

CJN

Diritto Penale Contemporaneo

RIVISTA TRIMESTRALE

REVISTA TRIMESTRAL DE DERECHO PENAL
A QUARTERLY REVIEW FOR CRIMINAL JUSTICE

4.3% | PORT:A | NETWORK | SETTING | HELP?

1/2023

EDITOR-IN-CHIEF

Gian Luigi Gatta

EDITORIAL BOARD

Italy: Antonio Gullo, Guglielmo Leo, Luca Luparia, Francesco Mucciarelli, Francesco Viganò

Spain: Jaime Alonso-Cuevillas, Sergi Cardenal Montraveta, David Carpio Briz,

Joan Queralt Jiménez

Chile: Jaime Couso Salas, Mauricio Duce Julio, Héctor Hernández Basualto,

Fernando Londoño Martínez

MANAGING EDITORS

Carlo Bray, Silvia Bernardi

EDITORIAL STAFF

Enrico Andolfatto, Enrico Basile, Emanuele Birritteri, Javier Escobar Veas,

Stefano Finocchiaro, Alessandra Galluccio, Elisabetta Pietrocarlo, Rossella Sabia,

Tommaso Trinchera, Maria Chiara Ubiali

EDITORIAL ADVISORY BOARD

Rafael Alcacer Guirao, Alberto Alessandri, Silvia Allegrezza, Chiara Amalfitano, Giuseppe Amarelli, Ennio Amodio, Coral Arangüena Fanego, Lorena Bachmaier Winter, Roberto Bartoli, Fabio Basile, Hervé Belluta, Alessandro Bernardi, Carolina Bolea Bardon, Manfredi Bontempelli, Nuno Brandão, David Brunelli, Silvia Buzzelli, Alberto Cadoppi, Pedro Caeiro, Michele Caianiello, Lucio Camaldo, Stefano Canestrari, Francesco Caprioli, Claudia Marcela Cárdenas Aravena, Raúl Carnevali, Marta Cartabia, Elena Maria Catalano, Mauro Catenacci, Antonio Cavaliere, Massimo Ceresa Gastaldo, Mario Chiavario, Federico Consulich, Mirentxu Corcoy Bidasolo, Roberto Cornelli, Cristiano Cupelli, Norberto Javier De La Mata Barranco, Angela Della Bella, Cristina de Maglie, Gian Paolo Demuro, Miguel Díaz y García Conlledo, Francesco D'Alessandro, Ombretta Di Giovine, Emilio Dolcini, Jacobo Dopico Gomez Áller, Patricia Faraldo Cabana, Silvia Fernández Bautista, Javier Gustavo Fernández Terruelo, Marcelo Ferrante, Giovanni Fiandaca, Gabriele Fornasari, Novella Galantini, Percy García Caverro, Loredana Garlati, Mitja Gialuz, Glauco Giostra, Víctor Gómez Martín, José Luis Guzmán Dalbora, Ciro Grandi, Giovanni Grasso, Giulio Illuminati, Roberto E. Kostoris, Máximo Langer, Juan Antonio Lascuráin Sánchez, Maria Carmen López Peregrín, Sergio Lorusso, Ezequiel Malarino, Francisco Maldonado Fuentes, Stefano Manacorda, Juan Pablo Mañalich Raffo, Vittorio Manes, Grazia Mannozi, Teresa Manso Porto, Luca Marafioti, Joseph Margulies, Enrico Marzaduri, Luca Masera, Jean Pierre Matus Acuña, Anna Maria Maugeri, Oliviero Mazza, Iván Meini, Alessandro Melchionda, Chantal Meloni, Melissa Miedico, Vincenzo Militello, Fernando Miró Linares, Vincenzo Mongillo, Renzo Orlandi, Magdalena Ossandón W., Francesco Palazzo, Carlenrico Paliero, Michele Papa, Raphaële Parizot, Claudia Pecorella, Marco Pelissero, Lorenzo Picotti, Carlo Piergallini, Paolo Pisa, Oreste Pollicino, Domenico Pulitanò, Serena Quattrococo, Tommaso Rafaraci, Paolo Renon, Lucia Risicato, Mario Romano, Maria Ángeles Rueda Martín, Carlo Ruga Riva, Stefano Ruggeri, Francesca Ruggieri, Dulce Maria Santana Vega, Marco Scoletta, Sergio Seminara, Paola Severino, Nicola Selvaggi, Rosaria Sicurella, Jesús Maria Silva Sánchez, Carlo Sotis, Giulio Ubertis, Inma Valejje Álvarez, Antonio Vallini, Gianluca Varraso, Vito Velluzzi, Paolo Veneziani, John Vervaele, Daniela Vigoni, Costantino Visconti, Javier Wilenmann von Bernath, Francesco Zacchè, Stefano Zirulia

Editore Associazione "Progetto giustizia penale", c/o Università degli Studi di Milano,
Dipartimento di Scienze Giuridiche "C. Beccaria" - Via Festa del Perdono, 7 - 20122 MILANO - c.f. 97792250157
ANNO 2023 - CODICE ISSN 2240-7618 - Registrazione presso il Tribunale di Milano, al n. 554 del 18 novembre 2011.
Impaginazione a cura di Chiara Pavesi

Diritto penale contemporaneo – Rivista trimestrale è un periodico on line ad accesso libero e non ha fine di profitto. Tutte le collaborazioni organizzative ed editoriali sono a titolo gratuito e agli autori non sono imposti costi di elaborazione e pubblicazione. La rivista, registrata presso il Tribunale di Milano, al n. 554 del 18 novembre 2011, è edita attualmente dall'associazione "Progetto giustizia penale", con sede a Milano, ed è pubblicata con la collaborazione scientifica e il supporto dell'Università Commerciale Luigi Bocconi di Milano, dell'Università degli Studi di Milano, dell'Università di Roma Tre, dell'Università LUISS Guido Carli, dell'Universitat de Barcelona e dell'Università Diego Portales di Santiago del Cile.

La rivista pubblica contributi inediti relativi a temi di interesse per le scienze penalistiche a livello internazionale, in lingua italiana, spagnolo, inglese, francese, tedesca e portoghese. Ogni contributo è corredato da un breve abstract in italiano, spagnolo e inglese.

La rivista è classificata dall'ANVUR come rivista scientifica per l'area 12 (scienze giuridiche), di classe A per i settori scientifici G1 (diritto penale) e G2 (diritto processuale penale). È indicizzata in DoGI e DOAJ.

Il lettore può leggere, condividere, riprodurre, distribuire, stampare, comunicare al pubblico, esporre in pubblico, cercare e segnalare tramite collegamento ipertestuale ogni lavoro pubblicato su "Diritto penale contemporaneo – Rivista trimestrale", con qualsiasi mezzo e formato, per qualsiasi scopo lecito e non commerciale, nei limiti consentiti dalla licenza Creative Commons - Attribuzione - Non commerciale 3.0 Italia (CC BY-NC 3.0 IT), in particolare conservando l'indicazione della fonte, del logo e del formato grafico originale, nonché dell'autore del contributo.

La rivista può essere citata in forma abbreviata con l'acronimo: *DPC-RT*, corredato dall'indicazione dell'anno di edizione e del fascicolo.

La rivista fa proprio il [Code of Conduct and Best Practice Guidelines for Journal Editors](#) elaborato dal COPE (Committee on Publication Ethics).

La rivista si conforma alle norme del Regolamento UE 2016/679 in materia di tutela dei dati personali e di uso dei cookies ([clicca qui](#) per dettagli).

Ogni contributo proposto per la pubblicazione è preliminarmente esaminato dalla direzione, che verifica l'attinenza con i temi trattati dalla rivista e il rispetto dei requisiti minimi della pubblicazione.

In caso di esito positivo di questa prima valutazione, la direzione invia il contributo in forma anonima a due revisori, individuati secondo criteri di rotazione tra i membri dell'Editorial Advisory Board in relazione alla rispettiva competenza per materia e alle conoscenze linguistiche. I revisori ricevono una scheda di valutazione, da consegnare compilata alla direzione entro il termine da essa indicato. Nel caso di tardiva o mancata consegna della scheda, la direzione si riserva la facoltà di scegliere un nuovo revisore.

La direzione comunica all'autore l'esito della valutazione, garantendo l'anonimato dei revisori. Se entrambe le valutazioni sono positive, il contributo è pubblicato. Se una o entrambe le valutazioni raccomandano modifiche, il contributo è pubblicato previa revisione dell'autore, in base ai commenti ricevuti, e verifica del loro accoglimento da parte della direzione. Il contributo non è pubblicato se uno o entrambi i revisori esprimono parere negativo alla pubblicazione.

La direzione si riserva la facoltà di pubblicare, in casi eccezionali, contributi non previamente sottoposti alla procedura di peer review. Di ciò è data notizia nella prima pagina del contributo, con indicazione delle ragioni relative.

I contributi da sottoporre alla Rivista possono essere inviati al seguente indirizzo mail: editor.criminaljusticenetwork@gmail.com. I contributi che saranno ritenuti dalla direzione di potenziale interesse per la rivista saranno sottoposti alla procedura di peer review sopra descritta. I contributi proposti alla rivista per la pubblicazione dovranno rispettare i criteri redazionali [scaricabili qui](#).

