

# Diritto e politica dei trasporti

rivista semestrale *open access*  
di dottrina, giurisprudenza  
e documentazione

## Fascicolo I/2023

Promossa da  
**demetra**  
CENTRO STUDI

anno 6, n. 10 (I-2023)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (*Development of European Mediterranean Transportation*), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi “G. Marconi” di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

[info@demetracentrostudi.it](mailto:info@demetracentrostudi.it)

[www.demetracentrostudi.it/](http://www.demetracentrostudi.it/)



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Diritto e politica dei trasporti è una Rivista *on-line* e *open-access* indicizzata da DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) e da ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Diritto e politica dei trasporti is an *on-line* and *open-access* Journal indexed in DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) and in ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di ottobre 2023

## **Comitato di direzione/Executive Editors**

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)  
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)  
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)  
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

## **Comitato scientifico e tecnico/Scientific and Technical Board**

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)  
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)  
†Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)  
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)  
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)  
Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE – York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation – ECU, Perth, Australia)  
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)  
Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)  
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)  
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)  
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)  
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)  
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)  
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)  
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)  
Avv. Valentina Lener (Aeroporti 2030)  
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)  
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)  
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)  
Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)  
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)  
Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)  
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo - Brasile)  
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)  
Prof. Aristide Police (L.U.I.S.S. “G. Carli” - Roma)  
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)  
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)  
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)  
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)  
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)  
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)  
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università di Teramo)  
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

## **Comitato editoriale/Editorial Board**

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè	Avv. Anton Giulio Pietrosanti
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Annarita Iacopino	Prof. Marco Ragusa
Avv. Luigi De Propriis	Prof.ssa Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Marco Di Giugno	Avv. Emanuela Lanzi	Dott.ssa Ersilia Sanginario
Avv. Fabrizio Doddi	Dott. Antonio Mitrotti	Avv. Francesco Scalia
Dott. Simone Francario	Avv. Andrea Nardi	Prof.ssa Martina Sinisi
Avv. Raissa Frascella	Dott. Simone Paoli	Dott.ssa Veronica Sordi
		Dott.ssa Sabrina Tranquilli

## Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
  - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
  - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
  - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
  - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

## Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
  - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
  - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
  - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
  - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed. Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

*Note a sentenza*

## **Il reato di disastro aviatorio alla luce della recente giurisprudenza\***

**Marco Di Giugno**

*Direttore Analisi Giuridiche e Contenzioso presso ENAC, Professore a contratto di diritto della navigazione nell'Università degli Studi di Enna "Kore"*

---

### **Abstract**

*The crime of "aviation disaster" in the light of the recent case-law.*

*The crime of "aviation disaster" presupposes a serious and complex event such as to determine a concrete situation of danger for "Public Safety" in the sense of the recurrence of a judgment of probability relating to the attitude of the fact to damage or endanger a number of unidentifiable persons, even if belonging to specific categories of persons (for example passengers of a commercial aircraft).*

*Parole chiave:* disastro aviatorio; pubblica incolumità; pericolo concreto; artt. 428 e 449 c.p.

---

Sommario — 1. Nozione di disastro aviatorio — 2. Gli elementi costitutivi del disastro aviatorio — 2.1 La pubblica incolumità – 2.2. Il pericolo concreto – 3. L'utilizzo della valutazione del rischio aeronautico quale parametro per la rilevanza penale del fatto – 4. Conclusioni

### **1. Nozione di disastro aviatorio**

La sentenza del Tribunale Ordinario di Cagliari (n. 789/2021 ud. 12 Marzo 2021, dep. 10 Giugno 2021) offre un prezioso spunto di riflessione in materia di disastro aviatorio colposo ai sensi del combinato disposto degli artt. 428 e 449 c.p.

Il codice penale prevede una pluralità di ipotesi di disastro dalla cui lettura sistematica si ricava una nozione unitaria del "disastro" penalmente rilevante. Il riferimento è alle disposizioni codicistiche in materia di delitti contro la pubblica incolumità, che sanzionano un'ampia gamma di disastri naturali e non naturali, cagionati dall'uomo.

---

\* Sottoposto a referaggio.

La nozione di “disastro” ricorre al capo I e III, titolo VI, libro II c.p. nell’ambito dei delitti contro la pubblica incolumità – delitti di comune pericolo – realizzati mediante violenza. Essa costituisce una peculiare modalità di tipizzazione del pericolo comune, il quale, a sua volta, rappresenta la forma tipica di offesa alla pubblica incolumità.

