

## **NOTA AL LIBRO “LA SICUREZZA DEL VOLO” DI VITTORIO FLORIDIA, RENATO PERINU E ARTURO RADINI.<sup>1</sup>**

### **Par. 1 – Le ragioni di uno studio sulla sicurezza del volo.**

La liberalizzazione del mercato, l'incremento del trasporto aereo, la nascita di un crescente numero di vettori che ha determinato la concorrenza sul mercato alle preesistenti “compagnie di bandiera”, hanno permesso un notevole decremento dei prezzi del biglietto aereo e, conseguentemente, l'aumento esponenziale dell'utenza a fasce economiche diffuse.

Nel contempo la tutela necessaria di interessi collettivi, quali la salvaguardia e la preservazione della vita umana, primo dei beni fondamentali di una società civile, impone un sistema di controllo statale delle regole poste a prevenzione di eventuali incidenti aerei che, per loro natura, sono possibile preludio di vere e proprie tragedie.

L'assenza di efficaci controlli del rispetto delle regole preventive di disastri aerei ed un fallace sistema di sicurezza ha portato, purtroppo, numerosi incidenti aerei nel mondo.

Fortunatamente non tutti gli incidenti aerei sono annoverabili tra i disastri, ma è evidente che la tutela di situazioni di pericolo che incidono così profondamente sul tessuto sociale, non può essere lasciata al caso.

### **Par. 2 – Il disastro di Linate del 2001 e quello dell'ATR 72 Tuninter del 2005.**

Convinzione collettiva di società diffuse come la nostra è spesso quella di non considerare fenomeni distanti spazialmente. Pertanto, gli incidenti aerei verificatisi nel mondo (numerosi) negli ultimi dieci anni non sono serviti da monito per verificare l'efficacia dei controlli ed abbiamo dovuto attendere che il tema della sicurezza del volo si proponesse ai nostri occhi con tragica contezza delle conseguenze della sua violazione.

La tragedia di Linate dell'8 ottobre 2001, in cui persero la vita 118 persone, ha costretto il nostro Paese a considerare un argomento che ben si annovera tra i temi della modernità: la sicurezza del volo.

Grazie alla forza ed alla tenacia di uomini come il Dott. Paolo Pettinaroli<sup>2</sup>, colpito in modo indelebile dalla tragedia con la innaturale premorienza di un figlio,

---

<sup>1</sup> L'annotazione è a cura di Davide Romano e Nicola Ferdinando Persico. Precisamente sono da attribuirsi a Davide Romano i paragrafi 2), 5), 7) ed a Nicola Ferdinando Persico i paragrafi 1), 3), 4), 6).

nonché al contributo di persone come il Com. Arturo Radini e l'Ing. Vittorio Floridia<sup>3</sup>, consulenti stanziali del Comitato 8 ottobre 2001, ed all'apporto di magistrati del calibro e dello spessore del Dott. Renato Perinu<sup>4</sup>, si è giunti all'analisi di alcune "criticità" della sicurezza del volo. E' grazie al loro lavoro che si è giunti ad importanti modifiche delle regole di controllo della sicurezza del volo, come la circolare ENAC NAV65. Ma moltissimo è ancora da fare.

La Fondazione 8 ottobre 2001, da tempo, segnala la necessità di verificare il sistema del controllo del volo e, nel contempo, contiamo altri 16 morti di un disastro aereo avvenuto a seguito dell'ammarraggio al largo di Palermo dell'ATR72 Tuninter del 6 agosto 2005. Ed un dubbio assale la mente: avremmo potuto evitarlo?

Non possiamo limitarci a contare le vittime dei disastri avvenuti e rimanere in attesa di altri che si verificano.

E' della fine dell'ottobre 2005 la notizia che all'aeroporto di Brindisi è stata evitata fortunatamente la collisione tra un MD80 dell'Alitalia in atterraggio ed un altro aereo che si trovava in pista per il decollo; né mancano notizie del genere in altri aeroporti italiani. Non possiamo permettere altre tragedie.

