straniera.

Questo vale sia per i cd scafisti il cui procedimento è in corso che per quelli condannati. Le difficoltà relative all'accesso a queste misure alternative comporta che i cosiddetti scafisti rimangano in carcere per l'intera durata del processo e fino al termine dello sconto della pena, anche in situazioni in cui persone italiane accusate di reati più seri (p.e. contro la persona) uscirebbero facilmente.

Pertanto la criticità della condizione degli scafisti non concerne soltanto il trattamento riservato loro dentro le aule di tribunale, ma anche la loro vita in prigione alla luce della discriminazione posta in essere dal sistema carcerario nei confronti dei detenuti stranieri. Ci si scontra, per esempio, con il paradosso per cui adottare una linea difensiva forte, volta a contrastare le false accuse rivolte nei confronti dei capitani spesso porta ad un prolungato periodo di detenzione cautelare in attesa di un giudizio definitivo. Nell'esperienza processuale l'imputato che ammette le proprie responsabilità e opta per un rito alternativo, oltre ad ottenere uno sconto della pena, può far cessare le esigenze cautelari; mentre chi decide una strategia difensiva volta a dimostrare la propria innocenza, rischiando di dover affrontare tutti i gradi del processo, rischia di vedere protratta la propria detenzione per l'intera durata del processo. Rende bene la situazione, il racconto di un avvocato sulla vicenda processuale di un suo assistito:

“Ho seguito un ragazzo nel secondo grado di giudizio e purtroppo abbiamo perso. La sentenza della Corte d'Appello, però, era scritta male e probabilmente con un ricorso in Cassazione avremmo ribaltato la situazione. Purtroppo però il mio assistito aveva già scontato quasi tutta la pena in misura cautelare e, quindi, si ha dovuto scegliere se accettare la condanna e uscire subito dal carcere oppure fare ricorso in Cassazione, probabilmente vincere, ma rimane nell'attesa in carcere. Ha scelto di accettare la condanna. Come avvocato queste situazioni sono difficili, ma bisogna sempre ricordarsi che nell'attesa di una vittoria piena chi rimane in carcere sono le persone che difendiamo, e noi cosa voglia dire trascorrere anche solo un giorno lì dentro non possiamo neanche immaginarcelo.”

Un ulteriore aspetto della legge contribuisce alla carcerazione dei capitani, cioè l'ostatività delle condanne. Nella legge italiana, la condanna per alcuni reati qualifica la [“pericolosità](#)

[sociale](#)” del condannato, e quindi esse sono considerate ostative alla possibilità di accedere ad alcuni benefici previsti dall’ordinamento penitenziario, che sono previsti per facilitare il suo reinserimento nel contesto sociale. [Nell’aprile 2015](#) – per contestualizzare, proprio all’inizio del periodo più intenso della criminalizzazione dei capitani – è stata introdotta l’ostatività dell’articolo 12, comma 1 e 3. Questo vuol dire che anche quando una persona condannata come scafista arriva a una pena definitiva e possiede anche la disponibilità di una struttura o di una casa che lo può accogliere, il giudice di sorveglianza può negare l’accesso ai domiciliari sulla base del presupposta pericolosità sociale, a meno che siano emersi degli elementi tali da escludere che il condannato sia in collegamento con la criminalità organizzata o da far ritenere non abbia collaborato con la giustizia a causa della sua limitata partecipazione alla commissione del reato. Nel caso di G.A. è stato negato la detenzione domiciliari presso la casa di sua sorella (arrivata insieme con lui nel 2017) nonostante la “buona condotta” del detenuto e il contesto pandemico.

## 3. Le sfide della detenzione

### *Lingua e scuola*

La prima sfida che i detenuti stranieri affrontano in carcere è quella della lingua. Sebbene l’Ordinamento penitenziario stabilisce che non vi debbono essere discriminazioni in base alla nazionalità o razza, tale proposito non viene rispettato. Dall’immatricolazione alle visite mediche, dai colloqui con gli avvocati alle letture delle notifiche, dall’interazione con gli altri detenuti, le guardie alle richieste di beni di prima necessità, l’intero percorso del detenuto straniero – soprattutto per coloro che entrano il carcere subito dopo lo sbarco – si trasforma in un’esperienza traumatizzante. La solidarietà fra detenuti, sia stranieri che italiani, spesso è l’unico modo per il presunto ‘scafista’ per compilare i modelli per le domandine, comunicare con il mondo esterno, conoscere i suoi diritti e gestire le prassi istituzionali della detenzione. Per l’anno 2018, l’associazione Antigone ha riportato la presenza di solo [165 mediatori linguistici](#) per tutte le carceri italiane, che corrisponde ad un mediatore ogni 122 detenuti; in quasi 60% degli istituti visitati l’Associazione, questa figura era del tutto assente. Secondo l’Osservatorio del 2020, un mediatore culturale era presente in solo nel 9% degli istituti. Inoltre, ovviamente, quei pochi mediatori presenti non possono parlare tutte le lingue necessarie: è più probabile per l’arabofono trovare un interlocutore, piuttosto che per detenuto di lingua russa, twi o tigrina.

L’accesso all’istruzione in carcere è, da questo punto di vista, un elemento vitale per i detenuti stranieri e quindi anche per i presunti scafisti. Infatti, dei 20.000 detenuti iscritti a scuola in carcere nell’anno 2019/2020, poco meno della metà erano stranieri, e quasi il 50% di questi iscritti a un corso di alfabetizzazione. Questa situazione è drammaticamente cambiata, però, [con la pandemia](#), quando le lezioni sono state praticamente interrotte (sebbene in alcuni istituti penitenziari si sia tentata la ‘didattica a distanza’). Secondo la nostra esperienza, la

scuola pubblica che si svolge dentro gli istituti penitenziari funziona molto bene e ottiene grandi risultati, fino al punto che capita che spesso i capitani ex-detenuati parlino un italiano migliore rispetto agli altri migranti presenti sul territorio arrivati nello stesso periodo, ma che non hanno avuto le stesse opportunità scolastiche a causa delle criticità del sistema di accoglienza. Esempio il caso di un cittadino marocchino, imputato in ragione di un naufragio, che dopo 3 anni di custodia cautelare in carcere ha fornito una dichiarazione in tribunale “direttamente in buon italiano.”

### *Rapporti con parenti e amici*

Un aspetto fondamentale e che differenzia la detenzione degli stranieri dai cittadini italiani è la possibilità di contatto con parenti e amici.

Innanzitutto vi sono tanti detenuti arrestati al loro arrivo in Italia che non sono riusciti a contattare i loro familiari ed informarli della loro condizione. Questo è il caso con E., fermato a Palermo nel 2016 e detenuto per più di due anni prima di essere assolto; solamente all'uscita dal carcere è riuscito di chiamare la sua famiglia ed informarla della vicenda, scoprendo che i parenti lo consideravano disperso ed avevano fatto dei riti funebri.

In tanti altri casi i detenuti riescono, seppur con difficoltà, a rintracciare e sentire i propri familiari. Infatti va ricordato che i detenuti non hanno libero accesso al telefono, ma devono prenotarlo e usarlo in maniera monitorata. La prassi prevede che una prima richiesta venga fatta alla matricola della sezione, ovvero un ufficio del carcere che fa da intermediario tra la cella e il mondo esterno, riportando il numero da chiamare. Qui si presenta un primo ostacolo: è facile durante il viaggio in mare perdere un pezzo di carta con su scritto un numero di telefono e quindi un detenuto straniero potrebbe non avere neanche un contatto da chiamare. La matricola poi scrive all'ambasciata del paese in cui il parente si trova, e questi riceverà una chiamata dall'ambasciata per accertare e autorizzare il contatto. A questo punto sopraggiunge un altro problema: se nel paese di origine è considerato illegale emigrare o il detenuto è un potenziale rifugiato, egli stesso e la sua famiglia nel paese di origine potrebbero correre gravi pericoli nel render noto all'autorità consolare che egli è fuggito e di trova in Italia.

Anche se viene stretto un primo contatto, la regolarità dei colloqui telefonici resta un problema, perché il detenuto deve avere i soldi per comprare una scheda telefonica fornita dall'istituto penitenziario e ricaricarla. In mancanza di risorse, se il detenuto non può ammettere al lavoro all'interno del carcere, diventa fondamentale oltre che la solidarietà tra detenuti, l'intervento di volontari, che possano aiutarlo. A causa di questi ostacoli, possono trascorrere anche 4, 6 mesi prima che il detenuto riesca a contattare un parente e spesso i successivi colloqui avvengono con scadenza annuale.

Le visite in carcere sono ancora più rare per i detenuti stranieri, soprattutto quelli arrivati in Italia da poco, senza legami familiari presenti sul territorio. Sono pochissimi i capitani che hanno ricevuto delle visite durante la loro detenzione; un paio di loro hanno sostenuto dei



colloqui con i volontari esterni al carcere. Questa situazione è migliorata durante la pandemia, visto che i colloqui per tutti i detenuti sono stati sostituiti dalle videochiamate, uno strumento che ha facilitato tanti detenuti stranieri. Richiamiamo l'esperienza di B., detenuto in Sicilia, che è riuscito ad avere colloqui telefonici regolari con suo cugino, residente in nord Italia, che non avrebbe avuto i mezzi economici per recarsi con cadenza periodica al sud.

