S. 413 / Nr. 67 Luftverkehr (i)

BGE 56 I 413

67. Sentenza 22 novembre. 1930 della Corte penale federale nel processo Ministero Pubblico Federale contro Bassanesi e coimputati.

Seite: 413

Regeste:

Costituzionalità del decreto 27 gennaio 1920 del Consiglio federale concernente la circolazione aerea in Svizzera (Consid. 1).

Criteri che differenziano la contravvenzione dal delitto. La violazione delle disposizioni di polizia del decreto 27 gennaio 1920 costituisce contravvenzione. In mancanza di una disposizione espressa che li dichiari applicabili, gli art. 18, 19, 20 e 21 del codice penale che non riguardano che i crimini ed i delitti, non possono essere applicati come norme complementari del decreto 27 gennaio 1920. (Consid. 2).

Equivalenza dei brevetti e licenze rilasciati della autorità francesi ad un pilota di un aeroplano immatricolato in Francia con quelli svizzeri. Il pilota padrone del suo apparecchio non può atterrare che in luogo autorizzato (consid. 3).

Nozione della correttezza applicabile al decreto 27 gennaio 1920 (consid. 4).

La gravità di una contravvenzione deve essere valutata tenendo conto delle circostanze in cui fu commessa (consid. 6).

Nel mese di giugno dell'anno corrente, alcuni aderenti dell'organizzazione antifascista «Giustizia e Libertà» a Parigi, tra cui i prevenuti Tarchiani e Rosselli, concepirono il progetto di un'azione di propaganda consistente nel lancio di manifesti e proclami a mezzo di un aeroplano sorvolante la città di Milano.

L'incarico dell'esecuzione fu affidato a Giovanni Bassanesi, da tre anni rifugiato in Francia, in quel tempo titolare di un brevetto francese di pilota di 1° grado, che l'autorizzava ad eseguire soltanto dei voli entro un raggio massimo di 10 km. attorno ad un aerodromo, e della relativa licenza, e che successivamente, in data 3 luglio 1930, ottenne dalla direzione dell'aerodromo Farman un

Seite: 414

certificato attestante, che aveva frequentato la scuola di pilota e superati, sotto il controllo del Commissario dell'Aeroclub di Francia, gli esami per ottenere il brevetto di pilota di turismo di 20 grado, coll'aggiunta, che il brevetto era in corso di omologazione e sarebbe stato rilasciato tra breve.

Il 5 luglio Bassanesi, in compagnia dell'aviatore Gastone Brabant, lasciava Parigi pilotando un aeroplano Farman 200 A Y F D, regolarmente iscritto nel registro francese d'immatricolazione come proprietà di Gastone Brabant e dopo una sosta a Clermont-Ferrand ed a Lione, atterrava l'8 luglio all'aerodromo doganale di Ginevra-Cointrin, donde, compiute le formalità doganali ed assunte informazioni intorno agli aeroporti della Svizzera, partiva all'indomani, sempre accompagnato da Brabant, alla volta di Bellinzona dove giungeva verso mezzogiorno atterrando al Campo di aviazione militare.

In un convegno tenuto il giorno stesso a Bellinzona ed a cui presero parte oltre a Bassanesi, Tarchiani e Rosselli, a tale scopo accorsi da Parigi ed un agente delle organizzazioni antifasciste italiane rimasto ignoto e venuto dall'Italia, a quanto affermano i prevenuti, venne deciso di dare immediata esecuzione all'azione di propaganda progettata, partendo da Bellinzona per far scalo a Lodrino in un prato indicato come favorevole all'atterramento dall'agente delle organizzazioni antifasciste italiane, per caricarvi i pacchi contenenti i manifesti già pronti, in una località non indicata del Cantone Ticino e proseguire per Milano.

Esplorato nel pomeriggio del giorno 10 il terreno d'atterramento e trovato conveniente, l'esecuzione dell'impresa venne rimandata al giorno seguente.

L'indomani mattina verso le 10,45, Bassanesi a bordo del velivolo spiccava il volo da Bellinzona, dichiarando alle persone colle quali era entrato in relazione durante il suo soggiorno, che intendeva recarsi a Dübendorf, dove l'avrebbe raggiunto Brabant, che alle 12,17 lasciava Bellinzona col treno ascendente del Gottardo.