### **Par. 3 – L'incidente aereo di pristina del 1999 e le analogie con il disastro dell'ATR 72 Tuninter del 2005.**

Le conclusioni tecniche del disastro di Pristina del 1999, afferente la caduta di un ATR 42 della Sy Fly, evidenziano ancora una volta che in assenza di un sistema che eviti la creazione e la permanenza di cause occulte, anche una "sola" causa diventa un fattore determinante per la causazione di un disastro.

L'inchiesta sull'incidente di Pristina ha avuto un corso d'indagine "anomalo" ed è avvenuta, per l'ausilio tecnico dei consulenti e del Giudice Indagante, alla conclusione che l'ATR 42 sia precipitato, causando la morte di tutti i 24 passeggeri, per causa del radioaltimetro e del G.P.W.S. non funzionanti, e sospetti di essere parti non approvate, con particolare riferimento al radioaltimetro, peraltro mai rinvenuto.

---

<sup>2</sup> Il Dott. Paolo Pettinaroli è il Presidente della "Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare".

<sup>3</sup> Il Com. Arturo Radini e l'Ing. Vittorio Floridia, massimi esperti in investigazione aeronautica, collaborano gratuitamente per la Fondazione 8 ottobre 2001.

<sup>4</sup> Si deve al Dott. Renato Perinu l'indagine sui pezzi non approvati da cui prende le mosse l'elaborato che umilmente viene qui annotato.

La prima fase dell'inchiesta, con riferimento alla BEA francese ed alle conclusioni cui la medesima era inizialmente giunta, sarà verosimilmente modificata radicalmente dalle conclusioni della perizia tecnica.

Ciò dimostra che l'intervento di tecnici specializzati, unitamente all'adozione di un *modus operandi* corretto che non tralasci alcuna fonte di prova e ne verifichi specificamente la validità, deve essere un parametro adottato sistematicamente in questo tipo di indagini, a causa dell'elevatissimo contenuto tecnico delle medesime, ed in quanto le risultanze delle inchieste stesse investono in pieno il profilo della sicurezza del volo, introducendo elementi di conoscenza preziosissimi ai fini della stratificazione dell'esperienza.

E' da mettere in discussione anche la modalità operativa della casa costruttrice ATR che, a quanto sembra, era a conoscenza del malfunzionamento dell'apparecchiatura ed avrebbe risposto con una *raccomandazione* a sostituire il radioaltimetro al vettore.

Quest'ultimo passaggio evidenzia la necessità di intervenire anche sulle modalità gestionali delle informazioni di malfunzionamento delle quali le case costruttrici vengono a conoscenza, indipendentemente dagli obblighi normativi che le medesime possano avere, che probabilmente vanno modificati.

Ed un ulteriore interrogativo, in questa vicenda: l'ENAC avrebbe potuto controllare ed evitare il disastro?

Sono evidenti le analogie di questa tragedia con quella dell'ammiraglio dell'ATR 72 Tuninter avvenuto al largo di Palermo il 6 agosto 2005. Sconcertante è l'analisi che anche in questo caso sarebbe stato uno strumento di bordo (una errata sostituzione di un indicatore di carburante) a risultare causa scatenante della tragedia. Le analogie ulteriori, però, afferenti alla medesima casa costruttrice, nonché ai dubbi sull'eventuale possibile controllo dell'ENAC anche nella vicenda di Palermo, non possono destare solo perplessità, in quanto le stesse analogie sono fonti preziosissime di insegnamento.

Bisogna continuare a ricercare la verità al fine di porre in essere sistemi atti ad evitare che in futuro, una semplice e sola (ed a volte banale) causa visibile possa far emergere le cause latenti che potevano essere evitate con un attento ed efficace sistema di controllo.

#### **Par. 4 – La necessità di verificare il sistema attuale di controllo.**

Si tratta di verificare l'intero sistema di controllo per la sicurezza del volo. Non si possono colpevolizzare le compagnie low-cost, se queste rispettano i dettami delle regole sulla sicurezza, né attribuire la responsabilità esclusiva di un disastro al singolo pilota od al singolo tecnico che abbiano causalmente contribuito alla verifica di un incidente. Dobbiamo, attraverso un sistema effettivo di controllo, eliminare ogni causa occulta che possa emergere nel momento di concomitanza di cause emergenti. Né possiamo pensare che debba essere l'utente a preoccuparsi della sicurezza del volo: l'utente finale deve essere tutelato dal sistema attuale di controllo.