Anche il contatto tra difensore e detenuto è stato facilitato dal colloquio difensivo effettuato tramite chiamate telefoniche e videochiamate. Ciò ha avuto un doppio risultato: da un lato la modalità riduce il senso di privacy nel corso della conversazione anche se i colloqui difensivi telefonici in carcere devono avvenire con “fonia riservata” (un effetto deleterio creato anche nelle udienze tenute con modalità ‘a distanza’, che presentano l'impossibilità di interloquire con il difensore di presenza nel corso delle udienze da remoto per rispetto della privacy). Dall'altro lato però ha spesso facilitato la comunicazione tra difensore e detenuto, visto che l'avvocato non deve recarsi fisicamente in carcere.

Le misure attuate nel corso della pandemia – colloqui ridotti o annullati, sostituiti con chiamate telefoniche o videochiamate – continuano ad essere applicate al momento di scrittura di questo report, quando tutta la popolazione carceraria è stata vaccinata. Va notato, inoltre, che non si tratta di modalità introdotte in seguito alla pandemia, ma dell'uso regolare che per la prima volta si è fatto di queste modalità (Articolo 18 della legge n. 354/1975): i colloqui telefonici con l'avvocato sono da decenni previsti dall'ordinamento penitenziario ma fin ad ora è stata una modalità poco attuata (di solito il detenuto chiamava l'avvocato al telefono o gli scriveva per chiedergli di fargli visita). Quello che è successo durante la pandemia è che per la prima volta ogni istituto penitenziario in Italia ha dovuto munirsi di un regolamento dei colloqui telefonici e audiovisivi, permettendo a tutti l'accesso a questa modalità. C'è da sperare che ora rimarranno in uso.

## 4. Detenuti di lungo termine

Una categoria di detenuti che va approfondita è quella degli ergastolani e detenuti di lungo termine, ritenuti responsabili della morte di migranti in seguito di un naufragio, o in caso di arrivo di imbarcazioni colme di cadaveri di persone che non sono sopravvissute alla traversata. Durante la ricerca abbiamo saputo di una ventina di persone che sono ancora imprigionate nelle carceri italiane, condannati in connessione con tali vicende; in tantissimi casi usati come gli unici capri espiatori di colpe rintracciabili nelle tragiche politiche europee di difesa dei confini.

<b>Giorno di fermo</b>	<b>n. morti</b>	<b>n. imputati</b>	<b>sentenza</b>
9.1.2004	21	1	25 anni
1.10.2013	13	2	(?)
3.10.2013	368	1	18 anni
14.5.2014	17	2	ergastolo; 10 anni
20.7.2014	60	5	Tutti ergastolo
4.3.2015	10	2	11 anni 8 mesi; (?)
18.4.2015	> 1,100	2	18 anni; 5 anni
17.7.2015	14	2	15 anni; 18 anni
5.8.2015	26	5	2 scaglionati; 3 con 14 anni
17.8.2015	49	8	4 con 30 anni; 3 con 20 anni
27.8.2015	56	7	Tutti scaglionati

Qui sopra forniamo una tabella riassuntiva di quattordici casi che abbiamo incontrato riguardanti persone condannate sia per articolo 12 del TUI (favoreggiamento di immigrazione clandestina) che perché ritenute responsabili delle morti avvenute durante il viaggio. Lo spettro di casi va dai più noti disastri marittimi avvenuti nel Mediterraneo (p.e. i naufragi di 3 ottobre 2013 e di 18 aprile 2015) a quelli meno conosciuti, dove i passeggeri non sono sopravvissuti al viaggio.

I processi contro le persone ritenute responsabili di queste morti hanno gli stessi problemi che abbiamo visto nei processi contro i capitani più in generale: una scelta arbitraria di testimoni; l'assenza di interpretariato o l'utilizzo di interpreti inadeguati; l'assenza di un'informazione degli imputati sui propri diritti, sui riti del procedimento penale e una libera scelta del difensore. Tutti questi fattori diventano ancora più gravi, attuali e tragici rispetto all'entità della pena richiesta dalle Procure della Repubblica. Esempio è il caso di S. M., accusato di aver svolto un ruolo nella morte di 26 persone il 05/08/2015, insieme a quattro coimputati. Nel specifico, è stato accusato di aver commesso i reati di favoreggiamento dell'ingresso clandestino, con tutte le sue aggravanti tra cui lo scopo di lucro, omicidio aggravato. La procura ha chiesto l'ergastolo con isolamento diurno per i primi 12 mesi. Grazie ad un lavoro estenuante del difensore, è stato dimostrato che la prova era "insufficiente e contraddittoria", ed è stato assolto da tutte le accuse. Senza dubbio, se gli fosse stato assegnato un avvocato con meno capacità ed esperienza, si sarebbe potuto concretizzare il rischio di essere condannato all'ergastolo, o rischiare di rimanere in carcere altri 25 anni.

### *Il naufragio del 3 ottobre 2013*

Il 2 ottobre 2013 partiva una barca dalla Libia con circa 540 persone a bordo. Dopo un giorno in mare, il capitano ha spento il motore, probabilmente causa di un guasto, e ha lasciato la barca alla deriva per due ore nella speranza che qualcuno li soccorresse. Due navi le sono passate accanto, ma non hanno prestato soccorso. Per attirare l'attenzione delle navi in transito, il capitano ha dato fuoco ad un lenzuolo. Questo atto ha creato panico a bordo, provocando il rovesciamento della barca e l'annegamento di almeno 366 persone.



*Il relitto del 3 ottobre 2013. Fonte: Vigili del Fuoco.*

Il capitano non era solo: i tre testimoni sentiti hanno parlato di un'altra persona, anche lui morto nel disastro. L'imputato ha prima negato e poi ammesso il suo ruolo, non solo nella tragica traversata di ottobre, ma anche in un'altra nell'aprile dello stesso anno. Egli ha raccontato che il precedente aprile era stato espulso dal territorio italiano e che in occasione di entrambe le traversate aveva guidato la barca sotto minaccia, una spiegazione ritenuta non attendibile dalla Procura. Nella prima sezione di questo report, però, si documenta che è del tutto plausibile che un capitano venga minacciato dai trafficanti per condurre la barca, ad esempio quando anche dopo l'ingaggio si rifiuta di condurre la barca fornita dall'organizzazione criminale perché la ritiene non idonea al viaggio. Con ciò si evidenzia come un capitano, anche se retribuito, può ricevere delle minacce dall'organizzazione criminale con un *modus operandi* che si basa sulla violenza e all'interno della quale lui è solo una pedina o comunque manovalanza a basso costo.

Nell'ambito della ricostruzione del caso, il giudice ha ritenuto che l'imputato avesse messo in pericolo i passeggeri dell'imbarcazione, e fosse pertanto responsabile, non per avere appiccato un incendio a bordo – riconosciuto come un messaggio internazionalmente di SOS in mare – ma per aver sovraffollato la barca. Infatti, la causa principale della strage fu ritenuto il soprannumero di persone sull'imbarcazione e di quelle costrette nella stiva. Va detto però che in altri processi aventi ad oggetto tragedie come quella del 3 ottobre 2013, ad es. uno che vede come imputato un cittadino somalo accusato di essere dentro un'organizzazione di

trafficking, paradossalmente il capitano non è stato ritenuto responsabile né delle condizioni della barca né del numero esuberante delle persone a bordo. Vi è dunque da fare una distinzione tra il capitano e l'organizzazione che sfrutta la disperazione delle persone, altrimenti si finisce per accusare (e condannare) l'unico imputato anche per le responsabilità addebitabili ai veri trafficanti.

Ritornando al caso del 3 ottobre 2013, il giudice ha ritenuto che il capitano non abbia spento il motore per un guasto ma perché non avrebbe voluto essere individuato come la scafista. La determinazione di confondersi tra i passeggeri lo avrebbe anche spinto, secondo il giudice, a gettare il telefono satellitare in acqua.

L'imputato è stato condannato a 7 anni per favoreggiamento dell'ingresso clandestino aggravato, a 6 anni per procurato naufragio e a 12 per omicidio, per un totale di 25 anni ridotti a 18 anni per la scelta del rito abbreviato. La sentenza è stata pienamente confermata in sia appello che in Cassazione. Attualmente il presunto capitano ha ancora dieci anni da scontare.

### *La strage di ferragosto 2015*

Nel ferragosto del 2015, 49 persone sono morte asfissiate all'interno dello scafo di un peschereccio, nel quale erano stipate con altre circa 100 persone. I sopravvissuti furono 313. I testimoni riferiscono che l'imbarco è stato gestito da un gruppo di libici rimasti sulla terra ferma. Quando i passeggeri imprigionati nella stiva hanno cercato di uscire, gli altri sul ponte glielo hanno impedito con ogni mezzo a loro disposizione, p.e. lanciando bottiglie di vetro o a colpi di cintura. Il motivo di tale accanimento riguardava la stabilità della nave: la variazione di peso tra le parti dell'imbarcazione può causarne il ribaltamento in caso di sovraffollamento. Ma la decisione, da parte degli organizzatori del viaggio, di accendere i motori due ore prima dell'effettiva partenza, quando già i passeggeri erano ammassati dentro la stiva, è stata considerato l'atto che ha condannato tante persone a morte.