Sotto il profilo sistematico, nella disciplina del codice penale, la nozione di “disastro” viene in rilievo in termini di accadimento lesivo di vaste proporzioni, astrattamente idoneo a porre in pericolo la pubblica incolumità. Esso consiste cioè in un macro-evento di modificazione o danneggiamento di cose, che si estende in senso dinamico verso l’offesa all’integrità fisica o alla vita di un numero indeterminato di persone<sup>1</sup> e che deve essere innescato da una condotta violenta.

Nelle fattispecie incriminatrici che concorrono a delineare tale nozione giuridica è infatti costante il configurarsi del disastro come avvenimento grave, complesso, di vaste proporzioni e proiettato in direzione dell’offesa all’incolumità pubblica. Ciò, tanto allorché esso rilevi come evento costitutivo del reato (frana, inondazione, disastro aviatorio etc.), quanto ove esso rappresenti un evento possibile, conseguenza di forme di danneggiamento particolarmente gravi, vuoi per la tipologia della condotta che le hanno cagionate, vuoi per la natura delle cose su cui è ricaduta la condotta stessa<sup>2</sup> (artt. 424, 427, 429, 431 c.p.).

Il disastro aviatorio è stato positivizzato dal codice Rocco nel 1930 ed è stato rubricato, all’interno del libro VI, all’art. 428 c.p. il quale afferma che: “Chiunque cagiona il naufragio o la sommersione di una nave o di un altro edificio natante, ovvero la caduta di un aeromobile, di altrui proprietà, è punito con la reclusione da cinque a dodici anni. La pena è della reclusione da cinque a quindici anni se il fatto è commesso distruggendo, rimuovendo o facendo mancare le lanterne o altri segnali, ovvero adoperando falsi segnali o altri mezzi fraudolenti. Le disposizioni di questo articolo si applicano anche a chi cagiona il naufragio o la sommersione di una nave o di un altro edificio natante, ovvero la caduta di un aeromobile, di sua proprietà, se dal fatto deriva pericolo per la incolumità pubblica”.

All’interno del codice si rinvengono diverse sub-categorie dei reati di pericolo, le quali possono essere suddivise in: reati di pericolo c.d. concreto; reati di pericolo c.d. presunto; reati di pericolo indiretto.

I reati di pericolo concreto non destano particolari perplessità interpretative; infatti, qualora un evento o una condotta abbiano ingenerato il rischio concreto di una lesione al bene giuridico tutelato, il Legislatore anticipa la tutela penale dalla realizzazione del fatto tipico previsto dalla norma, alla semplice concreta messa in pericolo dello stesso e non alla lesione effettiva del bene giuridico. Diverso è il caso dei reati di pericolo presunto ove il Legislatore individua, a priori, specifici comportamenti come fonti di pericolo penalmente rilevante. Ciò accade in relazione a beni giuridici di particolare rilevanza e per condotte caratterizzate da una pericolosità così immediata e diffusa, da giustificare l’anticipazione della tutela penale. I reati di pericolo indiretto, invece, sono quelli in cui il Legislatore anticipa ulteriormente la tutela penale arretrandola al momento in cui sorge il c.d. “pericolo del pericolo” di lesione di un bene giuridico. Tale anticipazione quindi è ancora anteriore a quella del tentativo, essendo volta ad incriminare atti che in genere hanno rilevanza meramente preparatoria.

---

<sup>1</sup> S. ARDIZZONE, voce *Comune pericolo (delitti colposi di)*, in *Dig. pen.*, II, Torino, 1988, p. 393.

<sup>2</sup> S. RIONDATO, *Commento all’art. 422 c.p.*, in M. RONCO, B. ROMANO (a cura di), *Codice penale commentato*, Milano, 2012, p. 2148 ss.

## 2. Gli elementi costitutivi del disastro aviatorio

Fatte queste doverose premesse sulla nozione di disastro aviatorio, si può procedere con una più approfondita disamina del delitto trattato dalla sentenza oggetto del presente scritto, al fine di comprendere in quali di queste categorie esso si posizioni.

La nozione unitaria di disastro ricavabile dalle disposizioni codicistiche implica il verificarsi di un avvenimento materiale di straordinaria gravità, complessità ed estensione, dal quale discenda la messa in pericolo della pubblica incolumità.