Diritto penale contemporaneo – Rivista trimestrale es una publicación periódica *on line*, de libre acceso y sin ánimo de lucro. Todas las colaboraciones de carácter organizativo y editorial se realizan gratuitamente y no se imponen a los autores costes de maquetación y publicación. La Revista, registrada en el Tribunal de Milan, en el n. 554 del 18 de noviembre de 2011, se edita actualmente por la asociación “Progetto giustizia penale”, con sede en Milán, y se publica con la colaboración científica y el soporte de la *Università Commerciale Luigi Bocconi* di Milano, la *Università degli Studi di Milano*, la *Università di Roma Tre*, la *Università LUISS Guido Carli*, la *Universitat de Barcelona* y la *Universidad Diego Portales de Santiago de Chile*.

La Revista publica contribuciones inéditas, sobre temas de interés para la ciencia penal a nivel internacional, escritas en lengua italiana, española, inglesa, francesa, alemana o portuguesa. Todas las contribuciones van acompañadas de un breve abstract en italiano, español e inglés.

El lector puede leer, compartir, reproducir, distribuir, imprimir, comunicar a terceros, exponer en público, buscar y señalar mediante enlaces de hipervínculo todos los trabajos publicados en “Diritto penale contemporaneo – Rivista trimestrale”, con cualquier medio y formato, para cualquier fin lícito y no comercial, dentro de los límites que permite la licencia *Creative Commons - Attribuzione - Non commerciale 3.0 Italia* (CC BY-NC 3.0 IT) y, en particular, debiendo mantenerse la indicación de la fuente, el logo, el formato gráfico original, así como el autor de la contribución.

La Revista se puede citar de forma abreviada con el acrónimo *DPC-RT*, indicando el año de edición y el fascículo.

La Revista asume el [Code of Conduct and Best Practice Guidelines for Journal Editors](#) elaborado por el COPE (*Comitte on Publication Ethics*).

La Revista cumple lo dispuesto en el Reglamento UE 2016/679 en materia de protección de datos personales ([clica aquí](#) para los detalles sobre protección de la privacy y uso de cookies).

Todas las contribuciones cuya publicación se propone serán examinadas previamente por la Dirección, que verificará la correspondencia con los temas tratados en la Revista y el respeto de los requisitos mínimos para su publicación.

En el caso de que se supere con éxito aquella primera valoración, la Dirección enviará la contribución de forma anónima a dos evaluadores, escogidos entre los miembros del *Editorial Advisory Board*, siguiendo criterios de rotación, de competencia por razón de la materia y atendiendo también al idioma del texto. Los evaluadores recibirán un formulario, que deberán devolver a la Dirección en el plazo indicado. En el caso de que la devolución del formulario se retrasara o no llegara a producirse, la Dirección se reserva la facultad de escoger un nuevo evaluador.

La Dirección comunicará el resultado de la evaluación al autor, garantizando el anonimato de los evaluadores. Si ambas evaluaciones son positivas, la contribución se publicará. Si alguna de las evaluaciones recomienda modificaciones, la contribución se publicará después de que su autor la haya revisado sobre la base de los comentarios recibidos y de que la Dirección haya verificado que tales comentarios han sido atendidos. La contribución no se publicará cuando uno o ambos evaluadores se pronuncien negativamente sobre su publicación.

La Dirección se reserva la facultad de publicar, en casos excepcionales, contribuciones que no hayan sido previamente sometidas a *peer review*. Se informará de ello en la primera página de la contribución, indicando las razones.

Si deseas proponer una publicación en nuestra revista, envía un mail a la dirección editor.criminaljusticenetwork@gmail.com. Las contribuciones que la Dirección considere de potencial interés para la Revista se someterán al proceso de *peer review* descrito arriba. Las contribuciones que se propongan a la Revista para su publicación deberán respetar los criterios de redacción (se pueden [descargar aquí](#)).



Diritto penale contemporaneo – Rivista trimestrale is an on-line, open-access, non-profit legal journal. All of the organisational and publishing partnerships are provided free of charge with no author processing fees. The journal, registered with the Court of Milan (n° 554 - 18/11/2011), is currently produced by the association “Progetto giustizia penale”, based in Milan and is published with the support of Bocconi University of Milan, the University of Milan, Roma Tre University, the University LUISS Guido Carli, the University of Barcelona and Diego Portales University of Santiago, Chile.

The journal welcomes unpublished papers on topics of interest to the international community of criminal scholars and practitioners in the following languages; Italian, Spanish, English, French, German and Portuguese. Each paper is accompanied by a short abstract in Italian, Spanish and English.

Visitors to the site may share, reproduce, distribute, print, communicate to the public, search and cite using a hyperlink every article published in the journal, in any medium and format, for any legal non-commercial purposes, under the terms of the Creative Commons License - Attribution – Non-commercial 3.0 Italy (CC BY-NC 3.0 IT). The source, logo, original graphic format and authorship must be preserved.

For citation purposes the journal's abbreviated reference format may be used: *DPC-RT*, indicating year of publication and issue.

The journal strictly adheres to the [Code of Conduct and Best Practice Guidelines for Journal Editors](#) drawn up by COPE (Committee on Publication Ethics).

The journal complies with the General Data Protection Regulation (EU) 2016/679 (GDPR) ([click here](#) for details on protection of privacy and use of cookies).

All articles submitted for publication are first assessed by the Editorial Board to verify pertinence to topics addressed by the journal and to ensure that the publication's minimum standards and format requirements are met.

Should the paper in question be deemed suitable, the Editorial Board, maintaining the anonymity of the author, will send the submission to two reviewers selected in rotation from the Editorial Advisory Board, based on their areas of expertise and linguistic competence. The reviewers are provided with a feedback form to compile and submit back to the editorial board within an established timeframe. If the timeline is not heeded to or if no feedback is submitted, the editorial board reserves the right to choose a new reviewer.

The Editorial Board, whilst guaranteeing the anonymity of the reviewers, will inform the author of the decision on publication. If both evaluations are positive, the paper is published. If one or both of the evaluations recommends changes the paper will be published subsequent to revision by the author based on the comments received and verification by the editorial board. The paper will not be published should one or both of the reviewers provide negative feedback.

In exceptional cases the Editorial Board reserves the right to publish papers that have not undergone the peer review process. This will be noted on the first page of the paper and an explanation provided.

If you wish to submit a paper to our publication please email us at editor.criminaljusticenetwork@gmail.com. All papers considered of interest by the editorial board will be subject to peer review process detailed above. All papers submitted for publication must abide by the editorial guidelines ([download here](#)).

<p>INTELLIGENZA ARTIFICIALE E DIRITTO PENALE</p> <p><i>INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y DERECHO PENAL</i></p> <p><i>ARTIFICIAL INTELLIGENCE AND CRIMINAL LAW</i></p>	<p><i>Criminal compliance e nuove tecnologie</i></p> <p><i>Criminal compliance y nuevas tecnologías</i></p> <p><i>Criminal Compliance and New Technologies</i></p> <p>Luca D'Agostino</p> <hr/> <p><i>La responsabilità penale del produttore di sistemi di intelligenza artificiale</i></p> <p><i>La responsabilidad penal del fabricante de sistemas de inteligencia artificial</i></p> <p><i>The Criminal Liability of Artificial Intelligence System Manufacturers</i></p> <p>Beatrice Fragasso</p> <hr/> <p><i>AI and Criminal Liability. Algorithmic Error and Human Negligence in the Context of the European Regulation</i></p> <p><i>IA e responsabilità penale. Errore dell'algoritmo e colpa della persona fisica nel contesto della regolamentazione europea</i></p> <p><i>IA y Responsabilidad Penal. Error de algoritmo y culpa de la persona natural en el contexto de la regulación europea.</i></p> <p>Marta Giuca</p> <hr/> <p><i>La responsabilità penale al tempo di ChatGPT</i></p> <p><i>La responsabilidad penal en la era de ChatGPT</i></p> <p><i>Criminal Liability in the Era of ChatGPT</i></p> <p>Leonardo Romanò</p> <hr/>	<p>1</p> <p>26</p> <p>46</p> <p>70</p>
<p>SPECIALE SU "SICUREZZA DELLO STATO E POTERI INVESTIGATIVI PARALLELI"</p> <p><i>ESPECIAL SOBRE "SEGURIDAD DEL ESTADO Y FACULTADES INVESTIGATIVAS PARALELAS"</i></p> <p><i>SPECIAL ON "STATE SECURITY AND PARALLEL INVESTIGATIVE POWERS"</i></p>	<p><i>Speciale su "Sicurezza dello Stato e poteri investigativi paralleli". Premessa</i></p> <p><i>Especial sobre "Seguridad del Estado y facultades investigativas paralelas". Premisa</i></p> <p><i>Special on "State security and parallel investigative powers". Introduction</i></p> <p>Donatella Curtotti</p> <hr/> <p><i>Agenzia per la cybersicurezza nazionale, sicurezza della Repubblica e investigazioni dell'Autorità giudiziaria</i></p> <p><i>Agencia Nacional de Ciberseguridad, Seguridad de la República italiana e investigación judicial</i></p> <p><i>National Cybersecurity Agency, Security of Italian Republic and Judicial Investigation</i></p> <p>Federico Niccolò Ricotta</p>	<p>92</p> <p>97</p>