Dopo il salvataggio in mare, otto persone furono accusate di aver fatto parte del cosiddetto equipaggio della nave. Per scongiurare la possibilità dell'essere condannati all'ergastolo, cinque degli imputati hanno scelto il rito abbreviato e sono stati accusati di aver portato i passeggeri in Italia "al fine di trarne profitto, anche indiretto... ponendosi sin dall'inizio della traversata al comando e al governo" della barca. Tra questi imputati, uno è stato anche accusato di essere il "comandante" e due di aver dato "direttive in ordine alla dislocazione e al mantenimento della posizione dei passeggeri." Nel corso del procedimento tre imputati, giudicati con rito abbreviato, sono stati condannati ciascuno a 20 anni di carcere. Gli altri imputati che hanno scelto di affrontare il giudizio ordinario hanno ricevuto pene di 30 anni ciascuno, confermati in ogni grado di giudizio.

Uno dei condannati, C.H., appartenente al primo gruppo di imputati, ha ammesso di aver guidato la nave, di aver avuto un telefono satellitare, ma ha negato che vi fosse un equipaggio. La testimonianza però di 9 sopravvissuti ha contraddetto quanto da egli affermato,

individuando altri 7 imputati come complici di C.H.. Un altro dei condannati, S.M., ha raccontato di essere stato inizialmente messo anche lui nella stiva, dalla quale è poi riuscito a scappare. I testimoni, come al solito, sono stati pochissimi: dei 305 passeggeri, furono ascoltate soltanto 9 persone e in alcuni casi sono state ritenute attendibili soltanto le testimonianze in linea con la tesi dell'accusa. Ad esempio A.A.F, che ha fatto il rito ordinario, era stato indicato dall'accusa come quello che aveva usato la cintura contro coloro che tentavano di uscire dalla stiva, ma tale condotta gli è stata attribuita solamente da 3 dei 9 testimoni, e 2 di questi riferiscono che l'imputato ha solo passato l'acqua fra i passeggeri – un atto tanto semplice quanto, se visto come un atto di distribuzione dell'acqua, ritenuto storicamente sufficiente per accusare qualcuno di aver fatto parte dell'equipaggio.

Quattro dei cinque imputati giudicati con rito ordinario sono cittadini libici e calciatori, un gruppo di amici che volevano continuare la loro carriera in Europa. Il caso è conosciuto come quello dei 'calciatori libici'. Il 2 luglio 2021 il caso è arrivato dinnanzi alla Corte di Cassazione, che ha confermato la sentenza di appello. Al momento siamo in contatto soltanto con 5 dei condannati, che si trovano reclusi nelle carceri di Caltagirone, Catania, Siracusa, Trapani e Volterra.



Manifestazione a Bengazi, Libia, di amici e parenti dei cittadini libici condannati a 30 anni di carcere per aver fatto parte dell'equipaggio. Fonte: MEE.

## La zona grigia

In quest'ultima riflessione sui detenuti di lungo termine, diamo spazio ad alcuni casi che cadono in quella che noi definiamo come la "zona grigia". La frase risulta da un saggio dello scrittore, partigiano e sopravvissuto della Shoah, Primo Levi, con cui volle indicare coloro che collaborarono nei Lager nazisti, i cosiddetti Kapos, i capibaracca, le squadre di lavoro.

"E' talmente forte in noi... l'esigenza di dividere il campo fra "noi" e "loro", che questo schema, la bipartizione amico-nemico, prevale su tutti gli altri... Questo desiderio di semplificazione è giustificato, la semplificazione non sempre lo è. E' un'ipotesi di lavoro, utile in quanto sia riconosciuta come tale e non scambiata per la realtà; la maggior parte dei fenomeni storici e naturali non sono semplici, o non semplici della semplicità che piacerebbe a noi. Ora, non era semplice la rete dei rapporti umani all'interno dei Lager: non era riducibile ai due blocchi delle vittime e dei persecutori."

In questi anni, i Lager in Libia spesso sono stati [paragonati ai Lager nazisti](#), magari polemicamente – non si tratta del genocidio sistematico del nazismo – ma comunque con la giusta intenzione di sottolineare l'aberrante frequenza di atti di tortura, omicidi e la denigrazione della vita umana nelle 'connection house'. Se questo paragone viene utilizzato, è opportuno allora guardare questo fenomeno anche con gli occhi di Primo Levi per chiarire quali possano essere le dinamiche all'interno di un posto del genere.

Diversi sono i casi di stranieri imprigionati nelle carceri italiani per il loro apparente ruolo nelle prigioni libiche. Le accuse sono varie – omicidio colposo, omicidio plurimo, tortura, trattamento disumano e degradante, violenza sessuale – e potrebbe sembrare che in questa sede non abbiano avuto una degna rilevanza. Prima di andare ad esaminare alcuni casi più in dettaglio, vale la pena collocare alcuni dei casi trattati in questo contesto. Il processo contro le otto persone accusate di aver causato la strage di ferragosto 2015 (il caso dei "calcianti libici") non vede coinvolti solo i 'capitani', ma anche persone accusate di aver fatto parte dell'equipaggio: sono stati condannati, fondamentalmente, perché accusati di essere stati violenti nel confronto degli altri passeggeri. Ma se qualcuno dei passeggeri è colpevole di un reato semplice (p.e. aggressione) nei confronti di un altro, non è detto che debba necessariamente appartenere al gruppo di comando della barca o di un'organizzazione di trafficanti. Anche in questo caso, quindi, la linea fra 'capitano', 'equipaggio' e 'aggressore' può essere, appunto, grigia.

Un caso esemplare è quello di tre cittadini marocchini soccorsi inizialmente dall'ONG Medici Senza Frontiere e poi trasbordati in una nave della Guardia Costiera nel novembre 2017. Il testimone principale dell'accusa ha parlato di loro non solo come un gruppetto che ha guidato la barca collettivamente (tenevano il timone a turno visto che soffrivano di mal di mare) ma

anche del loro ruolo di guardie nel carcere libico, raccontando come vigilavano nelle stanze e distribuivano i pasti. Sebbene siano stati accusati di altri reati in connessione con questi compiti, sono stati condannati 'solamente' per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e questa loro descrizione è stata utilizzata come prova della vicinanza degli imputati all'organizzazione libica: non capitani di fortuna quindi, ma 'scafisti' integrati nell'organizzazione della tratta di esseri umani. Le priorità lucrative dell'organizzazione criminale sono sembrate così esplicite al giudice in questo caso che ha negato categoricamente la tesi della difesa, pur provata in giudizio, secondo la quale i trafficanti avessero affidato la barca a persone inesperte. Non solo abbiamo visto, nelle sezioni precedenti, che è del tutto possibile che il timone venga affidato a persone senza nessuna conoscenza del mare, ma constatiamo come i ruoli svolti nella prigione libica dal trio marocchino sono lontani dall'implicare un fitto legame con gli altri elementi organizzativi presenti in Libia. Stiamo forse parlando di persone che hanno approfittato di una posizione di vantaggio, che hanno mancato di solidarietà tra i detenuti, che magari hanno commesso violenza, ma sempre in una situazione in cui essi stessi la subivano ed in cui rischiavano la vita. Ciò non fa di loro degli eroi, ma neanche dei trafficanti.

Più grave, invece, sono state le accuse nei confronti di tre migranti fermati nel 2019 in una vicenda che ha coinvolto sia le ONG Mediterranea che la *Sea Watch*. A luglio di quell'anno la nave Alex ha soccorso e fatto sbarcare 59 persone. I nuovi arrivati, nel corso delle indagini per identificare il capitano, hanno riferito della tortura subita in Libia ed hanno anche fornito i nomi di alcuni dei loro torturatori, che erano tra le persone sbarcate con la nave *Sea Watch*. Sono stati accusati di associazione a delinquere, sequestro di persona e tortura. I ruoli descritti dai testimoni sono stati i seguenti: uno teneva le chiavi e decideva chi entrava e usciva; un secondo si occupava di sedare le ribellioni, appellandosi alle guardie del carcere; l'ultimo vigilava durante i pasti. Non presenti nell'aula di tribunale perché ancora in Libia venivano individuati sia come capi dell'organizzazione che torturava e ricattava i migranti sia come torturatori stessi. Gli imputati, tuttavia, non facevano parte dell'organizzazione né avevano torturato, ma erano appunto nella zona grigia dell'essere colluso per non essere vittima.