Secondo tale impostazione, il disastro aviatorio necessiterebbe della contemporanea presenza sia dell'elemento quantitativo del fatto lesivo, sia di un requisito di tipo qualitativo. Il primo – l'elemento quantitativo – è un contrassegno oggettivo del fatto lesivo che si individua nella particolare gravità dell'evento distruttivo (o dello stato di modificazione delle cose) dovuta all'estensione e alla serietà dei danni cagionati.<sup>3</sup>

Il requisito di tipo qualitativo discende invece dal fatto che il disastro costituisce una modalità del pericolo comune nei confronti della incolumità pubblica, la quale può realizzarsi soltanto quando il danneggiamento o la distruzione di porzioni non comuni (elemento oggettivo) abbiano provocato una condizione di pericolo concreto per la vita o l'incolumità fisica di un numero indeterminato di persone, senza che peraltro sia richiesto anche l'effettivo verificarsi della morte o delle lesioni.<sup>4</sup>

A questo punto, occorre, pertanto, concentrare l'attenzione sugli elementi costitutivi del predetto delitto: aver intaccato la “pubblica incolumità” e aver determinato un “pericolo in concreto”.

### 2.1 La pubblica incolumità

La “pubblica incolumità” ha sempre rappresentato una sfida nell'opera dell'interprete del diritto, ciò a causa della definizione evanescente, o meglio assente, del bene giuridico “incolumità pubblica”. Invero, per ricavarne una definizione occorre risalire alla relazione al Codice Penale, in cui lo stesso Rocco precisa espressamente che la parola “incolumità”, deve essere intesa *strictu sensu*, ovvero avendo riguardo per il solo bene giuridico “vita ed integrità della persona”, escludendo di converso i beni patrimoniali. La definizione del Guardasigilli, tuttavia, risolve solo in parte il *thema decidendum*, infatti, posto che si sta disquisendo dell'integrità della persona, occorre specificare tra l'aspetto pubblicistico e l'aspetto privatistico del concetto di incolumità della persona. Pare corretta una definizione di “pubblico” non operata per sottrazione, ovvero “pubblico” non è tanto tutto ciò che non è privato, ma bensì deve ritenersi “pubblico” ciò che abbia una diffusione in termini quantitativi e qualitativi tale da afferire un numero non preventivamente determinabile di soggetti, nel caso di specie: arrecare pregiudizio all'incolumità di un numero non preventivamente determinabile di soggetti. Tuttavia, pur in presenza di tali chiarimenti, il bene giuridico tutelato risulta comunque connotato da marcati tratti di indeterminazione.

Ciò posto, sempre preliminarmente rispetto alla disamina della problematica centro del presente elaborato, appare opportuno comprendere se, al fine di ingenerare un

---

<sup>3</sup> S. CORBETTA, *Delitti contro la pubblica incolumità, I, Delitti di comune pericolo mediante violenza*, in G. MARINUCCI, E. DOLCINI (a cura di), *Trattato di diritto penale, pt. spec.*, Padova, 2003, p. 630.

<sup>4</sup> S. ARDIZZONE, *La fattispecie obiettiva del crollo colposo di costruzioni*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1970, p. 794; L. GIZZI, *Crollo di costruzioni ed altri disastri dolosi*, in A. CADOPPI, S. CANESTRARI, A. MANNA, M. PAPA (a cura di), *Trattato di diritto penale, Parte speciale*; R. PALAVERA, *Disastro e pericolo di disastro*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2005, p. 814.

intervento penale, sia necessaria la verifica dell'effettiva lesione della "pubblica incolumità", oppure se, per la peculiare categoria di delitti in oggetto, sia sufficiente una costruzione dell'offesa in termini di pericolo. Tale ultima concezione è ormai pacifica in giurisprudenza, nonché prevalente in dottrina. Tuttavia, la predetta configurabilità della fattispecie in termini di pericolo porta ad un'anticipazione della tutela penale e, con essa, a problemi di non poco momento legati al principio di offensività, ciò anche a cagione dei forti connotati di indeterminatezza della normativa in parola. Risulta, dunque, imprescindibile stabilire quale sia il pericolo sanzionato penalmente dal Legislatore, perché da ciò deriva l'ampiezza più o meno estesa della portata del dettato penale.