	Le indagini d'intelligence e gli strumenti d'intercettazione preventiva	114
	<i>Investigaciones de inteligencia y herramientas de interceptación preventiva</i>	
	<i>Intelligence Investigations and Preventive Interception Tools</i>	
	Wanda Nocerino	
	Le inchieste dell'agenzia nazionale per la sicurezza del volo e i limiti all'attività della polizia giudiziaria	134
	<i>Las investigaciones de la Agencia de Seguridad Aeronáutica y los límites a la actividad de la policía judicial</i>	
	<i>Investigations by the National Agency for Flight Safety and the Limits to the Activity of the Judicial Police</i>	
	Ottavia Murro	
	Securitizzazione dell'Unione europea e poteri concorrenti. Dall'investigazione, alla prevenzione, all'osservazione	145
	<i>Securitización y competencias concurrentes en la Unión Europea. De la investigación a la observación y prevención</i>	
	<i>Securitization and Competing Powers in the European Union. From Investigation to Observation and Prevention</i>	
	Angela Procaccino	
<i>IL FOCUS SU...</i>	Il rinvio pregiudiziale in ambito penale e i problemi posti dalle sentenze interpretative della Corte di Giustizia	172
<i>FOCUS SOBRE...</i>	<i>La remisión prejudicial en materia penal y los problemas que generan las sentencias interpretativas del Tribunal de Justicia</i>	
<i>FOCUS ON...</i>	<i>The Preliminary Reference in Criminal Matters and the Issues Raised by Interpretative Judgments of the Court of Justice</i>	
	Alessandro Bernardi	
	The Crime of Money Laundering: A Touchstone for The Principles of Il Manifesto del diritto penale liberale e del giusto processo	213
	<i>Il reato di riciclaggio: un banco di prova per i principii del Manifesto del diritto penale liberale e del giusto processo</i>	
	<i>El delito de lavado de activos: una prueba para los principios del Manifesto del derecho penal liberal y del debido proceso</i>	
	Matthias Jahn, Federica Helferich	
	"Gimme Shelter": The Right to Silence for Silenced Migrant Victims	227
	<i>"Gimme Shelter": il diritto al silenzio per le vittime migranti silenziate</i>	
	<i>"Gimme Shelter": el derecho al silencio por las víctimas migrantes silenciadas</i>	
	Sara Bianca Taverriti	

SPECIALE SU “SICUREZZA DELLO STATO
E POTERI INVESTIGATIVI PARALLELI”

*ESPECIAL SOBRE “SEGURIDAD DEL ESTADO
Y FACULTADES INVESTIGATIVAS PARALELAS”*

*SPECIAL ON “STATE SECURITY
AND PARALLEL INVESTIGATIVE POWERS”*

- 92 **Speciale su “Sicurezza dello Stato e poteri investigativi paralleli”. Premessa**
Especial sobre “Seguridad del Estado y facultades investigativas paralelas”. Premisa
Special on “State security and parallel investigative powers”. Introduction
Donatella Curtotti
- 97 **Agenzia per la cybersicurezza nazionale, sicurezza della Repubblica
e investigazioni dell’Autorità giudiziaria**
*Agencia Nacional de Ciberseguridad, Seguridad de la República italiana
e investigación judicial*
*National Cybersecurity Agency, Security of Italian Republic
and Judicial Investigation*
Federico Niccolò Ricotta
- 114 **Le indagini d’intelligence e gli strumenti d’intercettazione preventiva**
Investigaciones de inteligencia y herramientas de interceptación preventiva
Intelligence Investigations and Preventive Interception Tools
Wanda Nocerino
- 134 **Le inchieste dell’agenzia nazionale per la sicurezza del volo e i limiti all’attività della polizia
giudiziaria**
Las investigaciones de la Agencia de Seguridad Aeronáutica y los límites a la actividad de la policía judicial
Investigations by the National Agency for Flight Safety and the Limits to the Activity of the Judicial Police
Ottavia Murro
- 145 **Securitizzazione dell’Unione europea e poteri concorrenti.
Dall’indagine, alla prevenzione, all’osservazione**
Securitización y competencias concurrentes en la Unión Europea.
De la investigación a la observación y prevención
Securitization and Competing Powers in the European Union.
From Investigation to Observation and Prevention
Angela Procaccino

Le inchieste dell’agenzia nazionale per la sicurezza del volo e i limiti all’attività della polizia giudiziaria

Las investigaciones de la Agencia de Seguridad Aeronáutica y los límites a la actividad de la policía judicial

Investigations by the National Agency for Flight Safety and the Limits to the Activity of the Judicial Police

OTTAVIA MURRO

Dottore di ricerca in Diritto e Procedura Penale, Avvocato

INDAGINI PRELIMINARI,
REGOLE PROBATORIE

INVESTIGACIONES PRELIMINARES,
REGLAS DE LA PRUEBA

PRE-TRIAL INVESTIGATION,
RULES OF EVIDENCE

ABSTRACTS

Il contributo analizza il ruolo investigativo dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), chiamata a svolgere le inchieste di sicurezza sugli incidenti o gravi inconvenienti che vedono coinvolti gli aeromobili dell’aviazione civile. Delineati i tratti generali dell’attività dell’Agenzia, si cercheranno di approfondire i punti di contatto – ovvero di frizione – tra il ruolo degli investigatori dell’ANSV e quello della polizia giudiziaria chiamata ad intervenire sulla scena del crimine, con un nodo finale da sciogliere: quale utilizzo processuale può avere l’attività inchiesta svolta dall’ANSV?

El artículo analiza el rol investigador de la Agencia Nacional de Seguridad Aeronáutica (ANSV, por sus siglas en italiano), encargada de llevar a cabo investigaciones de seguridad en accidentes o incidentes graves en los que se ven implicadas aeronaves civiles. Una vez esbozadas las características generales de la actividad de la Agencia, se examinarán los puntos de contacto -o más bien, de fricción- entre el papel de los investigadores de la ANSV y el de la policía judicial llamada a intervenir en el lugar del delito, con un nudo final por desentrañar: ¿qué utilidad puede tener la actividad investigadora llevada a cabo por la ANSV en el contexto de un procedimiento judicial?

The paper analyzes the investigative role of the National Flight Safety Agency (ANSV), called to carry out safety investigations on accidents or serious incidents involving civil aviation aircraft. Once the general features of the Agency’s activity have been outlined, we will try to deepen the points of contact - or friction - between the role of the ANSV investigators and that of the judicial police called to intervene on the crime scene, ultimately aiming to resolve the question: what procedural implications can arise from the investigative activities carried out by ANSV?

SOMMARIO

1. Sicurezza del volo: premessa. – 2. L'ANSV e l'inchiesta di sicurezza: profili generali. – 3. L'attività investigativa di sicurezza e la protezione delle prove: il ruolo dell'ANSV. – 4. Il coordinamento tra inchiesta ed indagine: l'art. 12 del Regolamento UE n. 966/2010. – 5. La spendibilità dell'inchiesta nel giudizio: dubbi, criticità, prospettive.

1. Sicurezza del volo: premessa.

È ormai noto che, con la globalizzazione, gli spostamenti delle persone abbiano assunto un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico, culturale e sociale; sicché la velocità dei trasporti ha visto un incremento dell'utilizzo dell'aereo che, nel tempo, è diventato un mezzo di comune utilizzo.

Sicurezza e prevenzione¹ rappresentano così le condizioni fondamentali di esistenza e di sviluppo dell'aviazione civile.

Non a caso, in materia aeronautica, la locuzione "sicurezza"² ha un significato ampio e racchiude una duplice funzione: la *safety*, ovvero la necessità di prevenire ogni eventuale incidente colposo, abbassando il rischio ad un livello accettabile; la *security*, intesa come prevenzione da ogni atto volontario ed illecito che pone in pericolo la sicurezza dell'aviazione civile³. In relazione al primo profilo va rilevato come la *safety* sia sempre più caratterizzata dall'evoluzione tecnica e, dunque, informatica, meccanica ed ingegneristica, tutte caratteristiche essenziali del trasporto dei velivoli; per tale motivo l'aviazione civile è in costante aggiornamento al fine di garantire la massima sicurezza di ogni volo. Sulla *security*, invece, ha profondamente inciso l'attentato dell'11 settembre 2001 che, per la prima volta nella storia, ha visto l'aeromobile trasformato in uno strumento di guerra terroristica, determinando un incremento costante e sempre più tecnologico di ogni misura di contrasto al terrorismo.