Seite: 415

Verso le ore 8,30 del mattino del giorno stesso, mentre il prevenuto Martignoli aiutato dal suo domestico Cardis, stava falciando il prato di sua proprietà in territorio di Lodrino, scelto come terreno d'atterramento, sopraggiunsero in automobile Tarchiani e Rosselli, che gli chiesero in lingua francese

se quello fosse il posto d'atterramento per gli aeroplani e, avutane risposta affermativa, gli annunciarono che verso le 11 sarebbe giunto un aeroplano per atterrarvi, pregandolo di rimuovere l'erba falciata e di deporre sul terreno una tovaglia per indicare al pilota il punto preciso d'atterramento.

Martignoli annuì, incaricò Cardis di rimuovere l'erba, stese la tovaglia e mise a disposizione di Tarchiani e Rosselli il suo camioncino, per trasportare vicino all'aeroplano i pacchi contenenti i proclami, che si trovavano nell'automobile, operazione che fu compiuta da Cardis.

Bassanesi giunse verso le 11, atterrò, coll'aiuto di Tarchiani e Rosselli caricò i pacchi e dopo una fermata di pochi minuti riprese il volo per Milano, accompagnato dall'agente delle organizzazioni antifasciste italiane, che aveva preso parte al convegno di Bellinzona e che sopraggiunto poco prima aveva preso nell'aeroplano, dopo di aver indossata la giacca d'aviatore. Compiuto il volo ed il lancio dei manifesti, l'aeroplano ritornò a Lodrino verso l'una pomeridiana. Ne scesero Bassanesi ed il suo compagno che tosto si dileguò, mentre Bassanesi chiedeva a Martignoli soccorso sul luogo di procurargli della benzina speciale per il rifornimento del motore.

Chiarito che la benzina che si sarebbe potuta trovare nel garage vicino non era utilizzabile, Martignoli telefonò alla Casa del Popolo a Bellinzona, pregando il suo Direttore d'interessarsi perchè qualcuno portasse a Lodrino 100 litri di benzina speciale. Il Direttore passò l'incarico all'ing. Ender; questi alla sua volta lo passò al prevenuto Varesi incontrato sortendo dal ristorante, che lo accettò, corse dal suo amico Fiscalini, che trovò davanti alla sua casa, occupato a pulire la sua automobile, colla quale

Seite: 416

entrambo partirono subito per il deposito della benzina Shell a Cadenazzo. Dalle informazioni telefoniche assunte presso il proprietario del deposito in Locarno, essendo risultato che la benzina speciale non veniva venduta che in fusti da 200 litri, Fiscalini ne comperò uno in suo nome e poichè il fusto non poteva essere caricato sull'automobile, prese a nolo un camion per il trasporto e partì subito e solo in automobile per Lodrino, per portare l'avviso che la benzina era in viaggio. Quando giunse il camion, sul quale aveva preso posto anche Varesi, si constatò che occorreva anche dell'olio speciale, per procurare il quale, dopo d'averlo inutilmente cercato a Biasca, Varesi e Fiscalini si recarono di nuovo in automobile a Bellinzona. Verso le 4 pomeridiane, essendo giunto anche l'olio, Bassanesi riprese il volo verso il Gottardo, dove circa un'ora dopo cadde frantumando l'apparecchio e fratturandosi la gamba sinistra.

Considerando in diritto:

1.- L'accusa è basata sulle disposizioni del decreto 27 gennaio 1920 del Consiglio federale concernente la circolazione aerea in Svizzera, integrate dalle disposizioni degli art. 18, 19, 20 e 21 del Codice penale federale.

Non è compito della Corte esaminare, se l'appunto d'incostituzionalità mosso al decreto sia fondato. Esso è stato emanato in esecuzione del decreto 3 aprile 1919 delle Camere federali, limitante i poteri straordinari del Consiglio federale, il cui carattere obbligatorio generale risulta sia dall'ampiezza dei poteri conferiti, di prendere in via eccezionale tutti i provvedimenti necessari per la sicurezza del paese e la tutela dei suoi interessi economici, sia dalla dichiarazione del suo carattere di urgenza, che non avrebbe nè senso nè scopo, ove non si trattasse di un decreto di carattere obbligatorio generale (art. 89 della Costituzione federale).