Memori di quanto già affermato sul concetto di "pubblica incolumità", ed in assenza di un intervento chiarificatore da parte del Legislatore, è stato necessario ricorrere all'opera di supplenza della giurisprudenza al fine di comprendere l'esatta portata del bene giuridico tutelato in relazione al disastro aviatorio. Invero, nonostante la scarsa casistica, la Suprema Corte ha contribuito in maniera profonda a fornire delle linee interpretative chiare che delineino la c.d. "pubblica incolumità" relativamente al reato di cui all'art. 428 c.p. Infatti, gli Ermellini, in relazione al concetto stesso di "disastro" anche avulso dal reato in analisi, hanno preliminarmente affermato che: *"rilevato che nella comune accezione del termine la parola "disastro" indica un evento distruttivo di proporzioni straordinarie, una sciagura capace di provocare danni di vaste proporzioni, [...] - attraverso le quali il legislatore ha inteso proteggere beni primari dell'uomo, come la vita, l'integrità fisica, la salute - che evocano eventi di straordinaria potenzialità distruttiva (quali crolli, incendi, frane, disastri ferroviari ed aerei, naufragi) astrattamente in grado di coinvolgere un numero non individuabile di persone. Si tratta, quindi, di eventi di tale gravità e complessità da determinare, in vista del potenziale distruttivo e diffusivo di cui sono portatori, una concreta situazione di pericolo per la pubblica incolumità, nel senso della ricorrenza di un giudizio di probabilità relativo all'attitudine di taluni eventi a ledere o a mettere in pericolo un numero non individuabile di persone"*.<sup>5</sup>

La predetta ricostruzione ermeneutica della Suprema Corte, chiarendo cosa si intende per "disastro", ha segnato un punto fisso a favore dell'interprete del diritto, poiché ha, di fatto, definito l'entità del bene giuridico tutelato da tutta la categoria dei reati afferenti ai "disastri" eliminando, almeno in parte, l'indeterminatezza e la grande relativizzazione cui si prestava tale categoria. Non solo, il Supremo Collegio, spostando l'attenzione specificamente sul delitto oggetto della presente disamina, ha avuto modo di fornire dei parametri oggettivi chiari, in relazione alla lesione del bene giuridico della "pubblica incolumità", per poter individuare gli elementi caratterizzanti il disastro aviatorio. Invero, è stato rimarcato come: *"non integra il reato qualsiasi precipitare a terra (di un aeromobile) governato dalla sola forza di gravità ma va accertato, alla luce degli elementi concretamente determinatisi, quali le dimensioni del mezzo, il numero dei passeggeri che può essere trasportato, il luogo effettivo di caduta, l'espansività e la potenza del danno materiale, se il fatto era in grado di esporre a pericolo l'integrità fisica di un numero indeterminato di persone"*.<sup>6</sup> Per l'effetto, gli elementi da valutare risultano essere sostanzialmente: le dimensioni del mezzo; il numero dei passeggeri che il velivolo coinvolto può trasportare; il luogo effettivo della caduta del velivolo; l'espansività e la portata del danno materiale causato. Questi, in giurisprudenza, sono gli

<sup>5</sup> Corte di Cassazione Penale, sez. IV, sentenza 5 febbraio 2015 n. 5397.

<sup>6</sup> Corte di Cassazione Penale, sez. IV, sentenza 21 settembre 2012 n. 36639.

elementi che consentono di valutare se il fatto poteva ledere o meno il bene giuridico tutelato dalla norma.<sup>7</sup>

### *2.2 Il pericolo in concreto*

Il “pericolo”, come ampiamente noto, è un concetto di relazione che associa una condotta ad un possibile danno all’interesse giuridico tutelato dalla norma incriminatrice: l’offesa - contenuto di un reato, infatti, può alternativamente estrinsecarsi in un danno (effettivo) o, appunto, in una messa in pericolo (vale a dire, un danno potenziale) di tale bene - interesse. I reati di pericolo, inoltre, possono suddividersi in reati di pericolo concreto e reati di pericolo presunto.<sup>8</sup>

Nei reati di pericolo concreto, il pericolo è elemento di una fattispecie e la sua esistenza deve essere accertata “in concreto” dal giudice, che, in assenza di prova a riguardo, non può condannare il soggetto agente; anche nei reati di pericolo astratto il pericolo è elemento di fattispecie, ma, mentre nei reati di pericolo concreto l’elemento del pericolo è cronologicamente successivo alla condotta, nei reati di pericolo astratto esso è invece rispetto ad essa precedente o contestuale, potendo caratterizzare la condotta, il suo oggetto materiale o potendo costituire un suo presupposto. Per questi motivi, i reati di pericolo astratto e quelli di pericolo concreto sono anche chiamati, rispettivamente, reati a “condotta pericolosa” o di “pericolo – evento”.