In tale contesto, nel quale appare insito il concetto di rischio, sono stati istituiti, a livello nazionale, diverse organizzazioni preposte alla sicurezza: l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC), Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile italiana, che ha anche il compito di definire e coordinare le misure di sicurezza del trasporto aereo, svolgendo funzioni sia in tema di *security*, sia di *safety*⁴; l'Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV), i cui compiti sono l'organizzazione e l'esercizio dei servizi del traffico aereo generale, delle telecomunicazioni ed informazioni aeronautiche, dei servizi meteorologici aeroportuali; nonché della movimentazione degli aeromobili sulle aree di manovra⁵.

Sempre in ottica preventiva, al fine di migliorare le condizioni di sicurezza del volo, è stata, altresì, istituita l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza dei Voli (ANSV) che ha il compito di svolgere le inchieste di sicurezza relative agli incidenti ed agli inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile; di identificare le cause degli eventi, di assicurare il miglioramento della sicurezza del volo⁶. Ed è proprio tale Agenzia a destare l'attenzione del giurista, poiché le inchieste di sicurezza, se da un lato rivestono un ruolo fondamentale nella prevenzione degli incidenti, dall'altro pongono non poche problematiche in merito al delicato rapporto tra l'Agenzia e l'autorità giudiziaria.

¹ PELLEGRINO (2005), p. 171.

² Va precisato che a livello normativo non esiste una definizione di sicurezza dell'aviazione civile, sul punto, DE LUCA (1973), p. 31. Tuttavia, nel provare a definire il concetto di sicurezza aerea - senza alcuna pretesa di esaustività - si può ritenere che questa sia, in via generale, l'insieme di leggi, regolamenti, ordini e procedure, di natura preventiva, aventi lo scopo di contenere i rischi ad un livello accettabile.

³ Per un approfondimento si rimanda a COMENALE PINTO (2005), p. 53; GRIGOLI (1990), p. 211; PELLEGRINO (2007), pp. 53-54; VERMIGLIO (2008), p. 145.

⁴ L'ENAC deve anche certificare e controllare le condizioni di sicurezza degli aeromobili; controllare la qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo; provvedere alla certificazione del personale di volo e di terra; provvedere al rilascio delle licenze di trasporto passeggeri e merci per le compagnie aeree; provvedere alla certificazione delle ditte di costruzione e manutenzione degli aeromobili. *Safety* e *Security* sono, dunque, di diretta competenza dell'ENAC. L'ampio spettro di attività affidate all'Ente è strettamente connesso alla circostanza che la sicurezza viene influenzata da almeno tre fattori: uomo, macchina ed ambiente; per un approfondimento, si rimanda a *La sicurezza del volo. La Security*, in www.enac.gov.it; *La sicurezza del volo. La Safety*, in www.enac.gov.it. Sul ruolo svolto dall'Agenzia, MASTRANDREA (2000), p. 533.

⁵ Sul tema, COMENALE PINTO (2005), p. 107.

⁶ Per un approfondimento sulle inchieste di sicurezza, CAMARDA (1998), pp. 106 ss.; POZZI (2002), pp. 635 ss. In senso più ampio, SAITTA (1970), p. 981.

2.

L'ANSV e l'inchiesta di sicurezza: profili generali.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, istituita con il d.lgs. 25 febbraio 1999 n. 66, (successivamente modificato dal DPR 5 ottobre 2010 n. 189) è un'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile; è pubblica, permanente, caratterizzata da ampia autonomia⁷ ed indipendenza⁸, posta in posizione di terzietà rispetto al sistema dell'aviazione civile e sottoposta alla vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri⁹.

Le modalità di operare dell'Agenzia sono delineate prevalentemente dall'ordinamento internazionale, ovvero dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale¹⁰, nonché da quello europeo che vede nel Regolamento UE n. 996/2010 (di seguito anche Regolamento) la sua fonte principale¹¹.

All'ANSV sono demandati specifici compiti che possono essere suddivisi in due macro categorie: a) lo svolgimento, a fini esclusivamente di prevenzione, di inchieste di sicurezza relative agli incidenti e agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile, emanando, se necessario, le opportune raccomandazioni di sicurezza b) lo svolgimento di attività di studio e di indagine per contribuire al miglioramento della sicurezza del volo.

Va sin da subito precisato che l'inchiesta aeronautica ha quale unico fine la prevenzione e non l'individuazione di colpe o responsabilità¹²; essendo strumentale solo alla realizzazione di un elevato livello di sicurezza. Appare dunque corretto ritenere che la *mission* dell'ANSV sia tutelare «la pubblica incolumità attraverso lo svolgimento di una efficace azione di prevenzione in campo aeronautico»¹³. L'obiettivo è dunque la c.d. *just culture*, concetto rinvenibile nelle fonti sovranazionali¹⁴ e sintetizzabile in quella «cultura nella quale gli operatori di prima linea non vengono puniti per azioni, omissioni o decisioni da essi adottate che siano proporzionali alla loro esperienza ed addestramento, ma nella quale non sono tollerate colpe gravi, violazioni intenzionali o atti dolosi»¹⁵. Sicché nella logica della generalprevenzione, l'indagine mira a creare futura sicurezza, a prevenire altri errori, ad elaborare modelli di condotta (sempre perfezionabili).

Delineata, seppure in via generale, la *mission* dell'Agenzia, bisogna comprendere quali inchieste essa deve o può svolgere, e su quali, invece, non ha alcuna facoltà investigativa.

Le inchieste di sicurezza sono, infatti, disciplinate dall'art. 5 del Regolamento UE n. 996/2010 e si suddividono in obbligatorie e facoltative: le prime attengono agli incidenti aerei o inconvenienti gravi¹⁶ in cui sia coinvolto un aeromobile civile¹⁷; le seconde a incidenti o

⁷ È lo stesso art. 1 del Decreto istitutivo dell'Agenzia che, da un lato, le conferisce “autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria” e, dall'altro, ne riconosce l'indipendenza di giudizio e di valutazione”.

⁸ L'indipendenza non va tuttavia intesa «come mancata soggezione all'indirizzo politico-amministrativo dello Stato», poiché essa è da intendersi come una potestà decisionale e operativa autonoma, sganciata da altri poteri pubblici, ma non come potere di autogoverno, sul punto, PELLEGRINO (2005), p. 170.

⁹ Diversamente da quanto accade per le altre istituzioni aeronautiche, quali ENAC ed ENAV, che invece sono sotto il controllo del Ministero dei trasporti.

¹⁰ Meglio noto come Allegato 13 ICAO “*Air Accident and Incident Investigation*”.

¹¹ Va precisato che l'ANSV, essendo tenuta all'osservanza della normativa internazionale e UE in materia di inchieste di sicurezza, è soggetta, periodicamente, ad attività di verifica dei propri standard e delle proprie prassi investigative, sia sotto forma di *audit*, sia sotto forma di *peer review*; sul punto *Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia anno 2021*, in *ansv.it*, p. 7.

¹² Sul punto, FRANCHI (2013), p. 390. Inoltre, il Regolamento UE 996/2010 dà la seguente definizione di inchiesta di sicurezza: «un insieme di operazioni svolte da un'autorità investigativa per la sicurezza ai fini della prevenzione degli incidenti ed inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di dati, l'elaborazione di conclusioni, la determinazione della causa o delle cause e/o di fattori concorrenti e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza». Per un approfondimento della natura delle inchieste si rimanda a ANTONINI (1997), pp. 51 ss.

¹³ Così, *Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV*, cit., p. 8.

¹⁴ Il concetto di *just culture* è stato formalizzato da ICAO (*International Civil Aviation Organization*), agenzia specializzata della Nazioni Unite per il trasporto aereo, nonché successivamente recepito nel Regolamento UE n. 691/2010.

¹⁵ Così, DEKKER (2012), p. 72. L'espressione è anche ripresa da FERRO (2015), p. 58.

¹⁶ Per le definizioni complete di “incidente”, “inconveniente grave” e “inconveniente” si rimanda al Regolamento UE n. 996/2010; tuttavia, in via generale, per “incidente” (*accident*), si intende un evento nel quale una persona riporta lesioni gravi o mortali; ovvero l'aeromobile riporta un danno o un'avaria che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato; l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile. Per “inconveniente grave” (*serious incident*) si intende un evento le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente. Per “inconveniente” (*incident*) si intende un evento, diverso da un incidente, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni. Per un'analisi approfondita si rimanda a *Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV*, cit., p. 7. A livello definitorio un'importante novità attiene all'inclusione degli aeromobili a pilotaggio remoto negli oggetti di investigazione da parte dell'Agenzia, allorché si verifichi un incidente o inconveniente grave. Sussiste così l'obbligo di inchiesta di sicurezza - in ottica di prevenzione - anche per questi mezzi e ciò in considerazione del crescente loro impiego; sul punto, FRANCHI (2010), pp. 1213 - 1232.

¹⁷ In materia di obbligatorietà di svolgimento dell'inchiesta di sicurezza, l'art. 5 del Regolamento UE 2018/113914 introduce una importante

inconvenienti gravi nei quali siano coinvolti altri tipi di aeromobili, purché l'inchiesta sia utile in termini di prevenzione e per trarre insegnamenti sul piano della sicurezza. Sussiste invece l'incompetenza ad investigare relativamente ad incidenti o inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili militari o di Stato (art. 3, comma 1, D. Lgs. 25 febbraio 1999, n. 66).