L'importanza del lavoro sulla sicurezza del volo dell'Ing. Vittorio Floridia, del Dott. Renato Perinu e del Com. Arturo Radini è l'aver evidenziato una delle cause latenti di disastri aerei futuri: l'esistenza di un florido ed attuale mercato di pezzi taroccati o non certificati; e l'aver contribuito a porre l'attenzione sulla necessità di rivedere il sistema di controllo della sicurezza del volo.

In quest'ottica, le difficoltà attuali della assenza di un'organica regolamentazione della sicurezza del volo che permetta un effettivo controllo, non solo documentale, dei nostri cieli, una legislazione civile pressoché inesistente per fenomeni connessi al disastro aereo, che pone la difficoltà di sforzi interpretativi analogici, nonché un poco efficace deterrente amministrativo ed una contestuale notevole difficoltà al rinvenimento di fatti tipici penalmente rilevanti che anticipino la difesa degli interessi comuni della sicurezza del volo allo stato di messa in pericolo, determinano la assoluta ed immediata necessità di una riforma legislativa.

#### **Par. 5 – La Fondazione 8 ottobre 2001 ed i progetti e gli studi di riforma legislativa.**

La Fondazione 8 ottobre 2001, con l'ausilio del Com. Arturo Radini e dell'Ing. Floridia ha già permesso l'introduzione di circolari ENAC finalizzate ad incrementare il controllo della sicurezza aerea ed è di questi giorni la presentazione, grazie anche all'apporto tecnico del Dott. Renato Perinu, di un progetto di legge che prevede la introduzione di un organismo di controllo per la sicurezza del volo afferente al Ministero dei Trasporti, che contribuisca al coordinamento ed al controllo dei sistemi di sicurezza, con efficacia e non limitandosi ad un mero controllo formale e documentale.

Di paternità della Fondazione 8 ottobre 2001 sono anche uno studio per un progetto di riforma della normativa civile in materia di risarcimento dei danni derivati da disastro aereo, con elevazione dei criteri di risarcimento che possano indurre ad un maggiore interesse anche economico a porre in sicurezza il traffico aereo, nonché la necessità di individuare fatti tipici penalmente rilevanti con norme che prevedano comportamenti integranti reati di pericolo concreto che meglio possono assicurare l'anticipazione di tutela di interessi collettivi prima che si verifichino i disastri, attraverso l'intervento del sistema penale quale maggiore deterrente a porre in essere comportamenti che mettano in pericolo la sicurezza del volo.

### **Par. 6 – Lo studio di riforma della normativa civile sul risarcimento del danno da disastro aereo.**

Lo studio di una riforma del dettato normativo civilistico in tema di risarcimento del danno da disastro aereo, la cui paternità è da attribuire alla Fondazione 8 ottobre 2001, che ha voluto con costante insistenza una modificazione della attuale legge, prevede, tramite la sostituzione dell'art. 942 del Decreto Legislativo 9 maggio 2005, n. 96, l'applicazione della previsione normativa ad ogni trasporto di persone, effettuato sul territorio nazionale<sup>5</sup> con aeromobile a titolo oneroso ed altresì ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo.

In tal caso vi è una responsabilità oggettiva del vettore per il danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco, o nel caso in cui detti eventi siano stati causati dall'aeromobile medesimo o da parti strutturalmente o funzionalmente riconducibili al suo funzionamento o siano trasportate dall'aeromobile medesimo; con esclusione dei casi in cui il danno dipenda, in tutto o in parte, da dolo del passeggero.

---

<sup>5</sup> L'espressione "trasporto effettuato sul territorio nazionale" indica ogni trasporto in cui almeno il luogo di partenza o il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, siano situati sul territorio nazionale, anche qualora siano previsti o effettuati per qualsiasi ragione uno o più scali sul territorio di un altro Stato.