Autorevole dottrina ha posto in evidenza diversi criteri di accertamento della presenza del pericolo in queste due categorie: infatti, nei reati di pericolo astratto potrebbe applicarsi il criterio c.d. della “prognosi postuma”, in base al quale la presenza del pericolo dovrebbe essere verificata con esclusivo riferimento agli elementi precedenti o contestuali alla condotta, ma non a quelli rispetto ad essa successivi, di cui si farebbe “astrazione”. Inoltre, al fine di accertare l’elemento soggettivo, potrebbero assumere rilievo soltanto gli elementi conoscibili da un osservatore medio esterno, oltre a quelli ulteriori eventualmente conosciuti dall’agente stesso. Con riferimento ai reati di pericolo concreto, invece, sarebbero da tenere in considerazione anche gli elementi successivi alla condotta, a patto che siano, naturalmente, precedenti rispetto all’eventuale danno conseguente.<sup>9</sup>

Di conseguenza, una volta qualificato l’evento nei suoi elementi strutturali, l’operatore del diritto deve identificare quale sia il tipo di pericolo richiesto dalla norma penale in esame. Sovviene in aiuto la già citata sentenza della IV sezione penale ove gli Ermellini, pur non ignorando l’orientamento secondo cui il reato di disastro aviatorio sia un reato di pericolo presunto, consegnando, il predetto orientamento alla storia, fugano ogni eventuale dubbio residuo in merito alla natura del pericolo richiesto per l’integrazione del delitto. L’estensore, infatti, afferma che: “*La fattispecie descritta sub art. 428, comma 1, integrerebbe, quindi, un’ipotesi di reato di pericolo presunto, sul rilievo che la caduta di un aeromobile provoca comunque allarme e determina situazioni di generale pericolo, di guisa che, ai fini della sussistenza del delitto in questione, non occorre che il giudice accerti che la caduta dell’aeromobile abbia posto in pericolo la*

---

<sup>7</sup> Cfr. D. FIORDALISI, *Sul pericolo per la pubblica incolumità*, in *Cassazione Penale*, n. 11, 1 novembre 2020, p. 4399.

<sup>8</sup> Cfr. F. ANGIONI, *Il pericolo concreto come elemento della fattispecie penale. La struttura oggettiva*, in *Raccolta di Studi di diritto penale fondata da Delitala e diretta da Crespi*, Milano, 1994, p. 97 ss.

<sup>9</sup> M. GALLO, *I reati di pericolo*, in *Foro pen.*, 1969, p. 4. vd. anche F. ANGIONI, *Il pericolo concreto*, cit., p. 210 s. L’Autore, parlando di pericolo generico, conferma che la base del giudizio subisce alcune limitazioni, basandosi su una qualche astrazione (o generalizzazione).

*pubblica incolumità. Tale interpretazione, tuttavia, è stata, da alcun tempo, da questa Corte riconsiderata, nel senso che è stato ritenuto necessario che la situazione di pericolo che comunque rappresenta il presupposto al quale si ricollega la fattispecie in esame, debba comunque presentare una pur apprezzabile concretezza, in qualche modo idonea a generare una condizione di pericolo per la pubblica incolumità. Si è quindi inteso sostituire a concetto di pericolo presunto quello di pericolo astratto, di un pericolo, cioè, che presenti la concreta potenziale idoneità a determinare una situazione di pericolo per la vita, l'integrità fisica, la salute delle persone".<sup>10</sup>*

Il sopracitato arresto giurisprudenziale si innesta nel solco già tracciato dalla Suprema Corte: *"l'effettività della capacità diffusiva del nocumento (cd. pericolo comune) deve essere accertata in concreto"*<sup>11</sup> contribuendo a dare solidità al predetto orientamento in termini di prevedibilità dell'applicazione della norma penale *ex art. 7 CEDU*. Alla luce di quanto sopraesposto si può affermare che, i giudici di legittimità, esplicitando la loro funzione nomofilattica, hanno chiarito che il delitto di cui all'art. 428 c.p. sia un reato di "pericolo concreto".

