



REPUBBLICA ITALIANA

7266

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

SEZIONE QUARTA PENALE

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

Dott. Ferruccio	SCORZELLI	Presidente	Udienza pubblica
1. Dott. Michele	NAPPI	Consigliere	del 26/01/98
2. " Paolo	FATTORI	Consigliere	SENTENZA
3. " Carmelo	SCIUTO	Consigliere	N. 236
4. " Mauro D.	LOSAPPIO	Cons. Relatore	R.G.N. 36462/97

ha pronunciato la seguente:

S E N T E N Z A

sui ricorsi proposti dal:

Procuratore generale della Repubblica della Corte d'appello di Bologna;

e dalle parti civili:

- Avvocati Alessandro Gamberini e Andrea Fornasari, quali procuratori speciali e difensori delle parti civili De Leo Giuseppe ed altri, tutti domiciliati presso i difensori, come in atti;

- Avvocati Umberto Guerini e Paolo Trombetti quali procuratori speciali e difensori delle parti civili Provincia di Bologna e Comune di Casalecchio di Reno, domiciliati presso i difensori, come in atti;

in procedimento penale a carico di:

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE  
UFFICIO COPIE

Rilasciata copia studio  
al SIG. IL SOLE 24 ORE

per diritti L. 34000

il 19 GIU. 1998

IL CANCELLIERE





- VIVIANI Bruno nato in Varese il 1° marzo 1966;
- BREGA Eugenio nato in Milano il 13 maggio 1945;
- CORSINI Roberto nato in Cividale del Friuli 9 agosto 1954;
- Responsabile civile: Ministero della Difesa.

avverso la sentenza della Corte d'Appello di Bologna del 19 marzo 1997.

Visti gli atti, la sentenza denunciata e i ricorsi.

Udita in pubblica udienza la relazione fatta dal Consigliere Mauro D. Losapio.

Udito il Pubblico Ministero in persona del del s. Procuratore generale dott. Giovanni Galati, che ha concluso nel senso che, in accoglimento dei ricorsi, la sentenza impugnata sia annullata con rinvio alla stessa Corte d'appello di Bologna per nuovo esame, ferma restando, così, la giurisdizione ordinaria.

Udito, per le parti civili, gli avv. Gamberini e Trombetti, i quali hanno concluso perché, in accoglimento dei ricorsi proposti dalle parti rappresentate e difese, la sentenza impugnata sia annullata con rinvio alla stessa Corte d'appello di Bologna, diversa sezione, per nuovo esame.

Udito il difensore dei resistenti Bruno Viviani, Eugenio Brega e Roberto Corsini, e del

responsabile

Maurizio G. G. G.

Sesto, il qua

ricorsi; il

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...



responsabile civile Ministro della Difesa, avv. Maurizio Greco, dell'Avvocatura generale dello Stato, il quale ha concluso per il rigetto dei ricorsi; in subordine, per l'annullamento senza rinvio per difetto di giurisdizione dell'Autorità giudiziaria ordinaria, per il resto riportandosi alla memoria di resistenza.

La Corte rileva.

I. - LA CRONOLOGIA DEGLI AVVENIMENTI.

1. Il 6 dicembre 1990, alle ore 8,48, un aereomobile Aermacchi MB326, condotto dal tenente pilota Bruno Viviani, partì dalla base dell'Aeronautica militare italiana di Villafranca (Verona) per effettuare un'esercitazione "in bianco" (senza uso di armi), fungendo da bersaglio a una postazione antiaerea dell'Esercito italiano situata in località Trecenta.

Quando il pilota del detto aereomobile si apprestava per effettuare il secondo passaggio sul bersaglio, avvertì un malfunzionamento del motore che notificò allo SCAM di Padova, ente di assistenza al volo con il quale era in contatto radio, come "piantata motore", vale a dire: blocco del motore. Considerata l'entità dell'inconveniente, il pilota aggiunse che stava

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE  
UFFICIO COPIE

Richiesta copia studio  
dal Sig. POGGIALI  
per diritti L. 3600  
il 17 LUG. 2001  
IL CANCELLIERE



*[Handwritten signature]*





organizzandosi per tentare un~~a~~ atterraggio "forzato" (a motore spento, cioè) sul vicino aeroporto di Ferrara.

Per realizzare con adeguata cautela tale operazione, il ten. Viviani operò in modo che l'aeromobile acquistasse quota raggiungendo 5.000 piedi: ciò gli avrebbe consentito di mettersi nelle migliori condizioni per eseguire la manovra programmata anche a motore non funzionante, e, perciò, a volo planato.

2. Mentre eseguiva le operazioni propedeutiche all'esecuzione del programma di risoluzione dell'emergenza, appena sopra indicate, il pilota sperimentò, con esito positivo, la riaccensione del motore utilizzando l'apposito dispositivo detto "relight".

Infatti, con l'ausilio del dispositivo di sovralimentazione tenuto sempre in funzione (premendo il relativo pulsante), il pilota constatò che il motore sviluppava una potenza aggirantesi sul 72% di quella massima, idonea a mantenere l'aeromobile in volo.

3. A séguito di questa constatazione, il ten. Viviani rielaborò il programma di uscita dall'emergenza stimando opportuno, per varie

consider

suoceri

oct. 1977

mag. 1978

1979





considerazioni (che poi saranno oggetto di successiva discussione), dirigersi verso Bologna con l'intento di atterrare su quell'aeroporto, meglio attrezzato rispetto a quello di Ferrara, privo, questo, delle più elementari strutture di supporto all'esecuzione di una manovra di atterraggio forzato e privo altresì di presidi per la prevenzione e la estinzione d'incendio.

4. Durante il tragitto verso l'aeroporto di Bologna, il pilota Viviani entrò in contatto radio con la base di partenza e, precisamente, con il comandante Brega e con il ten.col. Corsini - Capo ufficio operazioni della base, qualificatosi "SOR", vale a dire come esponente della centrale operativa di base - , con i quali rimase in contatto sino al momento dell'abbandono del velivolo.

Giunto l'aereomobile nel cielo di Bologna ad una quota di 5.000 piedi (ritenuta idonea a garantire l'atterraggio del velivolo in condizioni di maggiore sicurezza, anche per il caso di improvviso mancato funzionamento del motore), il pilota effettuò un giro all'intorno dell'aeroporto Guglielmo Marconi, sorvolando la città dal lato Sud; ciò al fine di perdere quota

sino a m

accettare

per





sino a raggiungere quella di 2.000 piedi, valutata adeguata ad affrontare la manovra programmata.

5. Conseguita la posizione ritenuta corretta per iniziare l'atterraggio, il pilota comandò l'estensione del carrello; ma, improvvisamente, a bordo del velivolo si sviluppò un devastante incendio che, in poco tempo (novanta secondi), rese del tutto ingovernabili i comandi.

Constatata l'inutilità della permanenza a bordo del pilota, il ten. Viviani, facendo uso dell'apposito dispositivo, si eittò.

L'areoplano, con "bizzarra traiettoria" cadde, in fiamme, sull'edificio della scuola Gaetano Salvemini, nel territorio del comune di Casalecchio di Reno, provocando la morte di dodici scolari e il ferimento, più o meno grave, di molti tra scolari, docenti e personale di servizio.