In detti casi, l'ammontare minimo del diritto al risarcimento, salvo i casi di normative che prevedano condizioni di maggior favore ove applicabili, è così determinato:

- a) 150.000,00 Euro per passeggero in caso di lesioni che determinino una invalidità permanente tra il 5 ed il 20 %.
- b) 500.000,00 Euro per passeggero in caso di lesioni che determinino una invalidità permanente tra il 21 ed il 50 %.
- c) 1.000.000,00 Euro per passeggero in caso di lesioni che determinino una invalidità permanente tra il 51 ed il 70 %.
- d) 2.000.000,00 Euro per passeggero in caso lesioni che determinino una invalidità permanente superiore al 71%, o in caso di decesso.
- e) 1.000.000,00 Euro ulteriori per passeggero, indipendentemente e fermo restando quanto stabilito dalle lettere precedenti, a titolo di danno morale ove venga accertato con sentenza passata in giudicato che il danno è avvenuto in diretta conseguenza della mancata applicazione di normative di sicurezza alla cui osservanza era obbligato il vettore o il costruttore dell'aeromobile, a causa di colpa grave dei medesimi.

L'elevazione dei parametri di risarcimento del danno per disastri aerei determina la conseguenziale necessità di assicurare all'avente diritto al risarcimento una garanzia assicurativa del vettore che lo preservi da possibili insolvenze del vettore. In tal senso, lo studio di modifica della normativa prevede, per la responsabilità riguardo ai passeggeri, la copertura assicurativa minima:

- a) 1.000.000,00 Euro per passeggero in caso di lesioni.
- b) 2.000.000,00 Euro per passeggero in caso di decesso.
- c) 1.000.000,00 Euro per passeggero a titolo di danno morale ove venga accertato con sentenza passata in giudicato che il danno è avvenuto in diretta conseguenza della mancata applicazione di normative di sicurezza alla cui osservanza era obbligato il vettore o il costruttore dell'aeromobile, a causa di colpa grave o dolo dei medesimi.

Lo studio prevede inoltre l'introduzione di obblighi incombenti a carico della compagnia assicurativa del vettore al pagamento in termini brevi di:

- a) 10.000,00 Euro nel caso di lesioni per le quali sia diagnosticata una inabilità totale non inferiore a 7 e non superiore a 40 giorni totali.

- b) 50.000,00 Euro nel caso di lesioni per le quali sia diagnosticata una inabilità totale non inferiore a 41 e non superiore a 90 giorni totali.
- c) 100.000,00 Euro nel caso di lesioni per le quali sia diagnosticata una inabilità superiore a 90 giorni totali.
- d) 200.000,00 Euro nel caso di lesioni per le quali sia diagnosticata una inabilità superiore a 120 giorni totali.
- e) Ulteriori 150.000,00 Euro nel caso di decesso avvenuto in diretta conseguenza delle lesioni, ove il decesso medesimo sopraggiunga dopo la data in cui è maturato il diritto alla erogazione delle somme di cui ai punti precedenti. In tal caso tale ulteriore somma dovrà essere materialmente erogata entro e non oltre giorni trenta dall'avvenuto decesso.
- f) 300.000,00 Euro nel caso di decesso, ove sopravvenuto entro 30 giorni dall'evento lesivo. In tal caso tale somma dovrà essere materialmente erogata entro e non oltre giorni trenta dall'avvenuto decesso.

E' evidente che la compagnia assicurativa abbia facoltà di rivalsa nei confronti del vettore laddove il danno sia derivato da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

L'interesse della modifica normativa in materia civile non è soltanto quello di determinare *ex lege* congrui parametri di risarcimento del danno che non siano quelli analogicamente previsti per gli incidenti stradali o poco più, ma è anche quello di elevare il costo del rischio per quelle compagnie aeree che ritengono di dover accettare il rischio del disastro perché economicamente più conveniente del rispetto delle regole di sicurezza. In tal senso, è prevista nello studio normativo la necessità di determinare criteri e meccanismi che prevedono la riduzione dei premi assicurativi per i vettori, sulla base del possesso di attestazioni oggettive che dimostrino la applicazione di normative e controlli di sicurezza.