Nell'appello, gli avvocati evidenziano vari aspetti critici inerenti l'andamento del processo. Innanzitutto vi è un'imprecisa procedura per la ricognizione dei soggetti, che dipende dall'utilizzo – come spesso succede nelle indagini contro gli stranieri in Italia – delle foto in bianco e nero, fotocopiate dall'albo originale, e comunque che ritraggono persone di pelle scura che mal si riconoscono dalle immagini usate. Vi è poi una spinosa questione di giurisdizione: si tratta di rei e vittime non italiani, accusati e ascoltati su fatti non commessi in Italia, ma comunque processati e condannati nella penisola. Infine, gli avvocati notano come il giudice abbia tralasciato parte della testimonianza degli altri sopravvissuti al viaggio, in cui confermavano che gli imputati erano essi stessi dei prigionieri, costretti a collaborare con i loro carcerieri e che sono sfuggiti, attraversando il Mediterraneo, nella stessa maniera dei testimoni, ovvero rischiando la vita in mare.



*Una manifestazione dai migranti in un connection house libico, contro l'Unhcr. Maggio 2019. Fonte: Al Jazeera.*

Nulla nega la veridicità delle accuse dei migranti vittime di tortura in Libia. Il centro di detenzione in quanto Lager è stato dipinto nel dettaglio, così come le pratiche di tortura che sono state utilizzate in quel luogo. Ciò nonostante, i processi contro i cosiddetti torturatori sono trattati con la stessa pericolosa leggerezza (es. fotografie in bianco e nero per accusati neri, testimonianze apprezzate capziosamente) che viene usata nei processi contro gli scafisti. Soprattutto, anche quando sono stati descritti episodi di violenza attribuiti agli imputati, non sono stati poi valutati i motivi alla base della loro condotta. È bene sottolineare infine che il Lager a cui si fa riferimento in questo caso è in realtà un centro di detenzione supervisionato dall'OIM, e gestito da Abdurhaman al-Milad, il noto criminale e trafficante libico, che gode di un rapporto privilegiato con le istituzioni transazionali e anche con l'Italia.

Ciò ci spinge ancora una volta a domandarci quali attori vengono collocati fuori da questa zona grigia e chi finisce per essere condannato a vent'anni di reclusione ingiustamente.

È difficile per dei giudici italiani poter conoscere e valutare la complessità delle relazioni umane che si svolgono in luoghi come i lager libici, o in un'imbarcazione di migranti in pericolo in mezzo al mare. Le azioni di persone che vengono condannate come aguzzini possono suscitare riflessioni etiche in uno sguardo che presta più attenzione al contesto, e alle costrizioni sotto cui queste persone operavano.

Dagli esempi che abbiamo portato emerge un pregiudizio delle autorità italiane ed europee nei confronti del contesto e delle persone coinvolte nei fenomeni descritti. Questo è



verosimilmente determinato dal pensiero diffuso della criminalizzazione dell'atto dell'attraversare la frontiera, da cui gli autori di questo report si discostano e che condannano. Ma anche è determinato - e forse in maniera più problematica - dalla pericolosa commistione e confusione, sia politica che giuridica, dell'atto di attraversamento della frontiera con le violenze che hanno luogo nei lager da cui le persone scappano, e regolarmente anche sulle imbarcazioni sovraffollate di migranti diretti in Italia. Questa confusione - funzionale a chi cerca di scoraggiare la migrazione in Europa - pone una serie di problemi etici, politici e giuridici che dovrebbero essere portati all'attenzione di tutti i cittadini italiani ed europei e dover essere discussi.

# 8. Libertà?

In quest'ultima sezione delineiamo i problemi che deve affrontare fuori dal carcere chi viene soltanto accusato o anche condannato per aver guidato la barca. Il titolo riporta un punto interrogativo perché la libertà, purtroppo, non viene riacquistata una volta fuori dal carcere: come ogni migrante che arriva in Italia, essi devono affrontare non solo tutti i problemi connessi a leggi di settore spesso razziste e oscurantiste, ma anche altre sfide legate al reato del quale sono stati accusati.

## 1. La richiesta di asilo

La convenzione di Ginevra del 1951, nel disciplinare le forme di protezione internazionale, stabilisce le cause di esclusione al suo riconoscimento. L'UE ha recepito quanto stabilito nella Convenzione attraverso la direttiva del 2004/83/CE, attuata in Italia nel 2007 con il decreto legislativo n. 251. Fra altri motivi (p.e. crimini di guerra) viene previsto che se il soggetto ha commesso reati contro l'umanità" può essere escluso dalla protezione internazionale. Lastessa legge del 2007 ha anche stabilito che la condanna per alcuni reati, considerati particolarmente gravi dall'ordinamento italiano, è ostativa allo status di rifugiato e alla protezione sussidiaria in quanto indice del fatto che il cittadino straniero rappresenti "un pericolo per l'ordine e la sicurezza pubblica." Nel 2009 il 'pacchetto Sicurezza' (promosso dal Leghista Roberto Maroni) ha inserito a questa lista di reati l'articolo 12 del TUI nella forma aggravata; nel 2018 il nuovo Decreto Sicurezza di Salvini ha modificato il richiamo al reato di favoreggiamento, ricomprendendo tutte le ipotesi di art. 12, anche senza aggravanti.

Alla luce di questo impianto normativo viene fuori che una persona che è stata condannata come 'scafista' ha grandissime difficoltà nella richiesta della protezione internazionale. Esempio il caso di un cittadino Senegalese che, durante la sua audizione davanti la Commissione Territoriale per il Riconoscimento della Protezione Internazionale, è stato informato che, nonostante la vicenda di violenza descritta nel suo paese, la sua condanna per favoreggiamento all'ingresso clandestino "comporta, secondo la legge in vigore, l'esclusione dal riconoscimento della protezione internazionale."

Ciò detto, questo non vuol dire né che queste persone non possano ricevere una forma di protezione, né che la protezione internazionale sia del tutto preclusa.

In primis, la condanna è ostativa allo status di rifugiato e alla protezione sussidiaria; non è ostativa alla protezione speciale (ex protezione umanitaria). Queste forme di protezione comunque possono essere riconosciute a causa del pericolo che potrebbe subire il soggetto in

caso di rimpatrio. Un buon esempio è il caso di un cittadino maliano, albino, arrestato come scafista; all'uscita dal carcere è stato riconosciuto la protezione umanitaria visto l'ostatività del reato alla protezione internazionale, nonostante il suo caso integrasse tutti i requisiti necessari per vedersi riconosciuto lo status di rifugiato.

E' importante capire che questa norma non si limita a condizionare la vita fuori dal carcere, ma influenza anche le scelte processuali. Prendiamo un esempio: il caso di Omar e Mustafa (tutti gli elementi di questo caso sono basati su una vera vicenda, anche se i nomi e nazionalità sono stati cambiati per motivi di privacy). I due migranti iracheni sono stati arrestati come i capitani di una barca nel 2019. Vengono processati insieme e, nonostante vari fatti che evidenziano uno stato di necessità, sono condannati in primo grado alla pena di 5 anni di reclusione. In appello, hanno dovuto fare una scelta insieme ai loro avvocati: o accettare la condanna, rinunciare a dimostrare la propria innocenza per cercare di ottenere una riduzione della pena, oppure contrastare la condanna, aprendo la possibilità di essere assolti, ma anche di vedersi confermare la medesima pena di 5 anni. La pena in appello potrebbe essere ridotta a meno di tre anni; avendo già trascorso 2 anni in custodia cautelare in carcere, la riduzione potrebbe significare un'uscita imminente.

Allo stesso tempo, accettare la condanna comporterebbe rientrare tra le ipotesi ostative al riconoscimento della protezione internazionale. Visto che si tratta di cittadini iracheni, notoriamente inespellibili, non ci sono molti dubbi che a seguito della scarcerazione possano richiedere e ottenere un permesso di soggiorno per protezione speciale. Nonostante ciò, ci sono motivi per preoccuparsi: il progetto migratorio di tutti e due era quello di proseguire per la Germania, e uno di loro ha moglie e figli ancora in Iraq per i quali vorrebbe chiedere il ricongiungimento familiare (più facile da ottenere se si è titolari di protezione internazionale). Questo progetto sarebbe troncato dal rifiuto dello status di rifugiato, o, comunque, diventerebbe molto più difficile e non a breve termine. Gli appellanti, quindi, sono stati posti davanti ad una scelta di strategia processuale e difensiva che vede la libertà personale contrapporsi ai diritti connessi al riconoscimento della protezione internazionale. Alla fine, questi imputati hanno optato per una riduzione della pena.

In secondo luogo, è, inoltre, possibile che qualcuno condannato come 'scafista' venga riconosciuto rifugiato. In una sentenza del 2019, ad un cittadino ucraino è stato riconosciuto lo status nonostante egli avesse una precedente condanna per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina: il giudice motiva sinteticamente che la condanna penale "non può essere annoverato tra le cause di esclusione dello status di rifugiato tassativamente previste dall'art. 10" della legge del 2007 sopracitata.

## 2. Dal carcere al CPR

Un altro problema associato all'accessibilità della richiesta di asilo è la frequenza con la quale i detenuti stranieri, per ogni tipo di reato, vengono trasferiti nei Centri Permanenti per il Rimpatrio (CPR, ex-Cie) a fine pena.