6. Per completezza e prima informazione, giova precisare che da successivi accertamenti, come appresso si specificherà, emerse che l'incendio a bordo dell'aereomobile fu causato dalla circostanza che il condotto attraverso il quale, dopo la valvola P.I.V., e quindi ad alta pressione, il carburante perveniva alla camera di

combust

una

diario

collo

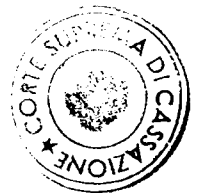




combustione della turbina del motore, aveva subito una (poi mai precisata) avaria, sicché il cherosene, fuoriuscendo, in parte si depositava nell'ambiente ventrale terminale del velivolo, in parte si disperdeva nell'atmosfera nebulizzandosi e provocando una scia biancastra in coda al velivolo. La pericolosa miscela, nel venire a contatto con i caldissimi gas di scarico della turbina del motore, finiva con l'infiammarsi provocando una situazione che, poi, i periti definirono di "pseudoincendio".

Tuttavia, il pilota dalla sua posizione di guida non era in grado di accorgersene.

Con l'apertura degli sportelli ventrali dell'abitacolo del carrello e con l'eiezione dello stesso, si determinò una turbolenza che, agevolata anche dal rallentamento della corsa del velivolo per la maggior resistenza al volo determinata dagli alettoni aperti e dallo stesso carrello, condusse verso la parte non protetta (vano di alloggiamento del carrello) del ventre dell'aereo una parte della massa di carburante nebulizzato e incandescente, innescando l'incendio a bordo, con le conseguenze avanti precisate.





## II - L'INDAGINE PRELIMINARE.

1. Particolarmente complessa risultò l'investigazione preliminare condotta ad ampio raggio dal pubblico ministero territorialmente competente (Procura della Repubblica di Bologna), sviluppata sia sul versante delle indagini tecniche, che dell'esame di testimoni e di soggetti comunque risultati coinvolti negli avvenimenti di cui si parla.

2. Quanto ad indagini tecniche, salvo preliminari accertamenti, si procedette, con le formalità dell'incidente probatorio, all'esecuzione di tre perizie tecniche: una per la decifrazione dei tracciati radar; altra per la trascrizione delle registrazioni delle comunicazioni via radio; altra ancora sulle cause della caduta dell'aereo e sulla condotta del pilota e dei responsabili degli altri enti di assistenza a terra all'aereomobile in difficoltà.

Molti testimoni vennero sentiti in relazione alle circostanze dei fatti, ivi compresi gli operatori della Torre di controllo dell'aeroporto di Bologna e quelli dello SCAM di Padova.

3. A conclusione dell'investigazione, il pubblico ministero chiese, ed ottenne, decreto di







archiviazione in relazione alle posizioni dei controllori di volo dell'aeroporto di Bologna e di altre persone nei riguardi delle quali erano sorte ragioni di indagine.

Nello stesso tempo, l'organo dell'accusa richiese il decreto che dispone il giudizio nei riguardi del pilota dell'Aermacchi MB326 caduto, Bruno Viviani, del comandante della base di Villafranca, colonnello Brega, e del comandante dell'unità di assistenza, capo dell'ufficio operazioni, tenente colonnello Corsini, formulando i capi di imputazione qui appresso trascritti.

4. Quanto al ten. pilota Bruno Viviani il pubblico ministero ritenne che egli dovesse rispondere:

A) del delitto di cui agli artt. 428-449 c.p. perché, quale pilota dell'aereomobile Aermacchi MB326, matr. 54386, appartenente all'Aeronautica militare italiana, impegnato in esercitazione militare, al manifestarsi di una avaria, per colpa, consistente in imperizia, imprudenza, negligenza nella conduzione dell'aereomobile, cagionava, anche in ragione delle seguenti specifiche condotte [consistenti nel]:



(1) non av

della stamen

perdita di c

documenti p-



(1) non avvedersi, sia per difetto di verifica della strumentazione di bordo, della cospicua perdita di carburante in atto con conseguente imminente pericolo di incendio a bordo;

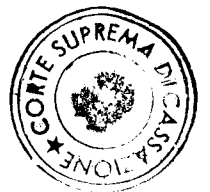
(2) non riconoscere la riaccensione del motore, non comprendendo e quindi non accettando che l'avaria determinava una spinta disponibile ridotta (con R.P.M. nell'ordine del solo 60% circa);

(3) nell'uso improprio e continuo del dispositivo "relight", omettendo di darne immediata comunicazione alla base operativa a terra dell'Aeronautica militare, cosiddetta S.O.R., e comunque non interagendo con la stessa per la esatta comprensione della causa dell'avaria;

(4) nell'omettere nella notifica dell'emergenza la quantificazione del combustibile a bordo;

(5) nel decidere di mantenere la quota di 5.000 ft. (piedi) fino alla verticale sull'aeroporto di Bologna;

(6) nel circuitare a Sud dell'aeroporto la Città;





talché colposamente, portava l'aereo con tale avaria verso e poi sul cielo di Bologna (invece di operare l'immediata eiezione dall'aereo indirizzando lo stesso "ancora governabile" su zona palesemente disabitata) ad una altitudine che determinava la necessità di un duplice circuito per l'atterraggio e con un primo passaggio sulla città (a Sud) invece che sulla campagna (a Nord), per cui, quando divampava violento l'incendio e l'aereomobile diveniva ingovernabile, con conseguente abbandono da parte del pilota, lo stesso precipitava in zona densamente popolata con disastro articolato nell'incendio della scuola Gaetano Salvemini e conseguente decesso e ferimento di vittime, di cui 12 deceduti e numerosi feriti (v. elenco allegato);

B) del delitto di cui agli artt. 423-429 c.p. perché, con la condotta descritta sub A), qui integralmente riportata, cagionava colposamente l'incendio della scuola Gaetano Salvemini;

C) del delitto di cui all'art. 589 ultimo comma c.p. perché, con la condotta descritta sub A), qui integralmente riportata, cagionava colposamente il decesso e il ferimento delle





persone di cui 12 deceduti e numerosi feriti (v. elenco allegato);

Per gli altri due imputati (Eugenio Brega e Roberto Corsini), il pubblico ministero formulò i seguenti capi di accusa chiamandoli a rispondere:

D) del delitto di cui agli artt. 113, 428-449 c.p. perché, per colpa consistente in imprudenza, negligenza, imperizia, nonché specificamente allorquando pervenne presso la centrale operativa (S.O.R.) della base militare di appartenenza dell'aereomobile pilotato dal Viviani la dichiarazione di emergenza, assumendo gli imputati la direzione da terra dell'assistenza dell'aereomobile:

(1) non si avvedevano che nell'aereomobile in avaria era in atto cospicua perdita di carburante, con imminente pericolo di incendio;

(2) non interagivano con il pilota in ordine al controllo della strumentazione di bordo, alla quantificazione del combustibile, all'uso continuo ed improprio del "relight", alla conseguente riduzione della spinta disponibile con R.P.M. nell'ordine del 60% circa;

talché non ordinavano, ovvero quanto meno consigliavano, al pilota l'immediato abbandono

dell'aereo piano  
governabile,

andare, etc.