#### **Par. 7 – La previsione di una norma penale a prevenzione della sicurezza del volo.**

L'attuale diritto penale è sviluppato verso la formulazione di norme che prevedono reati di danno, con la tendenziale esigenza di eliminazione dei reati di pericolo. Sempre più pressante è l'esigenza del legislatore di ancorare la normativa penale al *principio di offensività*, adiuvata anche da alcune decisioni della Corte Costituzionale, comunque ispirate al principio secondo cui la necessaria offensività

nella sua accezione astratta costituisca un limite costituzionale alla discrezionalità del legislatore<sup>6</sup>. Per questa strada si è arrivati ad individuare il principio di *precisione dell'offesa*<sup>7</sup> come *indefettibile* per un sistema penalistico democratico, liberale e garantista.

Del resto, salva una ristrettissima minoranza della dottrina, che considera il principio di offensività di *modesta effettività*<sup>8</sup>, è univoco l'assenso alla necessità che l'illecito penale debba essere ispirato alla offensività del bene giuridico tutelato<sup>9</sup>. Sicché, prima ancora che la Corte Costituzionale<sup>10</sup> sancisse il principio di offensività quale criterio interpretativo idoneo a escludere la tipicità dei fatti che risultino in concreto inoffensivi, il Gallo<sup>11</sup> affermava che il fatto, per essere penalmente rilevante, occorre che «*oltre a possedere i connotati tipici, si presenti, in concreto, carico del significato in forza del quale è assunto come fattispecie produttiva di conseguenze giuridiche*». Addirittura, si arriva a considerare fondamentale per la stessa evoluzione del sistema penale la necessità che il comportamento penalmente rilevante debba anche essere offensivo e dannoso: «*la storia del diritto penale moderno è segnata da una svolta epocale: il passaggio dall'equazione "reato = peccato" all'equazione "reato = fatto dannoso per la società"*»<sup>12</sup>.

L'affermazione, però, che «*il reato è inteso come un fatto dannoso o pericoloso rispetto ad un bene o interesse giuridicamente riconosciuto meritevole di tutela [...] in altre parole il nostro diritto penale accoglierebbe il principio c.d. della necessaria offensività del fatto*»<sup>13</sup>, ha portato notevoli discussioni sulla legittimità costituzionale dei

<sup>6</sup> Corte Cost. sent. 17/7/2002 n.354.

<sup>7</sup> Di "precisione dell'offesa" parla Alessandri, *Alcune considerazioni generali sulla riforma, in Il nuovo diritto penale delle società* (a cura di A. Alessandri), Milano, 2002, 25.

<sup>8</sup> Così in F. C. Palazzo, *Introduzione ai principi del diritto penale*, Bologna, 1999, 156. Dello stesso parere, G. Vassalli, *Considerazioni sul principio di offensività, in Scritti in memoria di U. Violetti*, Milano, 1982, 617.

<sup>9</sup> In modo certo non esaustivo, si pensi a F. Mantovani, *Diritto Penale*, ed. IV, Padova, 2001, 195; Marinucci-Dolcini, *Corso di Diritto Penale*, ed. III, Milano 2001, 449; questi ultimi (Marinucci-Dolcini, pag. 434) definiscono espressamente il "reato come offesa a un bene giuridico"; anche A. Fiorella, *Reato in generale*, cit. 7, 770; M. Gallo, *I reati di pericolo*, in *Foro Pen.*, 1969, 8; Bricola, *Teoria generale del reato* (voce), in *Nss. Dig. It.*, vol. XIX, Torino, 1973, 82; Fiandaca-Musco, *Diritto penale, p.te gen.* Ed. 3, Bologna, 1995, 16; Azzali, *Offesa e profitto nella teoria del reato. Prospettive di parte generale*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 1988, 470; Marini, *Lineamenti del sistema penale*, ed. 2, Bologna, 1993, 254; C. Fiore, *Il principio di offensività*, in *Ind. Pen.*, 1994, 278; Musco, *Bene giuridico e tutela dell'onore*, Milano, 1974, 81.