Le difficoltà sono legate alla specializzazione degli avvocati che difendono queste persone. Spessissimo, l'unico difensore con cui un detenuto si interfaccia è un avvocato che si occupa per lo più degli aspetti penali. I detenuti stranieri, però, necessitano di un'assistenza legale anche per la richiesta di protezione internazionale e per il permesso di soggiorno e di un difensore che sia pronto a intervenire e a partecipare a eventuali udienze in caso di detenzione amministrativa nei CPR. Abbiamo rilevato che gli avvocati penalisti spesso non seguono i loro assistiti dal punto di vista amministrativo: perché non ne hanno le competenze, oppure perché hanno perso i contatti con loro non appena la condanna è diventata definitiva.

[Una mediatrice di MEDU](#) descrive bene il possibile scenario:

“Ricordo un detenuto che aspettava la fine della condanna per prendere un caffè al bar di fronte al carcere. Durante gli anni dietro le sbarre ce l'ha messa tutta per essere una persona migliore una volta uscito dal carcere. Ha perfino conseguito l'attestato di licenza media. “Fuori ci vuole l'attestato”, diceva. Poi il giorno tanto atteso, camicia stirata, barba fatta e un sorriso sul viso. Ma ad attenderlo non c'era una seconda possibilità, ma una volante che lo accompagnava a un centro per il rimpatrio. Tutti meritano di essere ascoltati, tutti meritano di essere visti, tutti meritano una seconda possibilità.”

Il problema a monte è costituito dalla diversità di prassi seguite nelle diverse carceri: se la richiesta di protezione viene presentata durante il periodo di detenzione, c'è una possibilità che venga applicata la procedura accelerata senza una vera possibilità per l'avvocato di preparare bene il richiedente per l'audizione davanti la Commissione Territoriale. D'altro canto, se la domanda viene presentata solo dopo la scarcerazione, il richiedente arriva al giorno di uscita senza un permesso di soggiorno in mano e può essere portato in CPR, oppure lasciato in strada con una notifica di respingimento differito. Una soluzione spesso adottata è manifestare la volontà di presentare la domanda per protezione internazionale a fine pena, poco prima della scarcerazione.

Sul punto occorre fare una precisazione. Occorre distinguere la manifestazione di volontà di richiedere protezione internazionale presentata dallo straniero (spesso tramite avvocato) non ancora formalizzata, dalla formalizzazione della domanda di asilo in Questura mediante rilievi fotodattiloscopici cui consegue il rilascio di un permesso di soggiorno per richiesta asilo. L'ordinamento italiano stabilisce che, in entrambi i casi, e quindi anche qualora sia stata solamente manifestata la volontà di richiedere asilo senza che sia già avvenuta la

formalizzazione della richiesta, lo straniero assuma lo status giuridico di richiedente asilo e sia, come tale, inespellibile. Tuttavia, può capitare che questa manifestazione di volontà non formalizzata venga ignorata, seppur illegittimamente, dalla Questura che, quindi, nega di fatto l'accesso alla possibilità di richiedere asilo. Quando, quindi, un capitano manifesta la volontà di richiedere asilo direttamente dal carcere deve “sperare” che gli venga riconosciuto lo status giuridico di richiedente di asilo e gli venga, quindi, permesso di entrare nel mondo di libertà senza ulteriori preoccupazioni giuridiche.

Questo, però, non sempre è possibile. Se alcune carceri – come quelle di Catania e Palermo – nel tempo hanno creato un iter che permette di manifestare la volontà per chiedere accedere alla protezione internazionale in modo abbastanza agevole, altre non sanno come accettare e procedere con le richieste asilo, anche quando i detenuti stessi cercano di presentare la domanda alla matricola.

Il caso di A. – al momento di scrittura trattenuto al CPR di Potenza – è indicativo. Entrato in Italia a fine 2017 e condannato per favoreggiamento all'ingresso clandestino, è stato trattenuto in CPR lo stesso giorno della sua scarcerazione dal C.C. Siracusa, nonostante abbia parenti regolarmente soggiornanti nel territorio italiano e abbia manifestato la volontà di chiedere asilo prima dell'uscita. Il trattenimento all'interno del CPR è stato convalidato non solo sulla base della condanna, ma anche perché il trattenuto non ha presentato la domanda precedentemente negli anni della sua detenzione: la motivazione è che la domanda viene ritenuta strumentale. Ma come abbiamo visto, ci possono essere vari motivi per i quali la domanda non è stata presentata prima, inclusi gli ostacoli del carcere stesso.

Le probabilità che A. verrà rimpatriato sono molto basse, visto i pochissimi rimpatri verso il Marocco. Ancora non abbiamo riscontrato casi di persone detenute come scafisti e poi rimpatriate a fine pena, tramite il CPR, anche se è probabile che succeda, soprattutto nei casi di cittadini ucraini e egiziani. E' molto probabile, invece, che A. come tanti altri detenuti stranieri –Esemplare il caso di G.- passerà diversi mesi in detenzione amministrativa prima di essere lasciato in strada con un foglio di via in mano.

### 3. Disagio economico e sociale

Sin dal 2015, le associazioni antirazziste in Sicilia hanno iniziato a incontrare gli ‘scafisti’ per strada insieme a tante altre persone migranti che, per un motivo o per un altro, si sono trovate fuori dal sistema di accoglienza. In alcuni casi sono stati lasciati in strada dopo solo qualche giorno di detenzione, scarcerati dal Giudice per le indagini preliminari. Altre volte, però, sono persone che hanno passato 4 mesi o anche quattro anni in carcere, che si trovano poi in strada con un foglio di via – che ordina loro di uscire dal territorio italiano entro sette giorni – senza indicazioni su dove possano rivolgersi per un aiuto sanitario, legale, scolastico, sociale, ecc.

Per entrare nel sistema di accoglienza, un ex-detenuto con un foglio di respingimento, deve prima manifestare la volontà di protezione internazionale, impugnare l'espulsione (anche sulla base di questa volontà) per poi formalizzare la domanda di protezione e, potenzialmente, fare la richiesta alla Prefettura locale per inserimento nei centri di accoglienza straordinario. Con riferimento all'accoglienza, la possibilità di un inserimento dipende molto dalla disponibilità di posti concreti nei centri della provincia, e anche dalla disponibilità del prefetto di evadere tali richieste. Negli ultimi anni abbiamo notato che l'inserimento è diventato più facile, visto l'abbassamento del numero di persone nel sistema di accoglienza in generale. Nel caso di persone ancora con processi pendenti, in più di un'occasione il Prefetto di Palermo ha rifiutato la richiesta di inserimento sulla base delle accuse fatte nei confronti del richiedente asilo.

Molti, purtroppo, sono i casi a nostra conoscenza di persone che non hanno trovato una via che li abbia portati fuori da questa condizione di marginalizzazione ed esclusione. Esempio il caso di O., cittadino senegalese nato nel '96, sbarcato a Palermo nel novembre 2016, ed arrestato per aver guidato una barca di legno dalla Libia verso Italia con 35 persone a bordo. Rimasto in carcere in attesa del processo, nel febbraio 2018 è stato condannato alla pena di due anni e quattro mesi, insieme a quattro co-imputati, con pena sospesa vista la sua giovane età (sotto 21 anni). All'uscita dal carcere, gli è stato notificato un decreto di espulsione. Dopo aver nominato un difensore, è riuscito ad impugnare il decreto, ed il giudice ha accolto il ricorso. Nel frattempo, però, O. è rimasto in strada, senza una rete di sostegno. Nonostante in carcere avesse lavorato e si fosse impegnato nello studio - ha imparato bene la lingua italiana - non aveva trovato un lavoro restando privo di mezzi di sostentamento. Così è finito dentro i circuiti dello spaccio di droga, sia per motivi economici che per far fronte alla propria solitudine e mancanza di relazioni. Dopo due anni di dipendenza, elemosina e sfruttamento, è stato coinvolto in una rissa e riportato in carcere, dove permane attualmente, e dove probabilmente rimarrà fino al 2028.

L'esempio di O. è estremo, ma racchiude elementi di tante altre situazioni più diffuse: quella di H., gambiano, condannato alla pena di cinque anni dal Tribunale di Messina in seguito a un patteggiamento, poi lasciato in strada con un foglio di via e, non molto dopo, caduto in una dipendenza dal crack. Un altro caso è quello di M., che ha trascorso alcuni giorni in carcere nel 2016, ed è tutt'oggi in attesa della definizione del processo per l'accusa di favoreggiamento. Dopo cinque anni, l'attesa riguarda anche la definizione del procedimento civile relativo alla domanda di protezione internazionale. In tutti questi anni M. è rimasto sempre fuori dal sistema di accoglienza e privo di un permesso di soggiorno per richiesta asilo a causa di una prassi illegittima adottata dalla Questura.