... ..





dell'aereo, indirizzandolo, ancora governabile, verso zona palesemente disabitata; inoltre, allorché l'aereo giungeva in prossimità dell'aeroporto di Bologna, non ordinavano, ovvero quanto meno consigliavano, al pilota l'altezza di soli 2.500 piedi che avrebbe evitato una duplice circuitazione a Sud (sopra la Città) invece che a Nord (sopra la campagna); pertanto concorrevano con il pilota Viviani nel disastro conseguente alla caduta dell'aereo sulla scuola Gaetano Salvemini, sita in zona cittadina densamente popolata con incendio della stessa, 12 morti e numerosi feriti (v. elenco allegato).

E) del delitto di cui agli artt. 113, 423-449 c.p. perché, con la condotta sub D) - qui integralmente riportata - concorrevano con il pilota Viviani a cagionare colposamente l'incendio della scuola Gaetano Salvemini;

F) del delitto di cui agli artt. 113, 589 ultimo comma c.p. perché, tenendo la condotta descritta sub D), qui integralmente riportata, concorrevano con il pilota Viviani a cagionare colposamente il decesso e il ferimento delle



persone, di cui 12 morti e numerosi feriti (v. elenco allegato).

In Casalecchio di Reno il 6 dicembre 1990.

### III - IL DIBATTIMENTO DI PRIMO GRADO.

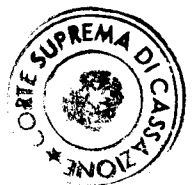
1. Il giudizio di primo grado si svolse innanzi al Tribunale di Bologna iniziando il 19 febbraio 1995 e concludendosi, con la pronunzia della sentenza, il 28 successivo.

Oltre gli imputati, vi parteciparono, quale responsabile civile ritualmente citato, il Ministero della Difesa, rappresentato e difeso dall'Avvocatura distrettuale dello Stato, e le parti civili:

- Amministrazione della Provincia di Bologna, rappresentata e difesa, con procura speciale, dall'avv. Umberto Guerini e dall'avv. Paolo Trombetti;

- Comune di Casalecchio di Reno, rappresentato e difeso con procura speciale, dall'avv. Umberto Guerini e dall'avv. Paolo Trombetti;

- Comune di Sasso Marconi, rappresentato e difeso, con procura speciale, dall'avv. Paolo Trombetti;





- A.U.S.L. (Azienda unità sanitaria locale) della Città di Bologna, rappresentata e difesa, con procura speciale, dall'Avv. Mario Muccio;

- le parti lese, (1) DE LEO Giuseppe; (2) DE LEO Luca; (3) NANETTI Paola; (4) ARMAROLI Luciano; (5) LIPPARINI Carla; (6) ARMAROLI Enrico; (7) BARONCINI Gianni; (8) INCERTI Maria Cristina; (9) BARONCINI Diego; (10) CORAZZA Franco; (11) SARTONI Adelina; (12) CORAZZA Cristina; (13) VENTURI Ermanno; (14) RIGHETTI Leda; (15) SCHIRINZI Mario; (16) BLACO Lidia; (17) SCHIRINZI Emanuela; (19) PATRIZI Dino; (19) BONAIUTI Liliana; (20) PATRIZI Mirella; (21) GENNARI Vittorio Emanuele; (22) SAPORITO Vittoria Anna; (23) GENNARI Valeria; (24) LUCCHINI Stefano; (25) SABBIONI Tiziana; (26) FERRARI Emilio; (27) BINELLI Argia; (28) ALUTTO Roberto; (29) FIORINI Gabriella; (30) DEMARIA Alessandro; (31) DEMARIA Mauro; (32) RIGHETTI Jeder; (33) RICHETTI Stefano, tutte rappresentate e difese, per procura speciale rilasciata unitamente alla costituzione in causa, dall'avv. Alessandro Gamberini e dall'avv. Andrea Fornasari;

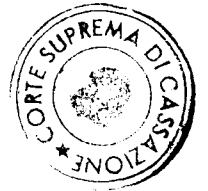
- la parte lesa, (34) GROSSI Mario, rappresentato e difeso dall'avv. Alessandro Gamberini;

- le parti le

PAINI Anna Maria,

Andrea Fornasari;

- le parti le



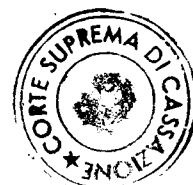


- le parti lese: (35) ROVERI Barbara e (36) PAINI Anna Maria, rappresentate e difese dall'avv. Andrea Fornasari;

- le parti lese, (37) BELLETTI Giuseppe; (38) BENATTI Alessandra; (39) BERTI Daniela; (40) BETOCCHI Romina; (41) BUGALOSI Michela; (42) BULDRINI Stefania; (43) CULLE' Andrea; (44) FERRO Domenica Sandra; (45) GABELLINI Alessandra; (46) GABUSI Milena; (47) GERMANI Cristina Isabella; (48) LEONARDI Tiziana; (49) NATALINI Paolo; (50) NERI Lorenza; (51) PRECI Michela; (52) REGAZZI Federica; (53) RONCHI Angela; (54) SCANDELLARI Simona; (55) TACCONI Federica; (56) VENTURI Alessandra, tutte rappresentate e difese dall'avv. Elena Passanti Scoda;

- la parte lesa (57) GIORGI Alessia, rappresentata e difesa dall'avv. Andrea Fornasari e dall'avv. Manrico Bonetti;

- le parti lese: (58) BALDAZZI Marzia; (59) BONACCORSI Ivana; (60) CAVALLINI Giuseppina; (61) DAVOLI Annalisa; (62) DOMENICHINI Donatella; (63) FANTUZZI Erika; (64) LODI Mariele; (65) MANARA Marina; (66) MONZALI Lisa; (67) MOSCATI Sabina; (68) PAGANELLI Maurizia; (69) VACCARI Samantha;







(70) VENTURI Rita, tutte rappresentate e difese dall'avv. Guido Magnisi;

- la parte lesa (71) TABELLINI Monica, rappresentata e difesa dall'avv. Marco Sforzi;

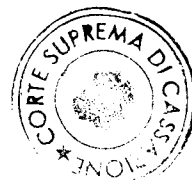
- la parte lesa (72) FOSCHI Carla, rappresentata e difesa dall'avv. Olga Zanetti;

- la parte lesa (73) CINTI LUCIANI Stefania, rappresentata e difesa dall'avv. Pietro Fonesi.

2. Compite le attività preliminari e di verifica della regolare costituzione delle parti, nella fase più propriamente dibattimentale, e, quindi, di acquisizione probatoria, furono affrontate varie tematiche, proposte dalle parti secondo le rispettive contrastanti prospettive.

3. Seguendo un certo ordine logico, viene in prima evidenza l'indagine sviluppata sull'episodio avvenuto il giorno 8 novembre 1990 quando, durante un volo di routine, l'aereomobile Aermacchi MB326, matricola 54386 (proprio quello poi caduto), manifestò una "anomalia" definita "stallo al compressore".

Il recupero funzionale, secondo l'accertamento conseguito dal Giudice del dibattimento, fu pronto e non lasciò conseguenze in relazione alla regolarità del volo. Tuttavia, a séguito di tale





evento, fu ritenuto necessario sostituire la valvola AFCR (Air Fuel Ratio Control).