In conclusione, si può affermare che il reato di "disastro aviatorio" presuppone un avvenimento grave e complesso tale da determinare una concreta situazione di pericolo per la "pubblica incolumità" nel senso della ricorrenza di un giudizio di probabilità relativo all'attitudine del fatto a ledere o a mettere in pericolo un numero non individuabile di persone, anche se appartenenti a categorie determinate di soggetti (ad esempio i passeggeri di un aeromobile commerciale).

Per l'effetto, l'operatore del diritto dovrà, di volta in volta, verificare l'idoneità oggettiva delle caratteristiche strutturali dei mezzi coinvolti nel sinistro, nonché la gravità degli eventi al fine di sussumere se vi possa essere la messa in pericolo del bene giuridico "pubblica incolumità", successivamente occorrerà verificare se, per caratteristiche contingenti, la messa in pericolo risponda ai canoni del "pericolo concreto". Ne discende che il processo di valutazione degli elementi probatori, si svolge in due fasi distinte ma parzialmente sovrapponibili: in primis l'operatore del diritto dovrà compiere un giudizio *ex ante*, ovvero, alla luce dei fattori conosciuti e conoscibili da parte dell'agente, prima che il fatto si verificasse, sull'astratta idoneità degli elementi coinvolti ad ingenerare un "disastro" nel senso sopraindicato. In *secundis* occorrerà verificare se il fatto, in relazione agli elementi contingenti, sia in grado di esporre ad un pericolo concreto l'integrità fisica di un numero indeterminato di persone. Va rimarcato come, ad orientare lo sforzo ermeneutico dell'interprete, sovviene una recente pronuncia della Suprema Corte, la quale, nel confermare una sentenza sull'insussistenza del reato di cui all'art. 428 c.p., ha affermato che: *"La Corte territoriale, con una valutazione dei fatti coerente, argomentata, logica ed aderente alle risultanze probatorie ha affermato, con un giudizio insindacabile in questa sede, l'assenza degli indici sintomatici elencati dalla richiamata giurisprudenza e ha escluso che nel caso concreto l'incidente abbia, pertanto, provocato un reale pericolo di danno per l'integrità fisica e la vita di un numero non determinabile di persone, creando quindi un concreto rischio per la incolumità pubblica. Pertanto vanno condivise le valutazioni, coerenti e non illogiche, svolte in modo concorde dalla Corte di Appello circa il mancato concreto pericolo per la pubblica incolumità, con valutazione effettuata ex ante, e quindi in ordine alla*

---

<sup>10</sup> Corte di Cassazione Penale, sez. IV, sentenza 5 febbraio 2015 n. 5397.

<sup>11</sup> Corte di Cassazione Penale, sez. IV, sentenza 18 maggio 2007 n. 19342.

*configurabilità del delitto contestato, e ciò in relazione alle dimensioni del mezzo, al numero di passeggeri, al luogo effettivo di caduta ecc.”<sup>12</sup>*

Giova ricordare, inoltre, come tale orientamento sia stato già sostenuto dalla Suprema Corte<sup>13</sup>: *“ai fini della configurabilità del delitto di disastro aviatorio colposo, costituente un reato di pericolo astratto, va comunque verificata l’offensività del fatto alla luce del criterio della “contestualizzazione dell’evento”, con giudizio “ex ante”, nel senso che occorre verificare dalla visuale di un osservatore avveduto, posto nella stessa situazione materiale dell’agente, e dunque, alla luce degli elementi concretamente determinatisi (quali le dimensioni del mezzo, il numero di passeggeri che può essere trasportato, il luogo effettivo di caduta ecc.) se il fatto era in grado di esporre a pericolo l’integrità fisica di un numero indeterminato di persone, richiedendosi, nella specie, la verosimiglianza della presenza di un numero indeterminato di persone nella sfera di esplicazione del fatto. (Nella fattispecie la Corte ha escluso la configurabilità del reato contestato, perchè si trattava di un piccolo velivolo, a bordo del quale viaggiavano solo tre persone, e la caduta dell’aeromobile era avvenuta nella fase terminale dell’atterraggio)”*.