Secondo il disposto dell'art. 113 della Costituzione federale, esso è dunque vincolante per il Tribunale federale

Seite: 417

e qualunque possa essere in proposito il modo di vedere della Corte, essa deve accettarlo come una base costituzionalmente sufficiente ad accordare al Consiglio federale i poteri di cui si è valso, senza esaminare se la delegazione, sia pure temporanea di funzioni essenzialmente legislative, fosse costituzionalmente possibile e se potesse avvenire senz'altro limite, che quello risultante dalla sicurezza del paese e dalla tutela dei suoi interessi economica, senza prendere in considerazione quelli, che il nostro diritto pubblico impone alla competenza legislativa della Confederazione. Ne deriva che non possono essere considerati come incostituzionali i provvedimenti presi dal Consiglio federale in esecuzione del decreto 3 aprile 1919 entro i limiti da esso tracciati. Potrebbe solo chiedersi se la regolamentazione della navigazione aerea per via di semplice ordinanza fosse necessaria per la sicurezza del paese e la tutela dei suoi interessi economici, ma oltretutto l'affermativa appare difficilmente contestabile, occorre osservare che la necessità di tali provvedimenti è essenzialmente questione di apprezzamento, la cui soluzione era lasciata al Consiglio federale sotto il controllo delle Camere, alle quali era tenuto a presentare particolareggiato rapporto e che nel messaggio col quale comunicava loro l'ordinanza in discorso il Consiglio federale ne giustificava non solo la necessità, ma l'urgenza. Dando la loro adesione al messaggio, le Camere federali hanno alla loro volta riconosciuto che il Consiglio federale aveva agito entro i limiti dei poteri

straordinari conferitigli, il che preclude l'adito ad ogni ulteriore controllo da parte del Tribunale federale almeno nel caso concreto, senza che occorra esaminare se in linea di principio, il Tribunale e rispettivamente la sua Corte penale possano, nonostante la tacita od espressa approvazione delle Camere federali, ritenere non vincolanti misure prese dal Consiglio federale nell'esercizio dei poteri straordinari quando apparissero come manifestamente esorbitanti anche dalla sfera di questi poteri. D'altro lato l'incostituzionalità dell'ordinanza non

Seite: 418

potrebbe essere dedotta dal fatto che l'approvazione delle Camere, non venne accordata a mezzo di speciale decreto, ma mediante semplice approvazione.

L'ultimo alinea dell'art. 1 del decreto 3 aprile 1919 prescrive bensì, che le ordinanze emanate in virtù dei poteri straordinari accompagnate da un rapporto particolareggiato, dovranno essere portate nella prossima sessione a notizia dell'Assemblea federale, che deciderà se debbano restare in vigore; ma nulla dispone riguardo alla forma di questa decisione, se debba avvenire per formale decreto o semplicemente a mezzo di approvazione delle misure presentate, con iscrizione al processo verbale, com'è avvenuto.

Non puoi quindi sostenere che la mancanza di un decreto delle Camere che mantenga in vigore l'ordinanza, possa infirmarla e tutto induce all'incontro ad ammettere che il modo col quale le Camere hanno approvato non solo l'ordinanza del 27 gennaio 1920, ma tutti gli altri provvedimenti presi dal Consiglio federale in forza dei poteri straordinari, costituisca quasi un'interpretazione autentica del decreto 3 aprile 1919, nel senso che il mantenimento in vigore poteva essere deciso ed espresso in questa forma.

2.- Occorre ora ricercare preliminarmente, se i fatti addebitati ai prevenuti costituiscano delitto o contravvenzione, per determinare poi se le disposizioni degli art. 18, 19, 20 e 21 del Codice penale siano loro applicabili, come norme complementari di quelle dell'ordinanza.