Merita di essere segnalata anche la deroga all'obbligo di investigare, introdotta per ridurre il numero di inchieste di sicurezza su eventi che, in un'ottica di prevenzione, appaiono meno significativi, al fine di consentire all'Agenzia di concentrare le risorse sugli incidenti o inconvenienti gravi la cui comprensione consenta di migliorare sensibilmente i livelli di sicurezza del volo. Più precisamente, l'agenzia può, discrezionalmente, decidere di non investigare su incidenti o inconvenienti gravi nei quali sia coinvolto, ad esempio, un aeromobile senza equipaggio; ovvero qualora nell'incidente/inconveniente grave sia coinvolto un aeromobile con equipaggio con una massa massima al decollo uguale o inferiore a 2250 kg¹⁸.

Va comunque precisato come tutte le inchieste si devono concludere con la predisposizione di una relazione finale che deve essere resa pubblica nel più breve tempo possibile, auspicabilmente entro dodici mesi dall'accadimento dell'evento (termine ordinatorio)¹⁹. Nel caso il suddetto termine non possa essere rispettato, l'autorità investigativa è tenuta a pubblicare una dichiarazione almeno ad ogni anniversario dell'evento.

Delineate le caratteristiche generali dell'inchiesta di sicurezza, pare opportuno spostare l'attenzione sulle attività investigative che può svolgere l'Agenzia e sui punti di connessione con le indagini penali, al fine di volgere poi lo sguardo verso l'utilizzo dell'inchiesta di sicurezza nell'eventuale giudizio penale.

3. L'attività investigativa di sicurezza e la protezione delle prove: il ruolo dell'ANSV.

L'Agenzia, al fine di espletare al meglio le sue funzioni, ha specifiche prerogative finalizzate all'acquisizione degli elementi di prova necessari alla sua inchiesta; non a caso il “*considerando*” n. 21 del Regolamento UE n. 996/2010 precisa che “l'inchiesta di sicurezza è efficiente solo se gli elementi di prova importanti sono adeguatamente conservati”.

Nel dettaglio, l'investigatore incaricato gode di un ventaglio di poteri declinati preliminarmente dall'art. 11 del Regolamento suddetto e che spaziano dall'accesso ai luoghi e all'aeromobile senza restrizioni, né ostacoli; al rilevamento e recupero delle prove per effettuare esami ed analisi; all'accesso immediato ai registratori di volo e a qualsiasi altra registrazione pertinente; alla facoltà di chiedere l'autopsia anche quando l'autorità giudiziaria non la deve disporre²⁰; all'accesso ai risultati autoptici e ad ogni altro campione prelevato; sino alla possi-

novità rispetto all'art. 4, comma 1, della Direttiva CE 94/56 ed all'art. 826 cod. nav., che prevedevano che tutti gli incidenti e tutti gli inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile fossero oggetto di inchiesta da parte dell'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile.

¹⁸ Oggi, «è venuto meno l'obbligo di svolgere un'inchiesta di sicurezza per gli incidenti e per gli inconvenienti gravi occorsi alle seguenti categorie di aeromobili: aeromobili storici non complessi progettati prima del 1 o gennaio 1955 e la cui produzione sia cessata prima del 1 o gennaio 1975 oppure aeromobili di chiaro interesse storico; aeromobili specificatamente progettati o modificati per scopi di ricerca, sperimentazione o scientifici e suscettibili di essere prodotti in un numero molto limitato; aeromobili autoconstruiti per fini di uso proprio e senza obiettivi commerciali; aeromobili che siano stati in servizio presso forze armate; mezzi con una massa massima al decollo non superiore ad un determinato peso indicato espressamente nel predetto allegato II; aeromobili a pilotaggio remoto con massa operativa non superiore a 150 chilogrammi»; così FRANCHI (2013), pp. 391 ss.; ID. (1997), pp. 39 - 44. In ogni caso, gli incidenti o i gravi inconvenienti vanno comunicati all'Agenzia e sono obbligati alla comunicazione le persone coinvolte, nonché all'ENAC, all'autorità di pubblica sicurezza e ad ogni altra pubblica autorità. Per persona coinvolta si intende il proprietario, un membro dell'equipaggio, l'esercente dell'aeromobile coinvolti in un incidente o inconveniente grave; qualsiasi persona coinvolta nella manutenzione, nella progettazione, nella costruzione dell'aeromobile, nell'addestramento del suo equipaggio; qualsiasi persona coinvolta nelle attività di controllo del traffico aereo, nelle informazioni di volo, nei servizi aeroportuali, che abbia fornito servizi per l'aeromobile; il personale dell'autorità nazionale dell'aviazione civile; il personale dell'AESA (art. 2 Regolamento).

¹⁹ La previgente normativa distingueva tra relazione di inchiesta (in caso di incidente) e rapporto di inchiesta (in caso di inconveniente grave), prevedendo la massima diffusione delle relazioni ed una diffusione controllata dei rapporti (artt. 7 e 8 Direttiva CE 94/56, ripresi dall'art. 12, d.lgs. n. 66/1999). Oggi, invece, vi è un'unica tipologia di atto che prescinde dall'evento oggetto di indagine.

²⁰ In merito all'esame autoptico è utile richiamare la nota del Ministero della Giustizia con cui si è dato un positivo riscontro alla raccomandazione di sicurezza dell'ANSV n. 18/1546-08/2/A/09, che chiedeva di sensibilizzare tutte le Procure della Repubblica sulla necessità che, in caso di piloti deceduti in incidenti aerei, la relativa sepoltura non sia eseguita prima di aver sentito l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. In particolare, l'ANSV auspica che la competente autorità giudiziaria disponga l'autopsia sui corpi dei piloti deceduti tutte le volte in cui tale accertamento appare assolutamente necessario per il regolare svolgimento dell'inchiesta tecnica. Il Ministero della giustizia ha così indirizzato una nota ai Procuratori generali presso le Corti di appello, precisando che “*laddove l'autorità giudiziaria ritenga che non sussistano le condizioni*

bilità di convocare ed ascoltare i testimoni.

Si delinea così un ampio spettro di poteri investigativi dell'Agenzia, la quale gode di un immediato ed incondizionato accesso alle fonti di prova, in cui il dominio dell'autorità giudiziaria sulla scena del crimine e sugli elementi di prova pare scontrarsi - e dunque sbiadire - innanzi all'equiparazione dell'indagine di sicurezza con quella giudiziaria²¹.

Più nel dettaglio, gli investigatori dell'ANSV hanno dei veri e propri poteri investigativi che - di regola - sono di appannaggio della polizia giudiziaria (accertamenti urgenti, ispezioni, perquisizioni, audizione delle persone informate). Ed appare di tutta evidenza la profonda distinzione, in merito alle garanzie, tra gli atti svolti dagli investigatori dell'Agenzia e quelli, invece, svolti dall'autorità giudiziaria. Evidenti appaiono, infatti, le ricadute sul diritto di difesa dell'indagato, quantomeno in merito alla disciplina degli avvisi, alla facoltà di nominare il difensore e al diritto al silenzio.

Nel contempo, in tema di protezione delle prove, l'art. 13 del Regolamento, al fine di stabilire un equilibrio (o meglio una gerarchia) tra i diversi corpi investigativi - dispone che nessuno, prima dell'arrivo degli investigatori, possa modificare lo stato del luogo dell'incidente, prelevare campioni, intraprendere movimenti o effettuare campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto o del suo relitto²².

In questa sede, e sempre in relazione all'attività investigativa, non si può tralasciare un ulteriore profilo: trattandosi di indagini a forte caratura specialistica, gli accertamenti tecnici possano costituire una prassi, piuttosto che un'eccezione. Sicché l'art. 12 del Regolamento disciplina, in via generale, quantomeno la facoltà di svolgere esami o analisi che possono modificare, alterare o distruggere, gli elementi di prova, prevedendo - a tal fine - la necessità di un preventivo accordo con l'autorità giudiziaria per garantire la cooperazione tra tutti i soggetti chiamati ad operare (*infra* par. 4).

In tale contesto emerge, tuttavia, la criticità connessa alla necessità di corredare rilievi ed accertamenti a rigorose regole di cautela, qui del tutto assenti e non contemplate neanche negli accordi con le procure (*infra* par. 4). E', infatti, ormai noto come tali attività plasmano e condizionano i successivi accertamenti e rappresentano una fase investigativa di estrema delicatezza, in quanto assicurano le fonti di prova al futuro processo²³; sicché l'Agenzia gode di plurimi strumenti di indagine che rappresentano, ed è inutile negarlo, la più efficace tecnica di accertamento del fatto che viene utilizzata con ampiezza di poteri, in una disinvolta discrezionalità e con evidente riduzione (*rectius* annullamento) dei diritti difensivi dell'indagato. Non stupisce, infatti, come mai nel Regolamento sia nominato il "difensore" che, nel nostro codice, risulta invece protagonista insieme all'accusa e, con l'introduzione della L. 397/2000, può difendere anche "ricercando" le prove. Per comprendere l'entità del problema, e non potendo in tale sede affrontarlo in modo approfondito, basti precisare che le indagini difensive non sono contemplate dal Regolamento, né dagli accordi con le procure, apparendo dunque negato (o reso estremamente difficile) ogni spazio all'indagine tecnica del difensore.