<sup>10</sup> Corte Cost. sent. 18 luglio 1997 n.247.

<sup>11</sup> M. Gallo, *I reati*, cit., 6.

<sup>12</sup> Marinucci-Dolcini, *Corso*, cit., 429. Gli stessi autori sull'argomento citano, tra gli altri, per un approfondimento, F. Stella, *Laicità dello Stato: fede e diritto penale*, 1977.

<sup>13</sup> G. Contento, *Corso di diritto penale*, Vol.I, Bari, 1996, 26.

reati *c.d. di pericolo*, soprattutto con riferimento ai *reati di pericolo astratti o presunti*<sup>14</sup>.

Pertanto, vi è sempre più l'esigenza di accertamento in concreto dell'effettiva offensività dei reati costruiti come fattispecie di pericolo astratto o presunto<sup>15</sup>, in quanto «ogni reato richiede necessariamente l'offesa (lesione o messa in pericolo reale o virtuale) di un bene socialmente rilevante, diversamente si verrebbe a punire la mera disubbidienza al precetto, in contrasto con i principi di ragionevolezza e razionalità»<sup>16</sup>.

Sicché, negli ultimi anni abbiamo assistito ad un cammino intrapreso dal legislatore finalizzato alla eliminazione di reati di pericolo<sup>17</sup>.

È, però, altrettanto evidente come vi siano alcuni beni che «per la loro importanza (la vita) o per la loro natura (in quanto, ad es., interessi diffusi) o per il fatto di non essere beni ma "luoghi giuridici", esigono che si prescinda dal momento effettuale della lesione»<sup>18</sup>. Si arriva anzi ad affermare che in alcune materie, la «repressione ancorata all'accertamento del danno o del pericolo di danno rischierebbe la paralisi»<sup>19</sup>. Tra queste debbono annoverarsi sicuramente i delitti contro l'incolumità pubblica<sup>20</sup>.

Di qui la necessità di individuare quali previsioni normative permettano la prevenzione della lesione della pubblica incolumità in relazione ad eventuali comportamenti lesivi della sicurezza del volo.

Attualmente, possiamo rilevare come alcuni comportamenti, che non abbiano come fine quello della messa in pericolo della pubblica incolumità ma ne comportino

<sup>14</sup> Per la differenza tra reati di pericolo astratto o presunto, si veda, per tutti, M. Gallo, *I reati*, cit., 1; mentre per una attenta e puntuale disamina sul principio di offensività, si veda Marinucci-Dolcini, *Corso*, cit.

<sup>15</sup> Marinucci-Dolcini, *Corso*, cit., 572; A. Nappi, *Guida al codice penale, p.te Gen.*, Milano 2003, 46.

<sup>16</sup> R. Riz, *Lineamenti di diritto penale, P.te Gen.*, Padova 2002, 76.

<sup>17</sup> Il legislatore degli ultimi anni è sulla scia del riconoscimento espresso del principio di offensività. Si pensi alla c.d. *Commissione Grosso* che all'art. 2, comma 2, prevedeva che "le norme incriminative non si applicano ai fatti che non determinano una offesa del bene giuridico"; od ancora si faccia riferimento alla Commissione Bicamerale per le Riforme che nel 1997 aveva espressamente previsto la riforma dell'art. 129 Cost. con la previsione del principio di offensività: "non è punibile chi ha commesso un fatto previsto come reato nel caso in cui esso non abbia determinato una concreta offensività" (così come riportato in Fiandaca, *La giustizia penale in bicamerale*, in *Foro it.*, 1997, V, 161). Di conseguenza, il legislatore è tendenzialmente indirizzato ad eliminare le forme di reato di pericolo astratto o presunto. Si pensi all'art. 27 DPR 448 del 1998, così come modificato dalla legge 123 del 1992 che stabilisce l'irrelevanza del fatto costitutivo di reato del minore se risulta la tenuità del fatto, oltre ad altre circostanze quali la occasionalità del comportamento ed il pregiudizio per le esigenze educative in caso di prosecuzione del processo (In tal senso, Moro, *Manuale di diritto minorile*, 427, Bologna, 2000). Similare è l'intervento legislativo attuato con D. Lgs. 274/2000 istitutivo delle norme in materia di competenza del Giudice di Pace che all'art. 34 prevede l'esclusione della procedibilità nei casi di particolare tenuità del fatto; o il D. Lgs. 507/99 che ha depenalizzato alcuni reati, utilizzando come metro di valutazione proprio quello che ha riguardo alla idoneità lesiva della fattispecie.