C'è anche la storia di A., guineano, arrestato nel 2015, poi assolto e scarcerato dopo tre anni. Quando è uscito dal carcere è rimasto in strada, fuori dal sistema di accoglienza, e anche impossibilitato dalla richiesta asilo per la gravità delle accuse (che andavano oltre l'art. 12); la stessa settimana che è arrivata la sentenza di appello che confermava l'assoluzione, è stato arrestato per spaccio di sostanze stupefacenti e condannato ad 1 anno e 6 mesi di reclusione.

È significativo il fatto che non sono solo le condanne per il reato di favoreggiamento a comportare l'esclusione sociale delle persone, ma anche e, soprattutto, la vicenda amministrativa che segue questo tipo di processi. Le persone che sono state assolte – delle quali parleremo di seguito – quasi sempre soffrono lo stesso destino di quelle che sono state condannate: un periodo di detenzione, lungo o breve che sia, il più delle volte un lungo periodo in strada, fuori dal sistema di accoglienza e la fatica delle sfide economiche e personali che accompagnano l'esclusione dal sistema di protezione sociale. Queste problematiche indubbiamente sono comuni alle vite di tantissime persone che sbarcano in Italia, vittime di un sistema razzista che ostacola la libertà di movimento e, coscientemente o meno, genera un esercito di 'invisibili' che vengono sfruttati dal sistema economico europeo. Le persone che arrivano via mare, che entrano nel sistema di accoglienza italiano, e che ne escono con uno status legale, valorizzate nelle proprie competenze e preparate per sopravvivere al libero mercato, sono davvero poche. Coloro che iniziano i loro giorni in Italia in carcere, passando attraverso processi, si ritrovano in strada in una situazione di maggiore e grave svantaggio. In questo senso, va sottolineato che la criminalizzazione dei cosiddetti scafisti rappresenta un aspetto importante del fallimento delle politiche migratorie europee a causa delle quali migliaia di persone perdono la vita in mare. Inoltre questo processo di criminalizzazione, ha un impatto devastante sulla vita delle persone accusate che rovina le opportunità e le speranze, anche quando le accuse non si traducono in una condanna. Anzi, spesso le opportunità vengono precluse molto prima dell'emissione di una qualsiasi sentenza.

## 4. Scarcerazione e ri-carcerazione

Abbiamo parlato nelle sezioni precedenti della detenzione, dei problemi legati alla fine della pena, e della vita dopo la scarcerazione. Come accennato, però, le sfide della vita fuori dal sistema di accoglienza toccano anche tutti quelli che magari non hanno vissuto la detenzione carceraria, o l'hanno vissuta solo brevemente, e rimangono in attesa del processo. Infatti, la scarcerazione può essere eseguita, a seguito delle decisioni dei giudici, in vari momenti dell'iter processuale, che esamineremo uno per volta.

La prima possibilità è la scarcerazione ordinata dal GIP in fase di indagini preliminari. La revoca della misura cautelare in carcere può essere disposta per il venir meno delle esigenze cautelari quali il pericolo di inquinamento delle prove, il pericolo di fuga, o il pericolo che possa ricommettere lo stesso reato.

Questo è il caso di quattro persone sbarcate nel 2016 ed ancora in attesa della definizione del processo di primo grado. Ci si chiede perché un processo può durare cinque anni, lasciando queste persone in uno stato di limbo, cioè in costante attesa di una decisione così importante per il loro futuro. La risposta è che la priorità nei casi penali è data giustamente ai processi in cui gli imputati sono detenuti, per non prolungare la loro detenzione, potenzialmente ingiusta. Sarebbe meglio, chiaramente, se il sistema giudiziario italiano non dovesse fare

scelte del genere, rinviando alcuni processi di anno in anno. Va però segnalato che per questo stesso motivo l'ordinamento penale italiano prevede l'istituto della prescrizione, per il quale dopo minimo sei anni (oppure dopo gli anni equivalenti al massimo della pena se superiore ai sei anni), il tempo per giungere a una decisione scade ed il reato si estingue. Non abbiamo ancora avuto riscontro di procedimenti per favoreggiamento in cui il reato si è estinto per prescrizione trattandosi di tempi molto lunghi vista l'entità della pena prevista per questo tipo di reati.

Un'altra possibilità di scarcerazione si può presentare a seguito di un'assoluzione in primo grado, anche se il giudizio non è ancora definitivo. In un caso – che, essendo ancora aperto, non descriviamo nei dettagli per motivi di riservatezza – tutti gli imputati, dopo aver trascorso un lungo periodo in carcere, sono stati assolti in primo grado e rimessi in libertà. La procura ha appellato la decisione, e da due anni gli accusati sono liberi ma con una spada di Damocle pendente sopra le loro teste. Un caso simile è quello dei due imputati nel caso della Vos Thalassa: assolti in primo grado e scarcerati, la procura ha poi appellato le decisioni e – come evidenziato sopra – la Corte di appello ha condannato tutti e due a cinque anni di reclusione. Il caso è ora pendente innanzi la Corte di Cassazione, e la misura cautelare è stata sospesa in attesa del giudizio definitivo.

L'ordine di tornare in carcere è, purtroppo per molte persone, non solo una possibilità astratta, ma una concreta e pesante realtà. Esempio il caso di C.S., arrivato nel 2017, condannato a 2 anni e 6 mesi di reclusione, poi scarcerato dopo un anno e sei mesi in attesa della decisione dalla Corte di appello. Otto mesi dopo – durante i quali aveva costruito una vita lavorativa e sociale fuori dalle sbarre – è arrivata la conferma della sentenza di condanna del giudice di appello e poi rapidamente l'ordine esecutivo di tornare in detenzione per scontare il residuo della pena. Ha dovuto quindi scegliere se evitare le forze dell'ordine, diventare latitante e quindi bloccare il suo percorso in Italia, oppure presentarsi alla polizia ed ottemperare all'ordine di carcerazione. Ha scelto la seconda opzione, e ha scontato la pena.

Diversa invece la vicenda di B., arrestato dopo il suo arrivo a Messina nel febbraio 2016. Dopo sei mesi in carcere, è stato assolto in primo grado. In seguito alla scarcerazione è riuscito ad essere inserito nel sistema di accoglienza e ha proseguito il suo progetto migratorio. Due anni dopo si è recato in Questura per nuovamente rinnovare il suo permesso di soggiorno per richiesta asilo: con sua grande sorpresa, gli è stata notificata una condanna di 2 anni e 6 mesi per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Era stato condannato in appello in assenza, e la sua avvocatessa non era riuscita a contattarlo dopo che era stato scarcerato. E' stato portato in carcere, dov'è attualmente detenuto nel momento in cui si scrive.

Simile il caso di A.S., arrivato e arrestato a Ragusa nel novembre 2016, e condannato (con rito abbreviato) a 2 anni e 4 mesi nel febbraio 2018. E' rimasto in stato di libertà durante il giudizio di appello, ma la sentenza è stata confermata nell'aprile del 2019, ed è diventata esecutiva nell'agosto del 2019. Quindi, quasi tre anni dopo il suo arrivo – tempo nel quale ha continuato il suo percorso in accoglienza – è stato arrestato dalla polizia giudiziaria e portato in carcere. Anche in questo caso, nel momento in cui si scrive, rimane detenuto.



L'ordine esecutivo non arriva sempre così tempestivamente. Un caso estremo è quello di X., giovane cittadino gambiano, arrivato ed arrestato – con due co-imputati – nel 2016. Nonostante la scelta del rito abbreviato, è stato condannato due anni dopo a cinque anni e sei mesi di reclusione, pena confermata in appello nel 2019. L'ordine di esecuzione, però, non è mai arrivato: X., ha già trascorso più di 2 anni in attesa che arrivi il momento in cui verrà obbligato a rientrare in carcere per scontare la pena. Nel frattempo, nonostante l'impossibilità di regolarizzarsi, ha continuato un percorso di integrazione in Italia, convinto di poter rimanere e costruire un futuro. La sua vita, però, è intrappolata in un limbo insopportabile, che indubbiamente ha avuto effetti anche sulla sua salute mentale.

## 5. Assoluzione e riparazione

Concludiamo la sezione con alcuni casi arrivati ad una conclusione positiva. Fra tutti i casi di ingiustizia, si trovano anche esempi di persone che sono state difese bene e sono riuscite ad essere assolte da tutte le accuse.

Le assoluzioni sono tante, e si riferiscono sia alle accuse riguardanti la semplice conduzione dell'imbarcazione che alle accuse comprendenti anche una serie di altri reati più gravi. Come i casi dei naufragi del 5 e 27 agosto 2015. Nel primo fra i cinque imputati, tre sono stati condannati definitivamente a 14 anni di reclusione, mentre due sono stati assolti. Le due assoluzioni sono arrivate a novembre del 2017 ed a novembre del 2018, cioè rispettivamente dopo due e tre anni di detenzione. Per entrambi, la procura aveva chiesto l'ergastolo.

Simile il caso inerente al naufragio del 27 agosto 2015, in cui 53 persone sono morte nella stiva della barca; sono state accusate sette persone, che sono state tutte assolte nel febbraio 2019, cioè dopo 3 anni 6 mesi di ingiusta detenzione.