Il velivolo, pertanto, venne sottoposto ai controlli di collaudo, sia a terra che in volo, con esiti soddisfacenti. L'anomalia, quindi, per quanto poi evidenzierà il Giudice del primo grado, non comportò alcuna incidenza sui luttuosi eventi verificatisi il 6 dicembre successivo, vale a dire a 28 giorni di distanza.

4. Ampiamente approfondita fu l'indagine quanto alle operazioni e ai controlli effettuati la mattina del 6 dicembre 1990, prima che iniziasse il volo conclusosi con il disastro che ci occupa: controlli risultati tutti positivi anche quanto ad eventuale perdita di carburante.

Si accertò che prima dell'inizio del volo era stato immesso nei serbatoi dell'aereo una quantità di circa 1.200 libbre di cherosene, utilizzando, così, al massimo sia il serbatoio centrale che le tanniche subalari.

5. Nonostante la mancanza di elementi che ne potessero giustificare il sospetto, furono eseguite indagini dibattimentali con riferimento al tipo di esercitazione programmata ed eseguita

(almeno sino

l'avaria subit

In partem

de





(almeno sino a quando non fu interrotta per l'avaria subita dall'aereo-bersaglio).

In particolare, risultò escluso, con certezza, che dalla postazione di terra (gestita dall'Esercito) potesse essere partito un missile, che, comunque, avesse potuto colpire e danneggiare l'aereomobile.

Risultò confermato, pertanto, che l'esercitazione era, e fu in effetti realizzata, "in bianco", cioè senza uso di armi.

6. Un'altra circostanza, ritenuta dalle parti e dal Giudice bisognosa di accertamento e di chiarimento, riguardò momenti e fasi di una "presunta" emergenza, registrata dal pilota Viviani, determinata da difficoltà di contatto radio con la sala radar dell'aeroporto di Villafranca, e poi con lo SCAM di Padova.

Si appurò che l'inconveniente si era protratto per pochissimo tempo e la dichiarazione di emergenza era subito rientrata. In ogni caso, il Giudice si convinse, per quanto poi esplicitato in sede motivazionale, dell'assoluta irrilevanza del fatto rispetto alla disastrosa caduta dell'Aermacchi MB326.





7. Sgomberato il campo da accertamenti più propriamente collaterali, il dibattimento affrontò le problematiche probatorie riguardanti la sequela degli avvenimenti conclusasi con il disastro.

Quanto alle fasi dell'emergenza "effettiva", iniziata con la notifica della "piantata motore" da parte del pilota Viviani, si ritenne opportuno approfondire la portata e la valenza delle prescrizioni previste dal documento "Organizzazione e gestione emergenze", da parte dell'accusa ritenuto di carattere generale obbligatorio per ogni emergenza che avesse colpito un aereo facente parte della base di Villafranca, in qualunque aeroporto dovesse atterrare; dalla difesa ritenuto, invece, specifico per le emergenze che dovessero concludersi nella predetta base, con atterraggio del velivolo in difficoltà nel relativo aeroporto.

La *questio* rimarrà insoluta, posto che il Giudice di primo grado mostrò di inclinare per la tesi dell'accusa; in contrario, come poi si vedrà, il Giudice del gravame si orientò diversamente; tuttavia, per le ragioni che sostennero la

decisione di a.  
perire il sanz





decisione di appello, il problema finì con il perdere rilevanza.

8. Spazio d'indagine venne dedicato anche al completo accertamento delle condizioni dell'aeroporto di Ferrara: ne emerse la inadeguatezza a soddisfare le esigenze connesse al tipo di emergenza portata dall'Aermacchi, sia in relazione alla struttura della pista, compresa la lunghezza (pista utilizzata da aliante), sia all'attrezzatura di assistenza quanto ad impianto di rice-trasmittenza (solo una radio portatile, sicché l'aeroplano, ove avesse dovuto atterrare in quell'aeroporto, sarebbe giunto senza preavviso), sia quanto ad impianto antincendio.

9. Ampio spazio venne dedicato all'esame di testi a vario titolo coinvolti dall'emergenza; comprese persone che avevano notato il volo dell'aereo.

In particolare, e tra altri, fu sentito il vigile del fuoco Pavoni, il quale riferì di avere visto l'aereo nell'ultima fase del volo e di avere notato una scia in coda al velivolo con pennacchi di fumo poi trasformati in fuoco.

Altre persone riferirono di avere notato l'aereo in difficoltà e qualcuno riuscì, persino,

a filmare, con a  
vicine evoluzioni  
prima, in caduta  
seconda, in caduta





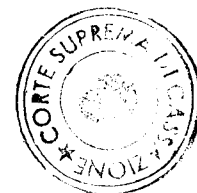
a filmare, con apparecchiatura amatoriale, le ultime evoluzioni del MB326 (dopo l'elezione del pilota) in caduta incontrollata.

Furono sentite anche le parti civili e gli stessi imputati (pag. 30 s. della sentenza di primo grado), sulle dichiarazioni dei quali ultimi si riferirà appresso.

10. Molto sofferto fu il dibattito intorno alle perizie tecniche con dialettica anche vivace tra i periti e i consulenti di parte (del pubblico ministero, della difesa e delle parti civili); e ciò, particolarmente, in relazione a quanto sostenuto nella perizia "Surace" con riferimento sia alla condotta del pilota, spesso censurata con giudizi ritenuti sommari e non sempre pertinenti dalla difesa, sia al comportamento degli altri due imputati nei riguardi dei quali furono espressi giudizi di inadeguatezza e di carenza di professionalità.

Tuttavia, e complessivamente, le acquisizioni conseguite in sede di incidente probatorio risultarono confermate.

Per migliore comprensione del complesso caso in giudizio, giova qui riassumere, seppure stringatamente, le conclusioni quali ritenute





raggiunte dal Giudice di primo grado, compresi i giudizi tecnici espressi dal collegio peritale (pag. 18 s. della sentenza di primo grado):

a) La causa della caduta dell'aereomobile fu attribuita alla totale ingovernabilità dello stesso determinata da un incendio scoppiato in volo.

b) L'incendio si innescò con l'estensione del carrello nel momento in cui il velivolo si apprestava ad atterrare all'aeroporto di Bologna, mentre era in atto una perdita di combustibile che, iniziata da almeno ventidue minuti, era diventata cospicua, più o meno stabilizzata da quattordici minuti e mezzo, sicché il tempo di permanenza in volo, dopo la iniziale perdita, non ebbe alcuna influenza sull'evento incendio.

c) L'incendio fu violento e particolarmente devastante per l'aereomobile, il quale in soli novanta secondi divenne totalmente ingovernabile, rendendo l'intervento umano ininfluenza sulla traiettoria di caduta.

d) Non fu possibile individuare con certezza l'origine della perdita di carburante a causa dell'assenza di positivi riscontri sul relitto; tuttavia si ritenne possibile formulare diverse

ipotesi.  
riscontri  
in corso  
relitto

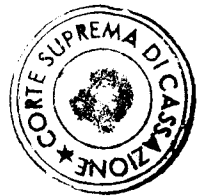




ipotesi. Dall'analisi di ciascuna, valorizzando riscontri di varia natura, si ritenne plausibile la convinzione che l'origine della perdita fosse collocabile in un punto, peraltro non precisabile, dell'impianto di adduzione del carburante alla turbina, a valle della valvola P.I.V.. Infatti, secondo le conclusioni dell'A.A.I.B. (Air Accidents Investigation Branch) inglese, ente presso il quale furono condotte indagini sul relitto, sarebbe da escludere ogni altra avaria. Tale inconveniente avrebbe determinato un flame-out (spegnimento della fiamma in camera di combustione) per insufficiente afflusso di carburante, dal pilota avvertito come "piantata motore".