<sup>18</sup> Alessandri, *Alcune considerazioni*, cit., 25. In tal senso anche Riz, *Lineamenti*, cit., 90.

<sup>19</sup> C. Pedrazzi, *Problemi di tecnica legislativa*, in AA.VV., *Comportamenti economici e legislazione penale*, Milano, 1979, 17, così come citato da Alessandri, *Alcune considerazioni*, cit., 25.

<sup>20</sup> G. Grasso, *L'anticipazione della tutela penale: i reati di pericolo e i reati di attentato*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1986, 689.

comunque un eventuale pregiudizio, non trovano facile allocazione in fatti tipici punibili. Non ci aiuta, infatti, il delitto previsto e punito dall'art. 422 c.p., bisognando dello specifico fine di uccidere, ribadito dalla necessità che si determini almeno la morte di una persona: fattispecie difficilmente ipotizzabile in assenza di dolo specifico<sup>21</sup>. Non è d'ausilio neppure la previsione dell'art. 434 c.p. Infatti, senza volerne palesare la inopportuna genericità, che non pochi dubbi ha fatto sorgere sulla incostituzionalità della previsione normativa alla luce del principio di stretta legalità<sup>22</sup>, la norma in questione tratta di "altro disastro", con chiaro riferimento ad altre cause dolose non specificamente previste per legge<sup>23</sup>, escludendo, così, il possibile riferimento al disastro aereo.

Sembrerebbe, di primo acchito, utile la previsione normativa dell'art. 428 c.p.: reato comune ("chiunque"), con condotta a forma libera ("cagiona"), finalizzato, però, alla caduta di un aeromobile. Sicchè, nuovamente si pone il problema della difficile utilizzabilità della norma per la incriminazione di fatti che solo indirettamente possono contribuire al pericolo eventuale della caduta di un aeromobile: già è di difficile applicabilità il tentativo in relazione al reato di cui all'art. 428 c.p.<sup>24</sup>, ma spingersi ad ipotizzare un delitto tentato a titolo di dolo eventuale<sup>25</sup>, sembra esagerato.

L'unica soluzione, quindi, è tentare di ricondurre tutti quei comportamenti che indirettamente incidono sulla pubblica incolumità afferenti alla sicurezza del volo nell'ambito dell'art. 432 comma primo c.p., la cui difficoltà è evidente attraverso la lettura della lucida, precisa e pregevole analisi della ricostruzione fatta dal Dott. Renato Perinu nell'ambito del testo che umilmente si annota.

In conclusione, vi è sempre più la necessità di prevedere una norma penale che permetta di ricondurre nell'ambito del fatto umano tipico quei comportamenti che, se pure non direttamente finalizzati alla messa in pericolo della pubblica incolumità in relazione alla sicurezza del volo, si appalesano latente causa di disastro e, in quanto tale, sicuramente antiggiuridici e degni di una previsione sanzionatoria che si ponga come deterrente della condotta.

---

<sup>21</sup> Così anche Cass. Pen. Sez.I del 7/2/1983, in *Cass. Pen.*, 1984, 1446.

<sup>22</sup> In tal senso, G. Marinucci, *Crollo di costruzioni*, in *Enc. dir.* XI, 410.

<sup>23</sup> Già V. Manzini, *Trattato di diritto penale italiano*, VI, Torino, 1986, 354.

<sup>24</sup> Dubbi sulla configurabilità del tentativo si rinvergono in A. Pagliaro, *Principi di diritto penale*, P.G., Milano, 1993, 493.

<sup>25</sup> Sulla configurabilità del dolo eventuale nel tentativo, vedasi M. Romano, *Commentario sistematico del codice penale*, I, Milano, 1987, 552.