A differenza del diritto francese e germanico che riconoscono nella natura della pena l'elemento differenziale tra delitto e contravvenzione, il diritto federale non fornisce in proposito alcun criterio. La lacuna non può essere colmata adottando per via di giurisprudenza quello accolto dal diritto francese e germanico, poichè nel diritto positivo federale la pena è spesso della identica natura per il delitto e la contravvenzione, come avviene per la detenzione e la multa. La gravità della pena non può

Seite: 419

d'altra parte fornire un criterio sufficiente dacchè in mancanza d'ogni norma di diritto positivo non potrebbesi senza arbitrio determinare, a qual punto la multa o la detenzione cessino d'essere pene di polizia, per diventare pene correzionali ed inversamente. Il criterio differenziale deve quindi essere dedotto dalla natura stessa dei due istituti giuridici.

Tra delitto e contravvenzione non c'è solo differenza di grado, ma di natura. La contravvenzione non è un delitto di minore importanza, ma qualche cosa di diverso.

Il delitto nasce dalla violazione di una disposizione del diritto penale propriamente detto, che ha per iscopo di proteggere l'ordine sociale contro la perturbazione derivante dalla lesione di diritti, la cui efficace tutela interessa, non solo i loro soggetti, ma anche lo Stato. Esso ha per sostrato, un fatto per sé illecito e non può esistere che col concorso dell'elemento intenzionale ossia dolo, a meno che, in alcuni casi specialmente determinati, la legge non si accontenti della colpa.

Il diritto penale dalla cui violazione sorge il delitto ha scopo e funzioni repressive. Gli ordinamenti di polizia invece, dalla cui violazione sorge la contravvenzione, hanno finalità e funzioni diverse. Mirano, non a reprimere lesioni del diritto, ma a prevenirle, vietando determinati atti, od imponendo determinate cautele, per impedire il prodursi di situazioni pericolose per il diritto pubblico e privato.

Gli atti vietati da disposizioni di polizia sono per sé moralmente leciti od indifferenti: la ragione del divieto stà nella possibilità del pericolo che possono produrre. Per ciò sono punibili senza riguardo all'elemento intenzionale e la contravvenzione non comporta pravità, nè oggettiva nè soggettiva e non macchia l'onore.

In ciò stà la differenza.

Il delitto risulta dalla lesione di un diritto protetto non solo dalle leggi civili, ma dalle penali, la contravvenzione dalla violazione di ordinamenti di polizia miranti solo ad impedire un pericolo. La contravvenzione può in alcuni casi,

Seite: 420

includere anche la lesione di un diritto, che ha la sua fonte nel diritto amministrativo e prendere così forma e natura di delitto amministrativo o di contravvenzione-delitto ma, anche in questi casi, conserva caratteristiche proprie che la distinguono dal delitto di diritto comune. Queste regole per quanto derivanti dall'intima natura dei due istituti, non hanno naturalmente nulla d'assoluto. Il diritto positivo può mutarle od anche capovolgerle, dando carattere di delitto ad un atto che in realtà non

costituisce che contravvenzione ed inversamente, ma in mancanza di disposizioni speciali, sta il principio, che il delitto non può sorgere che da un atto violante un diritto protetto dalla legge penale, mentre la contravvenzione risulta dalla violazione di una norma destinata a prevenire un pericolo e, nonostante le divergenze non lievi che esistono intorno alla determinazione della nozione giuridica della contravvenzione e dell'elemento che la differenzia dal delitto, è universalmente ammesso che la violazione di una norma di polizia non può, salvo contrario disposto della legge, costituire che contravvenzione.

Che le disposizioni del decreto 27 gennaio 1920 su cui l'accusa è basata, non siano che disposizioni di polizia, non può essere revocato in dubbio, non solo perchè come tali sono espressamente qualificate, ma anche e più ancora per la loro natura ed il loro scopo, non mirante ad altro che a disciplinare la navigazione aerea in modo, che non diventi fonte di pericolo per lo Stato e per i privati. La sua violazione è del resto espressamente qualificata come contravvenzione dall'art. 37.