È il caso di ricordare la vicenda del cittadino egiziano, già citata sopra, ora residente nel Regno Unito, assolto insieme a tre co-imputati nel dicembre 2015 dopo 6 mesi di detenzione. Altri quattro cittadini egiziani, arrestati dopo uno sbarco nel maggio 2015, sono stati assolti dopo tre mesi di detenzione, per mancanza di prove. Nuovamente, quattro cittadini – questa volta tutti provenienti dall'Africa occidentale – sbarcati sempre nel maggio 2015 sono stati giudicati nel novembre 2016, dopo più di un anno di detenzione: uno è stato condannato a quattro anni di reclusione, e gli altri tre assolti per mancanza di prove. Sempre per mancanza di prove, i quattro migranti arrestati dopo uno sbarco del luglio 2015 sono stati tutti assolti quasi cinque anni dopo – ma in loro assenza, visto che nel frattempo non erano stati detenuti e si erano tutti resi irreperibili. In questo caso, come in tanti altri, l'avvocato difensore non ha modo di ricontattare i suoi assistiti per informarli della decisione e dei possibili rimedi per l'ingiusta detenzione patita, da esperire tempestivamente. Spesso questa situazione è aggravata dal coinvolgimento di avvocati meno esperti che non forniscono un adeguato approfondimento ai loro assistiti o non creano un rapporto di fiducia con gli stessi.

Infatti, la riparazione per ingiusta detenzione deve essere richiesta entro due anni dal giorno in cui la sentenza diventa irrevocabile. Una persona scagionata da ogni accusa, quindi, ha un limite di tempo in cui chiedere un risarcimento in denaro per gli anni di vita persi in detenzione. La cifra massima di risarcimento è stabilita da legge a poco più di €500.000 e la base di partenza è calcolata da circa 200 euro per ogni giorno di carcere; un anno di ingiusta detenzione, quindi, vale circa €80.000. Questi numeri sono molto approssimativi, ma danno un'idea dell'importanza delle domande di riparazione, numeri che diventano anche più significativi quando si riconosce il bassissimo potere economico di quasi tutte le persone che decidono di entrare in Italia illegalmente tramite la rotta marittima.

Tuttavia, nonostante gli innumerevoli casi di assoluzione e la previsione di risarcimento nell'ordinamento italiano, sono pochissimi i casi riscontrati in cui la richiesta è stata presentata e ci sia stata una riscossione. Ci sono vari motivi per i quali o le domande non vengono presentate o l'iter in qualche modo si blocca. In primis, come già accennato, esiste il problema che spesso gli avvocati perdono il contatto con i loro assistiti. In secondo luogo, anche quando rimangono in contatto, non sempre dedicano il giusto tempo per spiegare la possibilità di richiedere il risarcimento. Interessandoci al caso di B.K., arrestato nel 2014 e poi detenuto per un anno in carcere prima dell'assoluzione, abbiamo contattato l'avvocato che non aveva mai pensato di richiedere il risarcimento per i danni da ingiusta detenzione.

Poi ci sono i casi in cui l'iter viene bloccato e non si riesce a riscuotere la somma riconosciuta, a causa della condizione di precarietà legale in cui gli stranieri in Italia spesso si trovano. Anche quando la domanda di risarcimento viene accolta, le persone assolte possono riscontrare dei problemi nell'apertura di un conto bancario sul quale far versare la cifra, in assenza di un documento di identità. Esempio la situazione di A., assolto dopo 6 mesi di detenzione, il cui avvocato aveva richiesto il risarcimento. La pratica è andata a un buon fine, ma c'è stato un disguido sui passaggi necessari per aprire un conto e fornire un documento di identità. A. ha cambiato avvocato varie volte, frustrato dalla situazione di stallo, e ancora non è riuscito a risolvere la situazione.

# 9. Conclusioni

Negli capitoli di questo report abbiamo cercato di porre davanti al lettore, in modo chiaro e comprensibile, le diverse modalità con cui i cosiddetti scafisti sono criminalizzati dallo Stato italiano. Le 2.500 persone che sono state fermate in relazione a questa accusa negli ultimi 8 anni hanno vissuto sulla propria pelle aspetti di questo fenomeno: nelle questure, nei tribunali, nelle carceri, e anche per strada. Abbiamo spiegato lo sviluppo storico sia dell'organizzazione del trasporto dei migranti sulle rotte marittime, sia delle indagini dalla parte delle forze dell'ordine e delle procure, per evidenziare quanto spesso le ricostruzioni dei fatti da parte dello Stato siano lontane dalla realtà.

In queste conclusioni ripercorriamo alcuni punti del report, per poi formulare delle raccomandazioni da sottoporre alle istituzioni e, più in generale, a chiunque voglia avanzare richieste allo Stato italiano e agli organi preposti.

In primo luogo, i risultati della ricerca hanno evidenziato come l'obiettivo politico –troppo spesso visto come imprescindibile– di scovare lo scafista venga utilizzato per giustificare la violazione dei più basilari diritti umani. I diritti che ogni stato democratico si prefigge di tutelare –in quanto diritti umani inviolabili, garantiti a ogni persona sottoposta a un procedimento penale– vengono facilmente messi da parte dinnanzi alla necessità di trovare un colpevole. Abbiamo visto e evidenziato come:

- i metodi di identificazione siano spesso approssimativi e si prestino facilmente a errori e a ricostruzioni parziali e fuorvianti dei fatti. L'interesse degli inquirenti è, infatti, volto esclusivamente a scoprire chi ha guidato, o ha avuto un ruolo nella traversata, senza approfondire la dinamica dei fatti. Questo è evidente in tema dell'uso strumentale e parziale dei testimoni;
- l'accesso a una difesa piena ed effettiva spesso non è garantito;
- anche un impianto probatorio debole può portare a pesanti condanne, con grave violazione del principio costituzionale in forza del quale se vi è un dubbio sulla colpevolezza dell'imputato si deve sempre e comunque procedere a un'assoluzione (presunzione di non colpevolezza). Nei processi contro i presunti scafisti l'atteggiamento agguerrito delle Procure e la leggerezza dei giudici può portare a un'aperta violazione di questo principio;
- la vita in carcere dei cosiddetti scafisti, come quella dei detenuti stranieri in generale, è più afflittiva rispetto a quella degli altri detenuti, non solo per l'isolamento sociale e linguistico, ma anche a causa delle numerose difficoltà di accesso alle misure alternative alla detenzione;

- gli effetti della criminalizzazione proseguono anche dopo la conclusione della vicenda penale dal momento che la condanna impedisce di vedersi riconosciuta la protezione internazionale. Il diritto fondamentale di essere tutelato in quanto rifugiato viene meno a causa di una colpevolezza accertata senza le dovute garanzie processuali

Il capitano diventa così vittima non solo di un processo di criminalizzazione ingiusto che non si limita alla semplice condanna penale, ma anche di un'estrema leggerezza nell'accertamento della sua responsabilità, con conseguente violazione dei suoi diritti umani fondamentali.

I tentativi di giustificare l'accanimento governativo e giudiziario nei confronti dei presunti scafisti si basano sul fatto che essi sarebbero responsabili della messa in pericolo delle persone migranti che si trovano sull'imbarcazione da lui condotta. Questa giustificazione suona quanto mai retorica se si considera che invece di tutelare le persone migranti, considerati vittime del cd scafista, la criminalizzazione riesce esclusivamente a mettere in pericolo le loro vite, sottoponendoli a rischi più alti e contribuendo materialmente alle più tragiche catastrofi nel Mediterraneo.

Un tema fondamentale che è emerso durante la ricerca -e che dovrà essere messo al centro di futuri interventi - è che la criminalizzazione dei cosiddetti scafisti non è un problema solamente per le persone che effettivamente vengono sottoposte a procedimento penale. Infatti, nel corso del report abbiamo evidenziato vari momenti in cui la criminalizzazione dei cd scafisti diventa un fattore di rischio per i migranti stessi. Eccoli qui sintetizzati.

- Al momento di scegliere il capitano per il viaggio, spesso i migranti più esperti a guidare non si candidano, coscienti delle conseguenze penali dell'azione. Questo fa sì che si mettano al comando della barca persone con poca esperienza nella navigazione in mare. Allo stesso tempo, la mancanza di capitani esperti che si offrono di condurre l'imbarcazione, ha portato alla modalità di costrizione violenta delle persone a guidare la barca.
- Contribuisce ad aumentare il rischio di naufragio nel corso della traversata anche la criminalizzazione della migrazione nei paesi di partenza. Nel racconto di due migranti recentemente sbarcati in Italia che abbiamo intervistato, la criminalizzazione della migrazione in Libia ha portato a una più forte necessità di metodi clandestini. Questo ha accorciato i tempi di organizzazione, incluso il momento di selezione del capitano: ci hanno raccontato, infatti, che il capitano inizialmente scelto non era in grado di guidare la barca, e un altro passeggero ha dovuto prendere il timone per salvare tutti.
- Nel viaggio stesso, per evitare di essere identificati, i capitani adottano delle prassi che mettono a rischio i migranti stessi: questo è molto evidente nella rotta adriatica, in cui ai passeggeri è vietato uscire dalla stiva, con il rischio che si verifichino morti per asfissia. Questo succede, da un lato, per evitare un possibile sbilanciamento della barca, dall'altro per mantenere l'illusione - in caso di sorveglianza area - che si tratti di

un normale yacht di lusso con uno skipper a bordo, e non di un'imbarcazione con un carico di 50 extracomunitari, il cui skipper rischia anni di carcere.