In tale quadro normativo, sembrano delinarsi le prime collisioni ed interferenze tra il Regolamento UE n. 966/2010 e le regole del codice di rito. In particolare, si pensi agli obblighi di informazione gravanti sul pubblico ministero ma, di converso, non previsti in caso di inchiesta di sicurezza, che prosegue senza assicurare alcuna garanzia all'indagato, con il conseguente e concreto rischio di una trasmigrazione degli atti di inchiesta, viziati in punto di garanzie, nel fascicolo per il dibattimento (*infra* par. 5).

di legge per disporre l'autopsia sul cadavere di persona deceduta in seguito ad incidente aereo, appare comunque necessario porre la salma a disposizione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, affinché quest'ultima possa procedere in via amministrativa, in esecuzione dell'obbligo gravante sullo Stato italiano (in virtù di quanto previsto dal citato Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale); in ansv.it.

²¹ Non a caso, e proprio a ribadire una pari dignità tra investigatori e inquirenti, l'art. 11 del Regolamento UE n. 966/2010 sottolinea l'indipendenza di chi partecipa alle inchieste di sicurezza che "non accetta istruzioni da persone diverse dall'investigatore incaricato o dal rappresentante accreditato".

²² Le uniche manovre consentite sono strettamente connesse a ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite; in tal caso è necessaria una previa autorizzazione esplicita delle autorità responsabili del sito e, ove possibile, in consultazione con la stessa autorità investigativa per la sicurezza. Invero, già prima dell'entrata in vigore del Regolamento UE 966/2010, il Ministero della giustizia aveva trasmesso ai Procuratori Generali presso le Corti d'Appello la nota «*m_dg.DAG.30/01/2008.0014513*», con la quale lo stesso Ministero invitava ad evitare, nel caso di un incidente aereo e nell'immediatezza successiva all'evento, compatibilmente con le azioni di primo soccorso e salvataggio, manomissioni o alterazioni delle evidenze prima dell'arrivo degli investigatori dell'ANSV, al fine di non compromettere l'acquisizione degli elementi necessari all'accertamento delle cause; sul tema FRANCHI (2013), p. 392.

²³ Ampiamente sul tema, CURTOTTI (2013), pp. 7 e ss., L'A. evidenza come l'atto tecnico di indagine, quale antecedente della c.d. prova tecnica, richiede anche particolari competenze tecniche-scientifiche e la necessità di esperti. Sul tema, tra i tanti, anche CONTI (2013), pp. 87 ss.; FELICIONI (2012), *passim*; GIUNCHEDI (2009), *passim*; SPANGHER (2013), pp. 1 - 3.

Ma i segmenti in collisione appaiono plurimi, come quello tra gli accertamenti urgenti di cui all'art. 11 del Regolamento e all'art. 354 c.p.p. ove quest'ultimo prevede che le tracce e le cose pertinenti al reato siano curate dall'autorità giudiziaria. Il Regolamento, invece, riconosce medesimi diritti agli investigatori dell'ANSV, conferendo a questi un potere non solo speculare, ma anche sovraordinato, rispetto a quello che l'ordinamento giuridico italiano attribuisce al pubblico ministero e alla polizia giudiziaria.

Si tratteggia così il perimento della questione: nessun dubbio che la norma europea - in caso di incidenti o gravi inconvenienti aerei - ridimensioni il potere dell'autorità giudiziaria, la quale non può assumere alcuna decisione che vada a compromettere il corretto svolgimento delle inchieste di sicurezza²⁴. Di qui, però, la necessità di comprendere come le due forze investigative si devono coordinare tra di loro nel rispetto di un giusto ed auspicabile equilibrio tra esigenze di prevenzione ed esigenze di giustizia; il tutto sotto la rigida convinzione che il Regolamento non è stato scritto pensando alle esigenze di una indagine penale, né è stato stilato per tutelare eventuali diritti dell'indagato (persona fisica o ente), ma - in un'ottica di sicurezza - viene strutturato al sol fine di agevolare tutte le attività tecniche degli investigatori dell'aeronautica civile, affinché siano individuate, nel minor tempo possibile, le cause dell'incidente o del grave inconveniente, prevenendone così la ripetizione.

4.

Il coordinamento tra inchiesta ed indagine: l'art. 12 del Regolamento UE n. 966/2010.

Prima dell'entrata in vigore del Regolamento le attività delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile risultavano inibite e compresse dall'autorità giudiziaria, essendo a queste subordinate. Le criticità del rapporto tra l'inchiesta di sicurezza e quella penale sono diventate, così, una parte essenziale del Regolamento che ha creato un nuovo equilibrio tra i diversi piani di indagine.

È emblematico come già nei "considerando" (nn. 20 e 23) si faccia un esplicito riferimento al rapporto tra le due autorità investigative, garantendo, sin da subito, all'Agenzia la possibilità di svolgere i suoi compiti nelle migliori condizioni possibili, con accesso immediato e illimitato alla scena del crimine, con conseguente messa a disposizione di tutti gli elementi necessari per soddisfare le esigenze dell'inchiesta di sicurezza, senza tuttavia compromettere gli obiettivi dell'inchiesta giudiziaria ("considerando" n. 20). Nel contempo, stante una sovrapposizione di attività di indagine, il "considerando" n. 23 definisce il punto di equilibrio tra i vari interessi contrapposti (prevenzione di incidenti futuri e buona amministrazione della giustizia), decretando senza indugi come l'interesse pubblico generale veda nella sicurezza la sua massima esplicazione.

E se la terminologia gioca un ruolo importante nel comprendere la *ratio* sottesa ad un dettato normativo, non sfugge come l'art. 11 del Regolamento, nel disciplinare i poteri degli investigatori dell'aeronautica, ripete - in relazione all'operato di questi - parole come "*immediatamente*"; "*senza restrizioni*"; "*senza ostacoli*", sottolineando come ogni possibile compressione e limitazione sull'inchiesta di sicurezza può, in potenza, comprometterne l'esito, con conseguenze drammatiche per la sicurezza.

Onde evitare una collisione tra le due attività di indagine, l'art. 12 del Regolamento introduce il c.d. accordo tra investigatori per la sicurezza e autorità giudiziaria. La norma, al fine di garantire che l'indagine tecnica sia condotta con diligenza ed efficienza, prevede che l'accordo preliminare disciplini precise attività di ricerca della prova e segnatamente a) l'accesso al luogo dell'incidente; b) la conservazione delle prove e l'accesso alle stesse; c) i resoconti iniziali sullo stato di ciascuna operazione; d) gli scambi d'informazioni; e) l'utilizzo appropriato delle informazioni di sicurezza. Infine, tali accordi disciplinano anche le modalità di risoluzione dei conflitti tra i due corpi investigativi.

Due le doverose precisazioni: tali accordi non sono consequenziali all'evento, bensì già predefiniti rispetto al verificarsi di qualsiasi possibile accadimento oggetto di inchiesta di sicurezza. Essi sono di portata generale e rappresentano un preciso punto di riferimento per le condotte da seguire. Il fine di tali accordi (che, come vedremo, ha dato origine ai protocolli

²⁴ Sul punto, FRANCHI (2013), p. 393.

tra le Procure e l'Agenzia) è quello di garantire coordinamento tra investigatori e inquirenti e, nel contempo, rappresenta un punto di riferimento a cui richiamarsi in caso di problematiche concrete²⁵.

E se l'auspicio è la cooperazione, l'art. 12 del Regolamento non si esime dal rimarcare che il conflitto di competenze vede sempre una sovrapposizione di piani investigativi ove, tuttavia, l'Agenzia appare essere sovraordinata rispetto alla polizia giudiziaria. Nello specifico, nell'ipotesi in cui si debba procedere con accertamenti tecnici non ripetibili sui registratori di volo (c.d. scatola nera) e non si sia ottenuto l'accordo preliminare entro un termine ragionevole (non superiore alle due settimane successive alla richiesta), l'investigatore incaricato può liberamente effettuare esami, analisi e quant'altro sia utile alla conservazione degli elementi probatori. Tale disposizione è l'esempio concreto della supremazia delle esigenze di sicurezza e di prevenzione su quelle di giustizia.

Emerge anche la soccombenza delle norme del codice di rito rispetto a quelle del Regolamento, fonte normativa primaria direttamente applicabile. Non a caso, proprio per l'immediata obbligatorietà e diretta applicabilità del regolamento comunitario²⁶, l'ANSV ha sottoscritto gli accordi preliminari²⁷ con tutte le Procure della Repubblica presso i Tribunali ordinari²⁸ e presso i Tribunali per i minorenni. Si è assistito così alla trasposizione, in specifici protocolli, delle norme contenute nel Regolamento; più nel dettaglio, gli accordi tratteggiano la cooperazione e la collaborazione tra i due poteri investigativi, indicando regole, procedure e modalità per lo svolgimento degli atti nel pieno rispetto della normativa europea.