Le disposizioni degli art. 18, 19, 20 e 21 del Codice penale, che non riguardano che i crimini ed i delitti non possono quindi essere applicate come norme complementari di quelle dell'ordinanza. Non lo potrebbero che in virtù di una disposizione espressa, che le dichiarasse applicabili direttamente o per analogia, disposizione che si trova infatti in numerose leggi che si occupano di contravvenzione e delitti amministrativi, ma non figura nell'ordinanza

Seite: 421

del 27 gennaio 1920. Anche ammettendo che questa lacuna sia dovuta a semplice dimenticanza, non è permesso al giudice di colmarla senza violare il principio che in materia penale proscrive ogni interpretazione estensiva e non permette di estendere l'applicazione d'un testo legale dal caso espresso al caso ammesso.

Ma se l'applicazione degli art. 18, 19, 20 e 21 del Codice penale deve ritenersi esclusa, e con essa la possibilità di complicità o favoreggiamento, non ne deriva che sia esclusa la correatità. La complicità è esclusa perchè di essa non è parola nell'ordinanza, ma l'art. 37 punisce l'autore della contravvenzione e la contravvenzione come ogni altro atto, può risultare dall'opera di più autori. Sarebbe ripugnante non solo al diritto ma all'equità, in questo caso punirne uno solo, lasciando gli altri immuni da pena. L'ordinanza non lo vuole. La conseguenza dell'inapplicabilità dell'art. 20 del Codice penale non è dunque d'escludere la correatità, ma solo quella di far sì, che la questione della sua esistenza debba esser apprezzata, non alla sua stregua ma a quella dei principi generali di diritto penale.

L'assoluzione dei prevenuti Varesi e Fiscalini è la conseguenza necessaria di questi principi, dacchè, dato il carattere affatto accessorio dei loro atti, essi non potrebbero rivestire che il carattere di complicità ove anche fosse stabilito che hanno voluto scientemente venire in aiuto a Bassanesi.

3.- Giovanni Bassanesi è imputato di violazione degli art. 14 cifre 1 e 2, 20 cp. 1 e 2, e 19 cifre 3, 4 e 6 del decreto 27 gennaio 1920. Questi articoli hanno il tenore seguente:

Art. 14. I comandanti piloti e ingegneri meccanici e le altre persone addette alla manovra di un aereomobile devono possedere per disimpegnare le loro funzioni a bordo:

1. Un certificato d'idoneità.
2. Una licenza.

Art. 19. Ogni aereomobile circolante nello spazio aereo svizzero deve prendere con sè i seguenti documenti:

Seite: 422

3. I certificati d'idoneità e le licenze del pilota e del resto dell'equipaggio.
4. L'elenco dei passeggeri.
6. Un inventario delle merci.

Art. 20. Gli aereomobili dirigibili possono atterrare soltanto nei posti d'atterramento permessi dall'autorità di vigilanza.

Se un aereomobile atterra fuori dei posti d'atterramento permessi, il pilota deve chiedere istruzioni all'Ufficio Aereo per mezzo delle Autorità locali. Nell'attesa l'aereomobile colle persone che vi si trovano ed il contenuto resta sotto la vigilanza delle autorità locali.

Art. 37. Le contravvenzioni alle presenti disposizioni ed alle ordinanze ed ai regolamenti promulgati a loro esecuzione e compimento sono punite colla detenzione sino ad un anno e colla multa fino a 10 000 fr. o con una sola di queste pene. Inoltre l'autorità giudicante e quella di vigilanza possono ordinare i seguenti provvedimenti:

1. Il ritiro del permesso di circolazione dell'aereo mobile.
2. Il ritiro della licenza del colpevole.
3. La confisca dell'aereomobile e del suo contenuto.
4. Il ritiro del permesso per le imprese industriali. Sul primo capo:

L'art. 14 dispone che i certificati stranieri sono parificati agli svizzeri, purchè vengano dichiarati equipollenti, mediante una convenzione internazionale e stabilisce così la prevalenza del diritto internazionale sul diritto interno. La convenzione provvisoria del 6 marzo 1920, conclusa tra la Svizzera e la Francia per regolare la circolazione aerea, dispone alla sua volta, che le persone che compongono l'equipaggio di un aeroplano devono essere munite di tutti i documenti richiesti della circolazione del paese di cui l'aereomobile possiede la nazionalità. Con ciò la convenzione viene a dichiarare, benchè in forma poco chiara, l'equivalenza dei brevetti e licenze rilasciati dalle autorità francesi ad un pilota di un aeroplano immatricolato in

Seite: 423

Francia, che viene così dispensato dall'obbligo imposto dall'art. 14 N. 1 e 2 di munirsi di brevetto e di licenza svizzeri.