e) Non fu possibile individuare il tipo di avaria causa della perdita di carburante perché i traumi subiti dal gruppo propulsore e dalle altre strutture del velivolo non consentirono di concludere positivamente siffatta indagine.

f) Per collocare nel tempo del volo il momento di inizio della perdita, fu evidenziato che questa era già in atto alle h.9,08, e cioè sette minuti prima del verificarsi della "piantata motore"; questo evento si verificò in coincidenza di un



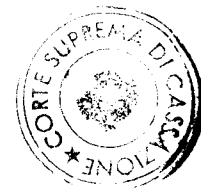




brusco aumento della perdita, con successiva stabilizzazione del flusso fino al momento dell'innesco dell'incendio.

degli avvisatori  
mancanza di mani

g) L'incendio iniziò a svilupparsi alle h.9,30'01", nel momento in cui il velivolo si trovava a circa 3.000 piedi nel cielo di Bologna, in fase di discesa sulla verticale dell'area di incrocio delle vie Costa e Busi. L'incendio venne preceduto da una fase di "pseudoincendio", caratterizzato dalla presenza all'esterno della fusoliera dell'aereomobile «[...] di una scia di vapore fuoriuscente dagli sfiati dorsali, accompagnata da flussi ventrali aderenti in fase liquida ed a possibili fiamme locali intermittenti nella zona del getto motore, in atto già alle h.9,08 - secondo la testimonianza di tale Montaguti, il quale dichiarò di avere osservato una scia bianca e luminescente in coda dell'aereo mentre si dirigeva verso Bologna - , ed aggravarsi nel tempo, sino a presentare fiamme intermittenti all'ultimo terzo della fusoliera [...]». Tale condizione, però, non fu percepita dal pilota (e non poteva esserlo) a causa sia dell'assenza, sul quadro di controllo,





degli avvisatori *Fire Over Hit*, sia per la mancanza di manifestazioni anomale.

h) Le operazioni tecniche risolutive dell'avaria manifestatesi dopo l'ispezione periodica delle 200 ore, la sostituzione del dispositivo AFRC, l'intervento manutentivo furono del tutto regolari e professionalmente corrette; le operazioni di smontaggio interessarono soltanto il ramo di alta precisione del sistema di distribuzione del carburante.

i) La consapevolezza di una perdita di combustibile da parte del pilota Viviani poteva essere acquisita solo a seguito di un'analisi dell'avaria in atto, realizzabile se il pilota avesse contattato la SOR (*Squadron Operation Room*), come dovuto, per comunicare gli effetti e le conseguenze dell'uso improprio e continuo del dispositivo "relight", e da detta SOR avesse ricevuto risposte adeguate. Peraltro, la circostanza che il pilota alle h.9.25.13 dichiarò di avere a bordo 800 libbre di carburante, conseguendone una dispersione di almeno 300 libbre, non risulterebbe, di per sé, sufficiente per porre una correlazione univoca ed immediata tra eccesso di consumo e perdita di combustibile, benché

sarebbe  
di  
di  
di  
di



W



sarebbe potuto costituire un importante elemento di sviluppo dell'analisi intorno alla causa dell'avaria; pertanto, il pilota non sarebbe stato in grado di acquisire in maniera autonoma (senza l'ausilio della SOR) la conoscenza della perdita del carburante.

protocollo di istruttoria  
prevede l'effettuazione  
del volo verso una  
destinazione

l) Stante l'assenza di procedure o istruzioni codificate e tenuto conto del normale livello professionale del pilota, risultava «[...] difficile affermare l'esistenza di un esito certo di detta analisi e ancor più difficile collocarlo nella traiettoria di volo».

m) Non fu possibile verificare il funzionamento del sistema di allarme per fuoco e surriscaldamento a bordo, essendo esso risultato danneggiato, pur potendosi ritenere che esso fosse funzionante. Con riferimento alla mancata accensione della spia *Fire Over Hit* (deducibile dall'assenza di notifica da parte del pilota), fu ritenuto che il relativo impianto non era stato interessato dalla condizione di "pseudoincendio". Peraltro, osservarono i periti, se l'esistenza di un focolaio di incendio a bordo fosse stata segnalata, non vi sarebbe stata ragione per la quale il pilota non avrebbe dovuto attenersi al



M



protocollo di istruzioni che, per tale ipotesi, prevede l'elezione del pilota dirigendo il velivolo verso una zona lontano da centri abitati, individuabili nella tratta Castelmassa-Bologna.

11. Con particolare riferimento alla condotta del pilota, l'opinione del Collegio peritale (perizia Surace) fu particolarmente pesante, almeno nei termini in cui il Giudice del primo dibattimento lo riferisce.

Infatti, secondo quei periti, la condotta del ten. Viviani fu professionalmente adeguata solo quando egli affrontò l'emergenza rappresentata dalla "piantata motore", con la decisione di guadagnare quota e dirigere verso il più vicino aeroporto per un atterraggio forzato.

La successiva condotta, invece, doveva ritenersi carente perché:

- (a) non riconobbe la riaccensione del motore;
- (b) fece uso improprio e continuo del dispositivo "relight", senza neppure darne immediata comunicazione alla base operativa a terra (la SOR);
- (c) omise la notifica (alla SOR) del quantitativo di carburante a bordo;





(d) decise di mantenere la quota di 5.000 piedi fino alla verticale sull'aeroporto di Bologna;

(e) circuitò detto "aeroporto" a Sud della città, anziché a Nord.

Tale giudizio, di plurime carenze, troverebbe le seguenti spiegazioni, sempre secondo i periti, nei termini riferiti dalla sentenza di primo grado:

per (a): quando, dopo una "piantata motore", il pilota ottiene, correttamente, la riaccensione del motore, ma si accorge che questo non fornisce, nonostante il massimo regime di giri, una spinta sufficiente al volo, vale a dire almeno il 60% di RPM, deve, piuttosto che ritentare la riaccensione, riconoscere la mancanza di parametri idonei al proseguimento del volo e, quindi, attuare la procedura di lancio;

per (b): l'uso improprio, perché ripetuto, del dispositivo "relight" in una situazione di emergenza non codificata, portò il pilota a scoprire la possibilità di ottenere un incremento del RPM e, quindi, di mantenere una velocità e una quota accettabili; in tale situazione, però, si sarebbe dovuto contattare immediatamente la SOR





per conoscere le conseguenze dell'uso improprio di tale dispositivo, e porre in essere una collaborazione indispensabile alla gestione della emergenza ed alla individuazione delle cause;

per (c): la tempestiva indicazione all'ente a terra del quantitativo di carburante a bordo al momento dell'emergenza avrebbe consentito la cognizione dell'anormalità del consumo;

per (d): la scelta di una quota di 2.500 piedi su Bologna sarebbe stata opportuna in quanto avrebbe ridotto il tempo di permanenza in volo e consentito la rapida conclusione dell'emergenza, com'è prescritto debba avvenire ogni qualvolta un aereomobile si trovi a volare in situazione di avaria;

per (e): la circuitazione dell'aereoporto a Sud di Bologna comportò la permanenza del velivolo in avaria su zona altamente popolata; l'altra opzione possibile sarebbe risultata conforme a quanto previsto dalle carte aeronautiche, indipendentemente dalla testata di pista prescelta (12 oppure 30).