### **3. L’utilizzo della valutazione del rischio aeronautico quale parametro per la rilevanza penale del fatto**

Ciò posto, prima di procedere alla disamina della sentenza del capoluogo sardo, si rimarca come, al fine di garantire una maggiore uniformità di giudizio, e dotare il giudice penale di uno strumento scientifico per la valutazione del pericolo, sia stato recentemente sostenuto che potrebbe essere implementato il Sistema Europeo di Classificazione dei Rischi (*European Risk Classification Scheme* o più semplicemente ERCS). Tale sistema, sarebbe estremamente utile nell’analisi del quadro probatorio in termini scientifici, ma soprattutto è idoneo a rappresentare una svolta nella classificazione e nell’analisi degli “eventi aeronautici”. Il sistema ERCS prende l’abbrivio dall’art. 7 comma 5 del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014, il quale afferma che: *“La Commissione, in stretta cooperazione con gli Stati membri e con l’Agenzia tramite la rete di analisti della sicurezza aerea di cui all’articolo 14, paragrafo 2, sviluppa un sistema comune europeo per la classificazione dei rischi al fine di consentire alle organizzazioni, agli Stati membri e all’Agenzia di classificare gli eventi in funzione dei rischi per la sicurezza”*. Sulla scorta di tale normativa europea è stato adottato il regolamento delegato (UE) 2020/2034 della Commissione del 6 ottobre 2020 (che integra il regolamento (UE) n. 376/2014), il quale contiene, per l’appunto, le norme regolatrici del Sistema Europeo di Classificazione del Rischio che consentono di classificare gli eventi in funzione dei rischi per la sicurezza.

Il predetto Sistema si prefigge l’ambizioso scopo di unificare i parametri di analisi e valutazione degli “eventi aeronautici” – in tutto il territorio dell’Unione Europea – attraverso una c.d. matrice di rischio. Invero, il predetto regolamento delegato, dopo aver definito l’ERCS all’art. 2 comma 1, n. 1 come *“la metodologia applicata per valutare, sotto forma di un punteggio di rischio per la sicurezza, il rischio per l’aviazione civile derivante da un evento”*, all’art. 3 esplicita come *“L’ERCS prende in considerazione il rischio per la sicurezza derivante da un evento e non il suo esito*

---

<sup>12</sup> Corte di Cassazione Penale, sez. IV, sentenza 3 dicembre 2019 n. 50222.

<sup>13</sup> Corte di Cassazione Penale, sez. IV, sentenza 20 maggio 2014 n. 5397.

*effettivo. In base alla valutazione di ciascun evento si determina l'esito peggiore possibile che l'evento avrebbe potuto provocare in caso di incidente e quanto l'evento si sia avvicinato a tale esito".* Risulta *ictu oculi* come il predetto Sistema europeo non solo ben si attagli alla valutazione richiesta dal diritto penale, stante la necessità di accertare il c.d. "pericolo concreto" in relazione al bene giuridico "pubblica incolumità", ma fornendo dei parametri statistici matematici elaborati con una matrice di rischio consentirebbe di fugare buona parte dell'indeterminatezza intrinseca presente nella fattispecie delittuosa. Tale strumento, ovviamente, non vuole essere vincolante e limitante rispetto al principio del libero convincimento del giudice, ma come le prove scientifiche presenti in altri settori dell'ordinamento giuspenalistico, potrebbe essere un utile elemento valutativo che consentirebbe un avvicinamento a quei canoni costituzionali di certezza imposto al diritto penale.

#### **4. Conclusioni**

Per quanto concerne il caso in esame, in relazione a quanto testé affermato sulla natura di "pubblica incolumità" e sul *genus* del "pericolo" richiesto dalla norma, il Collegio giudicante sardo avrebbe potuto, probabilmente, spendere qualche parola in più in relazione alla configurabilità del reato di cui al combinato disposto degli artt. 428 e 449 c.p. Invero, a seguito della presente ricostruzione ermeneutica, nonché di quanto affermato dalla Suprema Corte, si potrebbe dubitare che, nel caso esaminato dal giudice del merito, si siano verificati quegli elementi tali da far ritenere integrato il delitto contestato.