Ma l'imputato Bassanesi non possedeva nè brevetto d'idoneità nè licenza, che gli dessero diritto alla circolazione aerea in Francia. Il suo brevetto di 1° grado e la relativa licenza, non l'autorizzavano a volare che in un ristrettissimo circuito. Quanto alla dichiarazione rilasciatagli dal direttore dell'aerodromo Farman, essa prova che aveva superato gli esami per ottenere il brevetto di 2° grado e che era quindi in condizioni di poterlo ottenere, ma non prova che lo possedesse e dimostra anzi il contrario, aggiungendo ch'era in corso di omologazione e sarebbe stato rilasciato tra breve.

Per soddisfare alle esigenze dell'ordinanza e della convenzione internazionale, non basta avere diritto al brevetto, occorre averlo ottenuto. La dichiarazione del Ministero francese dell'Aria prodotta dalla difesa non lascia alcun dubbio. Essa attesta che il 27 giugno, Bassanesi «avait totalisé un nombre d'heures de vol qui lui donnait droit au brevet de II degré», ma aggiunge che «cette pièce ne lui aurait permis que le survol sur le territoire français», dichiarando così implicitamente che, sino a tanto che il brevetto non era rilasciato, anche il «survol sur le territoire français» non gli era accordato.

Non possedendo i documenti richiesti per la libera circolazione aerea nel paese di cui l'aeroplano da lui pilotato possedeva la nazionalità, Bassanesi non può invocare il beneficio dell'art. 6 della convenzione e non poteva volare in Svizzera senza aver ottemperato alle prescrizioni del diritto interno e quindi senza aver ottenuto dalle autorità svizzere un brevetto d'idoneità ed una licenza e, poichè non l'ha fatto, si è reso colpevole della contravvenzione risultante dalla violazione dell'art. 14 N. 1 e 2. E' da escludersi invece che abbia in pari tempo contravvenuto al disposto dell'art. 19 cifra 3 non portando seco il certificato d'idoneità e la licenza, non essendo

Seite: 424

logicamente possibile che una contravvenzione possa risultare dall'omissione del portare con sè atti inesistenti. Sul secondo e terzo capo (art. 20 cp. 1 e 2):

L'atterramento d'un aereomobile dirigibile può avvenire per cause diverse. Può essere volontario, od essere determinato da forza maggiore o da altre cause che senza rivestire questo carattere consigliano od impongono al pilota di atterrare.

Il primo capoverso dell'art. 20 che prescrive che gli aereomobili dirigibili possono atterrare soltanto nei posti permessi dall' autorità di vigilanza, si riferisce all'atterramento volontario ed ha carattere perentorio ed assoluto. Il pilota padrone del suo apparecchio non può atterrare che in luogo autorizzato.

Il secondo capoverso si riferisce principalmente, se non esclusivamente, agli atterramenti forzati o determinati da considerazioni speciali di prudenza.

Per qualunque caso avvenga l'atterramento fuori di un posto autorizzato, il secondo capoverso dell'art. 20 obbliga il pilota a chiedere istruzioni all'Ufficio aereo evidentemente per mettere le Autorità in condizioni di esercitare quel controllo che normalmente viene praticato sugli aeroplani che atterrano nei posti autorizzati. Non esiste quindi in realtà connessione alcuna tra il primo ed il secondo capoverso dell'art. 20, che regolano due situazioni diverse e costituiscono due norme autonome la cui violazione dà origine a due contravvenzioni.

Che Bassanesi le abbia violate non occorre dimostrare.