- Come ci è stato raccontato tante volte, al momento dell'intercettazione della barca di migranti in mare, succede spesso che i capitani si allontanino dal motore per non essere identificati come scafisti. Questo spostamento in sé può essere fonte di confusione e sbilanciamento, e causa del rovesciamento della barca. Inoltre, in questo modo, la barca viene lasciata senza capitano nel momento più critico del viaggio, quando il rischio di naufragio è molto alto. In modo simile, come è stato evidenziato nel naufragio del 3 ottobre 2013, accade anche che il capitano getti in acqua il telefono satellitare per evitare di essere individuato, perdendo così la possibilità di mettersi in contatto con i soccorritori, anche qui nel momento in cui il rischio di naufragio è elevato. Inoltre, nelle rotte tunisina ed adriatica, i capitani a volte si tuffano in acqua per evitare l'individuazione.
- Durante le operazioni di soccorso e sbarco, tempo e risorse vengono spesso canalizzati nell'identificazione dello scafista, mentre le priorità dovrebbero essere altre: la cura delle persone migranti sotto un profilo sia fisico che psicologico, l'identificazione delle persone morte, la riunificazione dei nuclei familiari.

Mentre la figura dello 'scafista' è stata demonizzata come carnefice della migrazione, responsabile delle tragedie che si consumano ogni settimana nel Mar Mediterraneo – dall'analisi condotta nel presente report emerge la verità: è la criminalizzazione dell'atto di guidare la barca che contribuisce al perpetrarsi di queste tragedie, molto più che le azioni delle persone che le barche le conducono. Se l'intenzione degli Stati europei fosse veramente quella di tutelare la vita dei migranti in mare, dovrebbero prendere atto che è impossibile non soltanto fermare ma anche solo ridurre le migrazioni, ed adoperarsi per diminuire i rischi che dei viaggi, la creazione di canali regolari di ingresso e protezione delle persone, anziché criminalizzare chi, guidando la barca, cerca di portare se stesso e gli altri passeggeri in salvo.

In base ai risultati della ricerca condotta, riteniamo necessario fare un appello a tutte le persone interessate al lavoro svolto e che vogliono unire la loro voce alla nostra per chiedere alle istituzioni europee e italiane di:

- Rivedere le attuali politiche migratorie, abolendo il sistema di militarizzazione e chiusura delle frontiere;
- Porre fine alla criminalizzazione dell'atto di aiuto delle persone ad attraversare un confine in generale, e alla criminalizzazione delle persone che hanno guidato le barche di migranti che attraversano, o cercano di attraversare il mediterraneo in particolare;
- Indirizzare le risorse sull'accoglienza e non la criminalizzazione dei migranti;
- Abolire tutti gli articoli di legge – come art. 12 del TUI in Italia – che criminalizzano il trasporto dei migranti senza che ci sia una netta e completa prevalenza dell'interesse

alla tutela del confine dello Stato a scapito della tutela delle vite, diritti e libertà dei migranti stessi;

- Garantire i diritti degli indagati e degli imputati. E' fondamentale che il diritto a una difesa piena ed effettiva venga garantita a tutte le persone accusate di favoreggiamento. Questo vuol dire accesso ad una difesa da parte di avvocati esperti, effettiva informativa sulla scelta del rito, accesso alla mediazione linguistica-culturale in ogni fase del procedimento, colloqui difensivi riservati e facilitati linguisticamente;
- Tutelare i diritti dei testimoni. In modo simile, non solo i presunti scafisti ma anche le persone informate dei fatti (poi testimoni nel caso di un processo) devono ricevere adeguata e precisa informazione sulle conseguenze delle loro dichiarazioni, e nel caso in cui siano indagati per il reato di ingresso clandestino, deve essere assicurato che tutte le dichiarazioni vengono rilasciate in presenza di un difensore esperto in materia.
- Ridurre l'ambito di applicazione dell'art. 12 del Testo Unico Immigrazione. Un primo, anche se senz'altro insufficiente, passo in avanti sarebbe quello di prevedere che il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina si configuri solo quando sia posto in essere con "il fine di trarne un ingiusto profitto". Nonostante il nostro obiettivo potrà dirsi raggiunto solo quando non sarà più criminalizzato l'atto di guidare la barca, questa previsione ridurrebbe l'ambito di applicazione dell'art. 12 TUI (si pensi non solo a molti capitani, ma anche a tutti gli atti solidali verso i migranti oggi criminalizzati), oltrechè imporrebbe alla Procura di dimostrare e provare in un processo che il capitano ha guidato con il fine di trarne un ingiusto profitto e qualora non riesca a dimostrare che chi guida -anche non forzatamente- ha guadagnato qualcosa dalla traversata, il capitano verrebbe assolto.
- Riconoscere lo stato di necessità. Nei procedimenti penali, la magistratura dovrebbe valutare con maggior attenzione l'argomento dello stato di necessità, utilizzando un istituto dell'ordinamento italiano già esistente che riconosce che non possa ritenersi colpevole chi ha commesso un determinato reato perché costretto a commetterlo dalla necessità di salvare sé o altri
- Porre fine all'abuso dell'applicazione delle misure cautelari nei confronti delle persone indagate di favoreggiamento. Le misure cautelari nei confronti delle persone accusate di aver guidato le barche vengono troppo spesso applicate più sulla base del pregiudizio sociale consolidatosi rispetto al reato in questione che su concreti elementi di prova e su reali esigenze cautelari esistenti in ogni singolo caso. Riteniamo fondamentale che la libertà personale sia tutelata soprattutto quando le prove della colpevolezza sono frammentarie e basate su dichiarazioni di persone informate sui fatti facilmente ricattabili ed influenzabili;
- Revocare l'ostatività alla detenzione domiciliare. Dopo il 2015, per le persone condannate per il reato a cui art. 12 del TUI è escluso l'accesso alla detenzione domiciliare e ad altre misure alternative. Questa previsione rappresenta un ulteriore

livello di criminalizzazione, volta a stigmatizzare i cosiddetti scafisti, sulla base di una presunta pericolosità sociale che dovrebbe essere invece valutata su base individuale.

- Leggere e rispondere immediatamente alle richieste dei detenuti. I cittadini stranieri detenuti in Italia hanno bisogno di maggior tutela per aver garantiti i loro diritti e libertà; le domande e le richieste per comunicare con parenti e associazioni, per ricevere anche la più basilare assistenza (mediazione linguistica, indumenti) devono essere attenzionate e trovare risposta più rapidamente.
- Abrogare le norme che impediscono o limitano l'accesso al riconoscimento della protezione internazionale. Dal 2009 sono state introdotte norme che escludono il riconoscimento della protezione internazionale alle persone condannate per il reato a cui art. 12 del TUI; questa limitazione rappresenta un ulteriore passaggio nella criminalizzazione dei cosiddetti scafisti, che nega a tante persone la possibilità di essere riconosciuto come rifugiato in Europa;
- Tutelare i diritti dei richiedenti di asilo in detenzione. Maggiore attenzione deve essere messa sulla volontà di richiedere protezione internazionale che viene manifestata in carcere; il rifiuto di formalizzare presso gli organi competenti questa volontà, anche per motivi di disorganizzazione interna, rappresenta una gravissima violazione dei diritti dei richiedenti di asilo. Inoltre, i richiedenti di asilo detenuti dovrebbe essere inseriti nei centri di accoglienza adatti al termine della pena, con trattamento uguale altri soggetti con il loro stesso status legale.

Questo report è solo un inizio. Ci auguriamo che la più ampia rappresentanza della società civile – collettivi, sindacati, organizzazioni non-governative, partiti politici – prenda atto dei risultati di questa ricerca e si adoperi per attuare le raccomandazioni esposte. Ci sono centinaia di persone che rimangono nelle carceri italiane, spesso senza una rete di sostegno o una tutela dei loro diritti. E nonostante sia da anni che le persone criminalizzate tentano – tramite associazionismo e giornalismo – di porre l'attenzione sulla vicenda che le vede coinvolte, sulle accuse che ingiustamente subiscono, i fermi continuano ogni settimana e i fascicoli si accumulano, costringendo le vite di tantissime persone in un limbo insopportabile, oppure in una detenzione indeterminata.

Oltre a esprimere solidarietà alle persone colpite in modo così drammatico da queste leggi ingiuste – e trovare modo di attualizzare questa solidarietà – bisogna lavorare e lottare per il superamento di un intero paradigma che criminalizza la migrazione e che vede la legge penale come strumento per rafforzare un razzismo e una divisione su scala planetaria. Solamente quando questo superamento sarà compiuto potremmo iniziare – insieme e collettivamente – a parlare in modo onesto su cosa può voler dire “giustizia”.