12. Non meno severo fu il giudizio del Collegio peritale in esito all'analisi del





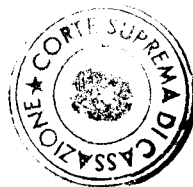
comportamento tenuto dagli imputati Eugenio Brega e Roberto Corsini.

Infatti, i periti, dopo avere evidenziato che al momento dell'emergenza, di cui si parla, la SOR di stormo non risultava operativa, e che solo sei minuti dopo la prima notifica (dell'emergenza) il ten. col. Corsini, qualificandosi SOR, attuò un contatto radio con il pilota Viviani, giudicarono professionalmente non adeguata alla situazione emergenziale creatasi la condotta dei due ufficiali.

Ciò, in particolare, in riferimento a mancata presa di posizione in relazione alla dichiarazione (tardiva) del pilota quanto ad uso continuo del dispositivo "relight"; inoltre, essi avrebbero dovuto raccomandare al pilota di circuitare l'aeroporto di Bologna sulla zona Nord della Città.

13. Nel corso del dibattimento di primo grado, il tenente Viviani rese l'interrogatorio, dichiarando, in sintesi, quanto appresso:

- il volo di esercitazione, nel coso del quale si verificò il disastro, si svolse, nella prima parte, nell'assoluta normalità, salvo qualche difficoltà di collegamento radio;





- al momento in cui si apprestò ad intraprendere il secondo sorvolo di Tarcenta avvertì una improvvisa "piantata motore";

- dopo essersi reso conto della posizione in cui si trovava ed avere ispezionato il suolo sottostante, decise di far prendere quota al velivolo nella convinzione che dovesse essere abbandonato;

- ma, subito dopo, decise di dirigersi sul vicino aeroporto di Ferrara, raggiungibile anche a motore spento data la quota conseguita (4.500 piedi), sufficiente a consentire un atterraggio con motore non funzionante;

- usando il pulsante del dispositivo di riaccensione (il "relight") e tenendolo premuto, il motore forniva la spinta sufficiente a mantenere in volo l'aereo;

- attese le deficienze della pista di Ferrara, a lui note, ritenne opportuno modificare il programma di uscita dall'emergenza decidendosi all'atterraggio sull'aeroporto di Bologna;

- giunto nel cielo della Città in regolare assetto di volo e a quota tale da poter affrontare l'atterraggio anche senza l'ausilio del motore, scelse il circuito precauzionale in chiave alta



*[Handwritten signature]*





(iniziando da 5.000 piedi) e individuò, come la più consona all'operazione che si apprestava a porre in essere, la pista 1-2, per questo sorvolando necessariamente la Città;

- mentre attuava l'estrazione del carrello, si verificò a bordo un devastante incendio del tutto imprevedibile e in nessun modo controllabile;

- resosi conto che il velivolo era divenuto del tutto ingovernabile e che la sua permanenza a bordo era inutile, decise di eiettarsi.

Nella sentenza si evidenzia che, a specifica domanda dell'accusa, l'imputato Viviani precisò che non cercò contatto radio con la SOR del suo reparto e non si avvalse delle procedure previste dal protocollo SIV/SOP, in quanto le disposizioni impartite con quel documento riguardavano solo gli aerei in fase di atterraggio all'aeroporto di Villafranca. Comunque, l'imputato ritenne di precisare che, in ogni caso, il contatto radio con la SOR di reparto fu attuato e al ten. col. Corsini egli fornì i dati richiesti e tutti quelli inerenti il volo e l'emergenza determinatasi, compresa la indicazione del carburante ancora a bordo.



*mf*



14. Anche gli imputati Brega e Corsini resero interrogatorio, fornendo la loro versione sugli accadimenti della mattina del 6 dicembre 1990 e dando adeguate spiegazioni alla condotta da ciascuno di loro tenuta nella circostanza.

In particolare, i predetti dichiaranti spiegaronò l'origine e la portata delle istruzioni impartite con la SOP/SIV e confermarono il limite di applicazione alle sole emergenze concernenti atterraggi da effettuare nella base di Villafranca.

#### IV - LA SENTENZA DEL TRIBUNALE DI BOLOGNA.

##### IV-1. IL "FATTO" RITENUTO DAL COLLEGIO GIUDICANTE.

1. Il Tribunale affrontò, per primo, il problema relativo alla individuazione del nesso di causalità tra le condotte addebitate ai prevenuti, come descritte nei capi di imputazione e, poi, sostanzialmente recepite come dati di fatto provati in causa, e gli eventi oggetto d'imputazione, tutti riconducibili alla caduta dell'aereomobile, quindi, all'incendio dell'Istituto Salvemini, alla morte di 12 alunni e alla produzione di lesioni personali gravi alle

pe sone di cu  
ed test di m  
A m le in  
te ote pagli



4



persone di cui all'elenco allegato al documento di contestazione dell'accusa.

A tale indagine segui l'analisi delle condotte tenute dagli imputati con riguardo al problema della colpa, come categoria qualificante i comportamenti umani sotto l'aspetto soggettivo.

2. In relazione al nesso di condizionamento causale, il Collegio, dopo approfondita analisi delle relative problematiche, dichiarò di condividere, e quindi programmò di applicare, la regola della *par condicio*, quale estraibile dalle lettura dell'art. 40 c.p., per la quale ogni condotta umana, inserita nella serie causale degli accadimenti, è da considerarsi causa, come antecedente necessario al prodursi dell'evento oggetto del reato, verificato alla luce di leggi scientifiche, a carattere universale o statistico (legge generale di copertura).

Così opinando il Tribunale ritenne di far proprie acquisizioni di carattere logico deduttive sviluppate da una parte della dottrina e adottate, tra altre, da questa Sez.IV, 29 aprile 1991, n. 4793, Bonetti ed altri (disastro di Stava).

Quanto alla nozione di colpa e con riferimento a condotte omissive, il Collegio intese aderire

all'indirizzo  
che al soggetto  
in corso da un  
che egli, abba



Handwritten signature or mark



all'indirizzo normativo della colpa, sostenendo che al soggetto può chiedersi solo di comportarsi in modo da impedire il verificarsi di un evento che egli abbia il dovere di evitare e che può evitare, essendo l'evento prevedibile in quanto rappresentabile e riconoscibile. Ne seguirebbe, sempre secondo detto Giudice, che sul soggetto, in fattispecie del tipo in considerazione, graverebbe il dovere di riconoscere e di rappresentarsi l'evento; sicché il rimprovero mosso gli dall'ordinamento consisterebbe proprio nel non avere, per negligenza, imperizia, imprudenza, non riconosciuto, e non essersi rappresentato, l'evento in concreto, poi, verificatosi.