Appare così opportuno delineare i tratti salienti degli accordi tra Procure e ANSV che ricalcano la Circolare del 7 marzo 2013 del Ministero della Giustizia²⁹, anch'essa ispirata al principio di massima collaborazione possibile tra Autorità Giudiziaria e incaricati dell'Agenzia e finalizzata a rendere immediatamente operativo il Regolamento.

Il primo aspetto disciplinato nei protocolli attiene alla comunicazione di apertura di inchiesta, onerando, così, sia il pubblico ministero, sia l'Agenzia di comunicare all'altro corpo investigativo l'apertura di un'indagine, ovvero di una inchiesta. Lo scambio di tale informazione consente l'inizio delle distinte attività di indagine che potremmo definire parallele, indipendenti ed autonome.

Dalla lettura dei protocolli, si evince l'importanza che si riserva alla fase di analisi della scena del crimine e all'acquisizione degli elementi di prova; non a caso si disciplinano sia l'accesso ai luoghi, sia la preservazione degli stessi, nonché gli accertamenti tecnici irripetibili, l'analisi dei registratori di volo, gli esami autoptici e la conservazione degli elementi di prova.

E dunque, nell'immediatezza dell'evento, la zona deve essere delimitata e vigilata consentendo l'ingresso ai soli mezzi di soccorso e alle sole autorità investigative. Ed è proprio in relazione a tale ultimo aspetto che bisogna sottolineare come la polizia giudiziaria, seppure può accedere ai luoghi ed effettuare i primi rilievi ed accertamenti urgenti, non può svolgere alcune attività di ricerca della prova che possa manomettere, modificare, rimuovere o alterare le evidenze, fino al momento in cui gli agenti dell'ANSV non arrivano sulla scena del crimine. Sono, infatti, quest'ultimi a coordinare le suddette operazioni.

La cooperazione tra autorità investigative sembra cedere il posto, dunque, ad una vera e propria inibizione dei poteri della polizia giudiziaria che è chiamata ad operare con un ruolo - quantomeno nella fase di preservazione dello stato dei luoghi - subordinato rispetto agli investigatori tecnici.

Sia la polizia giudiziaria (coordinata dal p.m.), sia gli investigatori dell'Agenzia, possono accedere al luogo dell'incidente, tuttavia, mentre per i primi i protocolli si limitano a garantire

²⁵ Nel 2014 l'ANSV e il Ministero della giustizia hanno definito lo schema di accordo preliminare ex art. 12, paragrafo 3, Regolamento UE n. 996/201016, finalizzato a favorire il coordinamento tra l'ANSV e l'autorità giudiziaria nel caso in cui, sul medesimo evento, siano avviate sia l'inchiesta di sicurezza, sia l'indagine penale. L'accordo in questione, dopo aver riaffermato il principio secondo cui l'indagine penale dell'autorità giudiziaria e l'inchiesta di sicurezza dell'ANSV sono autonome l'una rispetto all'altra, punta ad agevolare la cooperazione tra la stessa autorità giudiziaria e gli investigatori dell'ANSV e di consentire a questi ultimi di svolgere puntualmente ed efficacemente i propri compiti anche quando siano in corso indagini penali. Sul punto, *Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV - Anno 2020*, cit. p. 11 ss.

²⁶ Sui regolamenti europei e sulla diretta applicabilità, ADAM e TIZZANO (2010), p. 143.

²⁷ Va rilevato come il testo di tutti gli accordi sottoscritti dall'ANSV con l'autorità giudiziaria sia identico a quello dell'accordo preliminare tipo originariamente predisposto dall'ANSV e dal Ministero della giustizia.

²⁸ Originariamente le Procure della Repubblica presso i Tribunali ordinari erano 153, scese poi a 140 a seguito della soppressione di numerosi uffici giudiziari all'esito della complessa procedura di revisione delle circoscrizioni giudiziarie, attuata, da ultimo, con il decreto legislativo 19 febbraio 2014 n. 14. L'ANSV nel 2015 completava tutte le sottoscrizioni con le Procure; *Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV - Anno 2020*, cit. p. 12.

²⁹ Ampiamente sulla Circolare, PACIARONI (2015), p. 61.

l'esercizio di tale facoltà, per i secondi si sottolinea, in armonia con le disposizioni del Regolamento, la possibilità di accesso immediato e libero alla scena del crimine. Trapela, tra le righe dei protocolli, la possibilità riservata agli investigatori dell'ANSV di procedere ai primi accertamenti senza dover neanche attendere l'arrivo o l'autorizzazione dell'autorità giudiziaria.

Nel volgere lo sguardo alla conservazione dei beni oggetto di sequestro, si rimarca come questa viene concordata dal pubblico ministero con l'ANSV in merito alle modalità e al luogo, al fine di garantire una corretta catena di custodia, permettendo agli investigatori di sicurezza di accedere al luogo di custodia per svolgere tutte le attività necessarie allo svolgimento dell'inchiesta. In tal caso, vi è la facoltà - ma non l'obbligo - per l'autorità giudiziaria di nominare un ufficiale di p.g. che possa assistere all'accesso degli investigatori al luogo di custodia.

Inutile rimarcare come la principale differenza tra i due corpi investigativi si annida nell'applicabilità delle regole e delle garanzie del codice di rito solo alla polizia giudiziaria, decretando di converso un *vulnus* di tutele nell'attività paritetica svolta dagli investigatori.

Peculiare è il sequestro del registratore di volo che, tra tutti gli elementi probatori, è sicuramente quello più importante ai fini della ricostruzione dell'incidente. Questo, infatti, viene preso in consegna non già dalla polizia giudiziaria, bensì dall'ANSV che, solo nell'ipotesi in cui deve svolgere accertamenti tecnici irripetibili, informa il pubblico ministero che procede nel rispetto delle norme del codice di rito. Ed è questo l'unico accertamento che vede operare le regole del codice di procedura penale, pena l'inutilizzabilità dei risultati nel processo.

Infatti, gli accertamenti tecnici irripetibili prevedono un accordo tra i due corpi investigativi solo in merito alle procedure tecniche da utilizzare, al fine di non alterare o disperdere materiale probatorio³⁰. Nel caso in cui la persona indagata formuli richiesta di incidente probatorio, viene informato l'ANSV che ha facoltà di partecipare ed avere copia degli esiti dello stesso.

Infine, nell'ipotesi in cui non sussistano le condizioni di cui all'art. 116 disp. att. c.p.p. e il pubblico ministero non dispone l'autopsia, l'ANSV può chiedere di procedere a tale esame in via amministrativa.

Nel quadro delineato emerge come le due inchieste, seppure tra loro intersecate, siano indipendenti, ciascuna finalizzata a soddisfare le proprie esigenze e gli estesi poteri dell'Agenzia, nonostante determinano delle interferenze con alcune norme del codice di rito, risultano ancorati alla superiorità della fonte normativa (il Regolamento), linea di indirizzo alla quale l'autorità giudiziaria non può non uniformarsi. Sul piano investigativo si può, così, ritenere che le esigenze di giustizia sono state subordinate a quelle di prevenzione poiché, nel bilanciamento dei diversi interessi in gioco, risulta sempre preminente l'interesse pubblico generale.

5. La spendibilità dell'inchiesta nel giudizio: dubbi, criticità, prospettive.

L'analisi fin qui condotta sembra condurci al successivo segmento procedimentale: il dibattimento. La questione è, infatti, connessa all'uso processuale dell'inchiesta tecnica, all'efficacia probatoria dei dati acquisiti, al valore ai fini del libero convincimento del giudice, all'utilizzo ai fini decisori³¹. Questione resa ancor più spinosa a causa dalla soccombenza - sopra delineata - delle norme del codice di rito sotto il peso del Regolamento, con la conseguente assenza (anche nei protocolli) di una disciplina finalizzata a garantire l'osservanza delle norme codicistiche ogniquale volta sia prevedibile che da un determinato accertamento possa profilarsi l'esistenza di un reato³².

Preliminarmente, va segnalata l'assenza di rimandi alla disciplina degli artt. 220 e 223 norme cord. c.p.p., *vulnus* che segna una netta distinzione tra gli atti degli investigatori di sicurezza e quelli di investigazione penale, circostanza che determina l'impossibilità di assoggettare gli atti dell'inchiesta di sicurezza alle norme del codice di rito e dunque, ad esempio, al regime delle invalidità. Né vi è una distinzione tra le attività compiute prima e quelle effettuate dopo l'individuazione degli indizi di reato, con il rischio che l'inchiesta possa divenire un *escamotage*

³⁰ Nel caso in cui non si raggiunga un accordo la composizione del conflitto viene disciplinata dal protocollo stipulato con la Procura di riferimento, ove di regola si prevede che la risoluzione del contrasto sia demandata ad un immediato incontro tra Procuratore della Repubblica e Presidente ANSV, *ex multis*, Protocollo ANSV e Procura di Modena del 12.05.2015.