L'atterramento a Lodrino sul prato Martignoli era non solo volontario, ma premeditato. D'altro lato il prato Martignoli non era e non fu mai posto autorizzato d'atterramento; non ha mai figurato e non figura nella lista dei posti autorizzati prodotta dal perito, non figura nelle carte aeronautiche svizzere e Bassanesi lo sapeva, perchè Lodrino non era stato nominato neppure come posto d'atterramento di fortuna dalle autorità doganali a Ginevra, cui aveva chiesto informazioni in proposito. Ha

Seite: 425

atterrato a Lodrino non perchè lo credesse, sia pure erroneamente, posto autorizzato, ma perchè era necessario all'esecuzione di un progetto che per riuscire aveva bisogno d'essere avvolto in un certo mistero. Inutile quindi ricercare se Lodrino fosse punto d'atterramento di fortuna; non lo era; ma lo fosse stato, sarebbe giuridicamente indifferente dacchè un posto d'atterramento di fortuna non è un

posto autorizzato, sia pure a titolo eventuale, ma solo un luogo indicato come permettente l'atterramento, quando esso risulti necessario fuori di un posto autorizzato. La contravvenzione risultante dalla violazione dei due primi capoversi dell'art. 20 è quindi evidente ed incontestabile. Quella risultante dalla violazione dell'art. 19, cifre 4 e 6 (mancanza dell'elenco dei passeggeri e dell'inventario merci) è stata ammessa esplicitamente anche dalla difesa.

4.- I prevenuti Tarchiani, Rosselli e Martignoli non possono essere condannati per violazione del primo capoverso dell'art. 20 dell'ordinanza 27 gennaio, se non nel caso in cui gli atti da loro compiuti autorizzino a ritenerli come correi. L'ordinanza non definisce la correatà nè dà alcuna indicazione in proposito. Una nozione piuttosto ristretta ed oggettiva di essa corrisponde tuttavia meglio al carattere della semplice contravvenzione di polizia. Anche il Codice penale in materia di delitti ammette d'altronde una nozione piuttosto restrittiva come appare dal confronto del disposto dei suoi art. 19 e 21, ed il testo dell'art. 20 dell'ordinanza non contiene nulla che autorizzi ad adottare una nozione più larga.

Si potrebbe in primo luogo domandarsi se il divieto che forma oggetto del primo capoverso dell'art. 20, non riguardi unicamente il pilota, come unicamente lo riguarda l'obbligo imposto dal secondo capoverso, o se debba essere esteso anche alle persone che col pilota si trovano nell'aeronave ed atterrano con lui.

Per le persone che non si trovano nell'aeroplano e che di conseguenza non possono atterrare, la violazione dell'art.

Seite: 426

20, 1° capoverso sembrerebbe esclusa dal suo testo letterale, ma anche ammettendo una soluzione contraria, la correatà di persone che non si trovano nell'aeroplano, non potrebbe risultare che da una loro partecipazione fisica e materiale all'atto stesso dell'atterramento, il che non può dirsi sia avvenuto nè da parte di Tarchiani nè da parte di Rosselli e Martignoli. L'attività di Tarchiani e Roselli per quanto concerne l'atto dell'atterramento si è limitata ad annunciare circa due ore prima l'arrivo dell'aeroplano ed a pregare Martignoli di sgombrare il prato dall'erba falciata e di stendere una tovaglia per indicare meglio il posto d'atterramento. Quella di Martignoli ha consistito nel consentire all'atterramento, nell'ordine dato a Cardis di sgombrare l'erba e nell'atto di stendere la tovaglia. Tutti questi atti rivestono il carattere tipico di atti preparatori, non rientranti nella cooperazione diretta ed immediata all'atto d'atterramento.

Ma ove anche si volesse adottare della correatà una nozione ancora più lata, occorrerebbe pur sempre, per applicarla nella fattispecie, che l'attività dei tre prevenuti suindicati costituisca una condizione indispensabile per rendere possibile l'atterramento, il che non può ritenersi provato. Che il prato Martignoli si prestasse ad atterramenti di fortuna risulta dagli atterramenti precedenti. Non consta che l'erba falciata potesse costituire un ostacolo all'atterramento, nè che questo non avrebbe potuto effettuarsi anche se l'erba non fosse stata falciata e se Martignoli non avesse steso sul prato la tovaglia. La possibilità dell'atterramento, indipendentemente dalla cooperazione dei tre prevenuti, non può pertanto ritenersi esclusa. Tarchiani e Rosselli potrebbero essere condannati come correi se fosse applicabile l'art. 20 del Codice penale che considera come coautori tutti i partecipanti al complotto, anche quando la loro partecipazione materiale ha rivestito il carattere di atti meramente preparatori e secondari.