Peraltro, prosegue la sentenza, per dare concretezza al relativo giudizio, deve farsi riferimento al "modello" di agente, il cui comportamento sia connotato dalla coscienza e dall'avvedutezza esigibile da ciascun soggetto quale appartenente a una data categoria della società nella quale egli vive ed opera e, quindi, l'uomo avveduto e coscienzioso, *l'homo eiusdem professionis et condicionis*; figura ben diversa dal *bonus pater familias*, come modello di uomo medio.




Su tale ricostruzione dommatica fu inserita la nozione di "rischio consentito", come limite e discriminine nel rapporto tra l'utilità sociale dell'esercizio di un'attività rischiosa (cioè pericolosa) e valore del bene giuridico aggredito o, meglio, posto a rischio.

3. Passando all'esame del fatto e alla descrizione dell'evento, il Giudice osservò che, a parte le fasi iniziali del volo, che avevano segnalato qualche preoccupazione a causa di difficoltà nei contatti radio, solo dopo che il velivolo aveva effettuato il primo passaggio sulla postazione missilistica di Tarcenta, partendo dall'IP (*inizial point*) di Zevio, e dopo che si era portato sulla verticale di Camposanto, che costituiva (in alternativa a Crevalcore, centro ritenuto densamente abitato) l'IP del secondo passaggio, fatto scattare il contasecondi per fissare il tempo del passaggio, alle h.9.15.02, il ten. Viviani avvertì la "piantata motore".

A giudizio del Tribunale, il pilota reagì correttamente all'emergenza manifestata dal (ritenuto) blocco del motore, guadagnando rapidamente quota con velocità 150 KIAS - così sfruttando l'abbrivio - raggiungendo i 4.500

fe., suf  
manuale d  
pianeta





ft., sufficienti, secondo le indicazioni del manuale di volo, a consentire un massimo raggio di planata anche senza l'ausilio del motore (atterraggio forzato).

Il Tribunale mise in evidenza che dall'analisi del volo emerse che in questo momento l'Aermacchi effettuò una virata a sinistra, che fu spiegata, dall'accusa, come istintivo impulso a dirigere verso Villafranca, e dalla difesa, come espediente per acquisire una visione più completa della zona sorvolata in quel momento. Il Tribunale sul punto mantenne posizione agnostica; tuttavia, in prosieguo, fece notare che intorno alle h.9.19, quando fu maturata la decisione di dirigere verso Bologna il velivolo si trovava a una distanza pressoché uguale tra Bologna e Villafranca.

4. Dopo un silenzio radio di circa tre minuti, evidenziò il Tribunale, il pilota dell'Aermacchi informò lo SCAM di Padova, che ne faceva richiesta, circa la sua posizione (Nord di Ferrara), la natura dell'avaria ("piantata motore"), la velocità di salita (150 KTS), la quota raggiunta (4.500 ft.), l'ora segnata dalla strumentazione di bordo (h.9.17.20/Z).

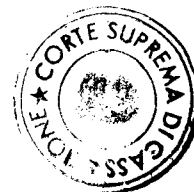


Proseguendo nell'esposizione della condotta tenuta del pilota, con il confessato intento di scrutinare i passaggi fattuali da sottoporre a giudizio, il Tribunale precisò che subito dopo avere informato il centro di contatto radio in ordine a quanto sopra, alle h.9.17.32, il pilota riferì di avere maturato l'intenzione di dirigere sull'aeroporto di Ferrara, "se ci arriva". Alle h.9.19.44 il ten. Viviani comunicò al suo interlocutore a terra (sempre lo SCAM di Padova) che il motore ... «forse si è riacceso», ma che ... «non fa più del 72% con 150 KTS».

5. Subito dopo il pilota informò l'ente a terra di avere maturato la decisione, revocatoria della precedente, di raggiungere l'aeroporto di Bologna per colà atterrare; per questo, chiese le necessarie informazioni quanto a distanza e a vettore; notizie che dopo l'indicazione del codice da inserire (o inserito: IFF "3-4-0-0- emergenza) furono fornite dal predetto ente di assistenza.

Secondo il Tribunale, il pilota, quando decise di modificare il programma di uscita dall'emergenza, aveva già "scoperto" l'effetto del continuo funzionamento del dispositivo

"relight"; e  
invece di  
invece di  
invece di





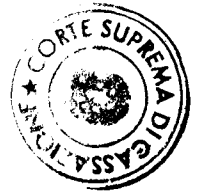
"relight"; anzi, fu proprio ciò la ragione della modifica del programma.

In sostanza, il ten. Viviani aveva capito che, attraverso quell'espedito, l'aereo poteva continuare a volare.

6. Utilizzando le informazioni ricevute, il pilota stabilì il contatto radio con la Torre di controllo dell'aeroporto (civile) di Bologna sulla frequenza UHF 257.8 (di emergenza). All'addetto il pilota fornì i dati del caso, tra i quali quello della spinta del motore (RPM=75%) e del surriscaldamento dell'organo di propulsione (15 NM con 195 gradi C).

7. In questo lasso di tempo (h.9.24.04) si inserì nelle comunicazioni radio - creando anche qualche problema di corretto ascolto - il ten.col. Corsini, qualificatosi come SOR della base di partenza di Villafranca. Infatti, a causa del sovrapporsi delle informazioni fornite dalla Torre di Bologna e dalla SOR di Villafranca, si verificarono difficoltà di ascolto e qualche fraintendimento; in particolare, quando, essendo il ten. Viviani impegnato a fornire dati del volo alla SOR di Villafranca, non poté percepire le informazioni che provenivano da Bologna.

Comunque, al di avere deciso  
sino alla verità  
non, per meglio





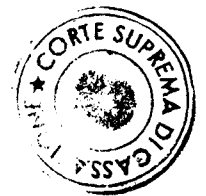


Comunque, il pilota ribadì al ten.col. Corsini di avere deciso di mantenere la quota di 5.000 ft. sino alla verticale del campo di atterraggio al fine, poi esplicitato nel corso del dibattimento (come si è detto), di mantenere una quota idonea e sufficiente a consentirgli anche un atterraggio con motore non funzionante, nel caso questo si fosse nuovamente spento.

8. Solo in questo turno di tempo (h.9.25 circa) il pilota notificò alla SOR di avere il pulsante del dispositivo "relight" sempre premuto «... altrimenti il motore non fornisce più di 60», vale a dire del 60% del RPM.

A séguito di questa informazione, precisò il Tribunale, dalla SOR venne chiesto al pilota di far conoscere quanto carburante aveva ancora a bordo e l'interpellato specificò di avere appena effettuato il jettison (eliminazione delle tanniche sottoalari) e di avere ancora a disposizione 800 libbre di carburante.

Dopo avere appreso che l'aeroporto di Bologna era privo di "safeland" (rete di imbrigliamento e contenimento del velivolo in fase di atterraggio), alle h.9.27.05, il pilota comunicò alla Torre di controllo dell'aeroporto di Bologna la pista (n.





3) che intendeva impegnare e la determinazione di lasciare quota 5.000 ft. per scendere a 2.700 ft..

Anche la SOR e il comandante Brega intervennero in questo momento cruciale dell'operazione di chiusura dell'emergenza, fornendo raccomandazioni quanto a controllo della velocità in funzione del carburante residuo.

9. Alle h.9.29.57 il pilota dette il "Kappa" e iniziò la manovra di atterraggio; contemporaneamente, si innescò l'incendio con le conseguenze sopra ricordate.