³¹ In argomenti, tra i tanti, UBERTIS (2016), pp. 1192 ss.

³² Sul punto si rimanda a *Osservazioni Governo prog. prel. norme cord. c.p.p.*, in *Doc. giust.*, 1990, p. 205.

per ottenere elementi probatori al di fuori delle garanzie difensive di regola previste.

Sorge così il problema dell'acquisizione al fascicolo per il dibattimento della relazione di sicurezza e degli atti di inchiesta, documenti extraprocessuali che - in assenza di consenso - possono confluire solo attraverso la testimonianza dell'investigatore³³. Ma anche in relazione a tale mezzo di prova, si annida il problema dell'inapplicabilità del divieto di testimonianza indiretta all'investigatore³⁴ che può riferire su quanto acquisito persino dal soggetto dapprima coinvolto dell'incidente e poi imputato nel processo penale³⁵, il tutto in assenza di garanzie.

Inoltre, in merito all'attività svolta dagli investigatori tecnici, una domanda sorge spontanea: l'efficacia probatoria di rilievi, accertamenti tecnici, esami, analisi, svolte dagli investigatori in piena autonomia e senza assicurare alcuna garanzia non è forse - *ab origine* - viziata dalla violazione dell'art. 24 Cost.? Infatti, tutte queste attività non prevedono alcun avviso al soggetto interessato e sono svolte in assenza di ogni garanzia prevista dal codice di rito.

Sotto altro aspetto, appare difficile sostenere come i risultati dell'inchiesta di sicurezza - seppure estranei al processo penale per presupposti e finalità - debbano essere completamente trascurati nel processo penale anche quando appaiono utili per la ricostruzione dell'evento e l'individuazione di responsabilità.

Così, se prima dell'entrata in vigore del Regolamento sussisteva un problema di coordinamento ed equilibrio tra inchiesta ed indagine, oggi si dovrebbe spostare il *focus* sull'utilizzabilità o meno degli atti dell'inchiesta. Nello specifico, appare sicuramente non sostenibile decretare da un lato la netta autonomia ed indipendenza tra le due attività di indagine e, poi, dall'altro, consentire una osmosi tra atti aventi non solo diverse finalità (preventive *vs* giudiziarie), ma soprattutto una diversa disciplina in merito a garanzie e divieti di utilizzo.

E se l'ANSV non è (né può essere considerata) una sezione specializzata di polizia giudiziaria³⁶, la sua attività, che a monte è mantenuta rigorosamente separata da quella dell'indagine penale, andrebbe distinta anche in sede processuale, con la rigida - ma inevitabile - conseguenza di dichiarare l'inutilizzabilità di tutti gli atti svolti in violazione delle garanzie del codice di rito.

Bibliografia

PELLEGRINO, Francesca (2005): "La definizione di sicurezza aerea", in "Atti del convegno Aeroporti e Responsabilità, - I.S.D.I.T., Cagliari, 24-25 ottobre 2003" (Cagliari, AV), pp. 171 - 185.

PELLEGRINO, Francesca (2007): *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici. Nella normativa internazionale, comunitaria e interna* (Milano, Giuffrè).

DE LUCA, Lamberto (1973): *Incidenti aerei e sicurezza del volo* (Roma, Tipografia Carpentieri).

COMENALE PINTO, Michele (2005): "I profili di *security* e le interrelazioni con le normative di *safety*", CAMARDA, Guido, COTTONE, Marco, MIGLIAROTTI, Monica (editor): *La sicurezza negli aeroporti, problematiche giuridiche ed interdisciplinari*, Atti del Convegno Milano, 22 aprile 2004 (Milano, Giuffrè), pp. 46 - 62.

GRIGOLI, Michele (1990): *Il problema della sicurezza della sfera nautica* (Milano Giuffrè).

VERMIGLIO, Giuseppe (2008): "Sicurezza: *safety*, *security* e sviluppo sostenibile", TRANQUILLI LEALI, Rita e ROSAFIO, Elisabetta (editor): *Sicurezza, navigazione e trasporto* (Milano, Giuffrè), pp. 145 - 154.

FANARA, Elio (2000): *La nuova disciplina del trasporto aereo* (Messina, Cust).

³³ ZACCHÈ (2012), *passim*.

³⁴ Ampiamente, sulla questione circa l'utilizzabilità di atti amministrativi nel processo penale, RAMPIONI (2019), pp. 232 ss; ORLANDI (1992), *passim*.

³⁵ Sul tema, CLIVIO (2015), pp. 48 - 49.

³⁶ La "provocazione" è di CLIVIO, (2015), p. 51.

CAMARDA, Guido (1998): “Le inchieste sui sinistri aeronautici”, in *Diritto pratico aviazione civile*, pp. 106 - 118.

POZZI, Cristina (2002): “Incontro di studio “L’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo: inchieste aeronautiche e inchieste penali”, Roma, 21 maggio 2001, in *Diritto dei trasporti*, pp. 634 - 642.

SAITTA, Nazzareno (1970): “Inchiesta amministrativa”, in *Enciclopedia del diritto*, XX, pp. 981 - 989.

FRANCHI, Bruno (2013): “Le nuove inchieste aeronautiche”, in *Responsabilità civile e prevenzione*, pp. 384 - 405.

ANTONINI, Alfredo (1997): “I sinistri aeronautici”, in *Trasporti. Diritto, economia, politica*, pp. 51 - 70.

DEKKER, Sidney (2012): *Just Culture, balancing safety and accountability* (Sidney, Ashgate).

FERRO, Giovanni Battista (2015): “L’inchiesta di sicurezza e l’inchiesta (rectius, l’indagine) dell’Autorità Giudiziaria: una insopprimibile *contradictio in adiecto*?”, FRANCHI BRUNO e VERNIZZI Simone (editor): *Prevenzione degli incidenti aerei. La nuova normativa internazionale e dell’Unione Europea* (Torino, Giappichelli), pp. 53-60.

ZACCHE’, Francesco (2012): *La prova documentale* (Milano, Giuffrè).

FRANCHI, Bruno (2010): “Aeromobili senza pilota (UAV): inquadramento giuridico e profili di responsabilità, in *Responsabilità civile e prevenzione*, pp. 1213-1232.

FRANCHI, Bruno (1997): “Gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo: tipologia, natura giuridica e disciplina legislativa, in *Atti del Convegno “Profili normativi del volo da diporto o sportivo*, Roma 7 marzo 1997, pp. 39-47.

CURTOTTI, Donatella (2013): *Rilievi ed accertamenti tecnici* (Milano, Cedam).

CONTI, Carlotta (2013): “La prova scientifica”, FERRUA, Paolo, MARZADURI, Enrico, SPANGHER Giorgio (editor): *La prova penale*, Vol. 1 (Torino, Giappichelli), pp. 87-119.

FELICIONI, Paola (2012): *Le ispezioni e le perquisizioni* (Milano, Giuffrè).

GIUNCHEDI, Filippo (2009): *Gli accertamenti tecnici irripetibili (tra prassi devianti e recupero della legalità)* (Torino, Giappichelli).

SPANGHER, Giorgio (2013): “Diritto e scienza: un rapporto in continua evoluzione”, CURTOTTI, Donatella e SARAVO Luigi (editor), *Manuale delle investigazioni sulla scena del crimine* (Torino, Giappichelli), pp. 1-4.

ADAM, Roberto e TIZZANO, Antonio (2010): *Lineamenti di diritto dell’Unione Europea* (Torino, Giappichelli).

PACIARONI, Mario (2015): “Prime linee guida ai pubblici ministeri in materia di coordinamento delle inchieste in caso di incidenti aerei”, FRANCHI, Bruno e VERNIZZI, Simone (editor): *Prevenzione degli incidenti aerei. La nuova normativa internazionale e dell’unione europea* (Torino, Giappichelli), pp. 61-74.

RAMPIONI, Matteo (2019): “Le c.d. indagini “anfibia”: linee di fondo sul controverso legame tra attività ispettive e processo penale”, in *Diritto processo e giustizia*, pp. 232-248.

ORLANDI, Renzo (1992): *L’efficacia probatoria di atti ed informazioni amministrative nel processo penale: contributo allo studio delle prove extracostituite* (Milano, Giuffrè).

CLIVIO, Nicola (2015): “Considerazioni sull’utilizzabilità in ambito penale dei risultati della inchiesta di sicurezza”, in *Prevenzione degli incidenti aerei*, FRANCHI, Bruno e VERNIZZI, Simone (editor): *Prevenzione degli incidenti aerei. La nuova normativa internazionale e dell’unione europea* (Torino, Giappichelli), pp. 45-52.

UBERTIS, Giulio (2016): "Prova scientifica e giustizia penale", in *Rivista italiana di diritto e procedura penale*, pp. 1192-1203.



Diritto Penale Contemporaneo

R I V I S T A T R I M E S T R A L E

REVISTA TRIMESTRAL DE DERECHO PENAL
A QUARTERLY REVIEW FOR CRIMINAL JUSTICE

<http://dpc-rivista-trimestrale.criminaljusticenetwork.eu>