Seguendo l'ordine di disamina suggerito della Suprema Corte<sup>14</sup> sarebbe stato opportuno in primis valutare l'aeromobile in sé e per sé considerato. Infatti, si può affermare che la natura stessa dell'aeromobile coinvolto potrebbe indurre l'interprete a ritenere che lo stesso non sia *tout court* idoneo ad arrecare nocimento al bene giuridico tutelato. Invero, pare difficilmente sostenibile che un Rockwell Commander AC114B (con una massa massima al decollo di appena 1470 kg) sia idoneo, per la sua stessa natura - "*rilevato che nella comune accezione del termine la parola "disastro" indica un evento distruttivo di proporzioni straordinarie, una sciagura capace di provocare danni di vaste proporzioni*" - a cagionare un evento di proporzioni tali da poter essere considerato un "disastro aviatorio". In *secundis*, sempre per quanto attiene alla valutazione del mezzo, l'aeromobile risulta dotato di soli quattro posti (un pilota e tre passeggeri) e tale elemento, a bene vedere, è stato ritenuto dalla Suprema Corte non di per sé stesso idoneo ad incidere sul bene giuridico tutelato: "*Nella fattispecie la Corte ha escluso la configurabilità del reato contestato, perchè si trattava di un piccolo velivolo, a bordo del quale viaggiavano solo tre persone, e la caduta dell'aeromobile era avvenuta nella fase terminale dell'atterraggio*".<sup>15</sup> In *tertiis*, non pare che l'evento abbia avuto una portata distruttiva tale da poter essere considerato un "disastro". Pertanto, dovendosi tenere conto degli elementi strutturali del mezzo, il numero di passeggeri, l'espansività e la potenza del danno, sarebbe stato necessario un supplemento di motivazione in relazione alla sussistenza del delitto. In ogni caso, anche a voler considerare questi elementi oggettivi idonei ad integrare un disastro così come tutelato dalla norma penale, sempre seguendo quanto affermato dalla Corte di Cassazione, sarebbe stato necessario verificare la rispondenza di quanto accaduto al

<sup>14</sup> Corte di Cassazione Penale, sez. IV, sentenza 3 dicembre 2019 n. 50222.

<sup>15</sup> Corte di Cassazione Penale, sez. IV, sentenza 5 febbraio 2015 n. 5397.

“pericolo” richiesto dalla norma partendo dal “luogo effettivo di caduta”. Su questo punto, il Collegio giudicante ha affermato, come unico elemento a suffragio della causazione del “pericolo concreto”, che la caduta è avvenuta vicino ad una strada, e che tale strada sia stata raggiunta dalle fiamme.

Tale motivazione, tuttavia, potrebbe non risultare sufficiente a far considerare integrato il pericolo richiesto dal delitto contestato. Invero, con una *reductio ad absurdum*, se fosse sufficiente la morte dei passeggeri di un veicolo (un’automobile da cinque posti), ed il successivo propagarsi delle fiamme dal veicolo alla carreggiata, si renderebbe applicabile la fattispecie del disastro, seppur nella forma del disastro innominato *ex art. 434 c.p.*, ad un numero abnorme di sinistri (anche stradali), da cui poi si dipanino delle fiamme. Nel caso di specie inoltre, come peraltro affermato dal Collegio giudicante, l’aeromobile non è caduto sulla strada, bensì in una scarpata distante dalla stessa per poi finire in un canale di scolo. Vi è più, sempre da quanto si evince dalla sentenza: il sinistro è avvenuto in una zona di montagna distante da qualsivoglia centro abitato; non vi sono dati di traffico che facciano pensare che la strada fosse trafficata; non vi sono dati che facciano presupporre che tale strada sia usualmente congestionata. Pertanto, non risultando che potessero essere messe in pericolo un numero non determinabile di persone risulta difficile concordare con il Collegio giudicante, in merito alla sussistenza del disastro aviatorio colposo, per com’è strutturata la parte motiva della sentenza.

In conclusione, pur non escludendo aprioristicamente la correttezza della valutazione del Tribunale territoriale, nonostante qualche carenza in parte motiva, si rimarca che l’utilizzo dello strumento ERCS, anche solo in fase d’indagine, potrebbe consentire, in casi analoghi, la verifica di tutti i parametri dettati dalla Suprema Corte in relazione alla sussistenza del pericolo concreto, con un elevato grado di attendibilità scientifica. Per l’effetto si renderebbe decisamente più agevole la valutazione della fattispecie, nonché il lavoro dell’estensore della sentenza.

Promossa da:

**demetra**  
CENTRO STUDI