Ma questa nozione del diritto positivo federale penale,

Seite: 427

che va al di là della nozione comunemente ammessa dalla dottrina in materia di correatà, non può essere applicata in concreto per le ragioni già esposte. Martignoli non potrebbe essere condannato neppure in base alla più lata nozione della correatà ammessa dal Codice penale, poichè, malgrado certi indizi contrari, non è stato sufficientemente provato che egli fosse stato messo al corrente dell'impresa organizzata da Bassanesi, Tarchiani e Rosselli e ciò stante la sua partecipazione materiale all'atto dell'atterramento non potrebbe in ogni caso sortire dal limite della complicità. Quanto a Cardis, che ha partecipato in grado certamente minore all'atterramento, l'inesistenza della correatà a suo riguardo non ha bisogno d'essere più ampiamente dimostrata. L'obbligo imposto dal capoverso secondo dell'art. 20 non riguardando che il pilota, Tarchiani, Roselli, Martignoli e Cardis, non possono in alcun modo essere ritenuti correi della sua inosservanza.

5.- Nella determinazione della pena, la Corte penale deve innanzitutto fare astrazione dalle circostanze non contemplate dal decreto della Camera di accusa e quindi che il volo di Bassanesi potrebbe essere considerato come offensivo nel senso dell'art. 1 dell'ordinanza o come costituente un'impresa contraria al diritto delle genti nel senso dell'art. 41 del Codice penale.

Bassanesi non essendo stato rinviato a giudizio, che per contravvenzione all'ordinanza, non può neppure indirettamente essere punito per aver commesso un atto offensivo contro la Svizzera o contro un altro Stato. Ciò non significa, che per valutare la gravità della contravvenzione non si abbia

a tener conto delle circostanze in cui è stata commessa. L'atterramento in luogo non autorizzato è stato voluto all'intento di sfuggire alla sorveglianza ed al controllo delle autorità e per impedir loro di prendere le misure necessarie col pericolo di procurare ad esse ed al Governo del paese difficoltà prevedibili di carattere internazionale. Per le circostanze in cui è stata commessa, la contravvenzione volontaria appare quindi come particolarmente

Seite: 428

inescusabile ed è stata aggravata dalla contemporanea violazione di molteplici altre norme di polizia. Queste considerazioni giustificano e consigliano una condanna severa e l'applicazione della pena della detenzione. La circostanza che l'accusato ha agito per motivi dai quali esula ogni scopo di lucro consiglia invece di fare astrazione da ogni pena pecuniaria.

La pena del bando non può essere applicata non essendo prevista dall'ordinanza.

Quanto a Gastone Brabant, visti gli art. 140 della legge sull'organizzazione giudiziaria federale e 133 del Codice di procedura penale federale, quanto alle spese, visti gli art. 220 e 183 della legge e del codice suindicati, considerando che a seguito dell'assoluzione del maggior numero degli'imputati una parte delle spese dev'essere sopportata dallo Stato;

la Corte penale federale dichiara e pronuncia:

1. Giovanni Bassanesi è dichiarato colpevole di contravvenzione degli art. 14 N. 1 e 2, 19 N. 4 e 6, 20 cp. 1 e 2 del decreto 27 gennaio 1920 del Consiglio federale, concernente la navigazione aerea in Svizzera e condannato alla pena della detenzione per mesi quattro sotto deduzione del carcere preventivo sofferto dal 2 agosto 1930.
2. I prevenuti Martignoli Carlo, Cardis Angelo, Varesi Eugenio, Fiscalini Costantino, Tarchiani Alberto e Rosselli Carlo sono assolti.
3. Il procedimento è prorogato per quanto riguarda il prevenuto Gastone Brabant.
4. È ordinata la confisca dell'aeroplano pilotato da Giovanni Bassanesi