Il Tribunale riportò le espressioni adottate dai colloquanti (pilota e base di Villafranca) in quei drammatici momenti: prima difficoltà di governo dell'aereo a cui si rispose con l'invito a dirigere verso area disabitata; poi la constatazione d'ingovernabilità e la determinazione del pilota di eiettarsi. L'incendio scoppiato a bordo, precisò la sentenza, aveva reso inservibili i comandi di rotta: questa la causa materiale della caduta dell'aeromobile.

Il Giudice di primo grado ritenne di poter condividere la conclusione dei periti sul punto.

Era stato, infatti, sostenuto che l'innescò dell'incendio dovesse attribuirsi all'estensione





del carrello, cui fu addebitata l'alterazione del campo aereodinamico lungo la fusoliera del velivolo (dove scorreva il carburante che fuoriusciva dagli sfiati dorsali, proseguendo in aderenza alla sagoma ventrale della terza parte della fusoliera), e la frenata dell'aeromobile, dovuta proprio alla maggior resistenza al volo causata dal carrello estratto e dagli alettoni aperti.

Secondo i periti, e, poi, il Tribunale, il primo fenomeno ebbe a determinare una turbolenza che produsse una miscela aria/carburante, la quale, a contatto con i caldi gas fuoriuscenti dalla coda del motore, si incendiava. L'estensione del carrello, frenando il volo provocò un maggiore flusso nella fuoriuscita di carburante e un fenomeno di ritorno, verso la parte medio ventrale, della miscela incendiaria.

10. Il Tribunale prese in esame la condotta del pilota in relazione all'abbandono del velivolo, pervenendo all'ovvia conclusione della irrilevanza, quanto a caduta dell'aereo e alle relative conseguenze, di tale abbandono, posto che il velivolo in quel momento era

assoluta  
stallo.





assolutamente ingovernabile e prossimo allo stallo.

#### IV-2. LE TEORIZZAZIONI FONDANTI LA DECISIONE.

11. Conclusa la ricognizione sui fatti, la sentenza del Tribunale si impegnò a fornire l'apparato giustificativo sulla individuazione dell'evento tipico di ciascuna delle fattispecie descritte nel capo di imputazione, al dichiarato fine di valorizzare gli aspetti ripetibili del fatto specifico, onde consentirne l'inserimento nell'ambito di una legge generale di copertura.

Partendo dalla premessa che per l'integrazione dei "reati di pericolo" non occorre il verificarsi di un danno, implicando essi, e così anche giustificandosi, la tutela anticipata del bene protetto, il Tribunale prese in esame le fattispecie di disastro aereo colposo e di incendio colposo, e venne alla conclusione che questi reati avrebbero come oggetto di tutela la pubblica incolumità, vale a dire la vita, l'integrità personale, la salute dei componenti, non individualmente assunti, della collettività. Ne conseguirebbe, secondo il Tribunale, che l'evento tipico del reato di disastro aereo non è solo e semplicemente la caduta



lm



dell'aereomobile, ma la caduta di un aereomobile che si caratterizzi come "disastro", cioè come evento idoneo a compromettere o mettere in pericolo la incolumità di una collettività di persone. Non integrerebbe l'evento tipico di siffatta fattispecie delittuosa la caduta di un aereo in zona desertica o in zona palesemente disabitata o in mare. E allora, secondo il Tribunale di Bologna, nel reato in discussione, l'evento da sussumere sotto una legge generale sarebbe la "caduta di un aereo su un centro cittadino densamente abitato".

La specificità del caso oggetto di giudizio, secondo il Giudice di primo grado, comporterebbe la considerazione di ulteriori elementi, quali quelli relativi all'incendio dell'aereomobile con il corteo si eccezionali cause condizionanti, quali la perdita di carburante, la fuoriuscita dello stesso delle feritoie dorsali della fusoliera, la perturbazione sull'assetto aereodinamico del velivolo determinata dall'estrazione del carrello, l'innesco del tutto eccezionale del fuoco, come tutto quanto sopra raccontato.



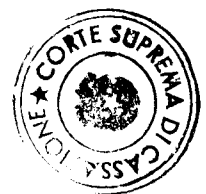
4



12. Sotto l'aspetto del rapporto tra le condotte dei soggetti imputati e la prevedibilità specifica dell'evento, il Tribunale ritenne di valorizzare la considerazione di regole che i prevenuti, a suo giudizio, avrebbero dovuto adottare in quanto sintomatiche e, nello stesso tempo di tutela, di interessi collettivi, il rischio di offesa dei quali dovrebbe essere confrontato con le priorità individuate dalle leggi e, prima tra esse, dalla Costituzione.

Nei limiti in cui il rispetto di siffatte regole era possibile nell'attività dei soggetti chiamati a rispondere degli eventi verificatisi il 9 dicembre 1990, secondo il Giudice, doveva considerarsi prioritariamente come la gestione, anche in volo, di aereomobile militare rientra nella categoria "attività pericolose", per l'esercizio delle quali, pertanto, sono imposte particolari regole prudenziali e di comportamento standardizzate, comunque estraibili dal profilo professionale dell'operatore quale *homo eiusdem professionis ac condicionis*.

In ogni caso, secondo il Tribunale di Bologna, sarebbe da escludere, sia sotto il profilo civilistico sia, e a maggior ragione, sotto quello





penalistico, la non ricorribilità della presunzione di cui all'art. 2050 c.c. nel caso in cui l'attività pericolosa sia svolta dalla pubblica amministrazione. Rilievo adeguatamente sviluppato per rispondere alla presa di posizione della difesa degli imputati che aveva fatto appello a una diffusa contraria regola, spesso adottata nel passato: quella, cioè, della delimitazione della colpa nei riguardi di agenti operanti in "ordinamenti sezionali" (pag. 115 della sentenza).

13. Particolare attenzione fu posta nell'esporre l'opinione del Collegio in ordine al concetto di "posizione di garanzia", quale prevista da regole, codificate o meno, con riferimento al reato omissivo improprio: esposizione necessariamente propedeutica e indispensabile per la comprensione degli ulteriori sviluppi dell'iter razionale della decisione.

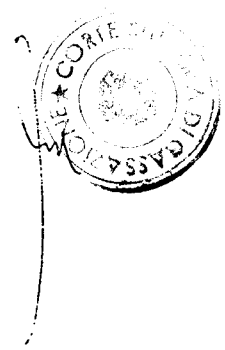
Il Tribunale partì dalla considerazione, peraltro del tutto pacifica in dottrina e in giurisprudenza, secondo la quale l'individuazione del dovere di garanzia deve trovare fonte in un obbligo di attivarsi, al fine di impedire il verificarsi di un certo evento di danno, in





conformità al dato testuale rintracciabile nella norma dell'art. 40 comma 2 c.p.. Per il Tribunale tale norma avrebbe come retroterra culturale e giuridico l'art. 2 della Carta, vale a dire il dovere di solidarietà sociale inteso in senso lato.

La posizione di garanzia a riguardo della navigazione aerea in generale, proseguì il Giudice, tocca «[...] tutti i soggetti addetti per il loro rapporto di servizio a compiti pertinenti la sicurezza di volo a salvaguardia dell'incolumità personale dei passeggeri, i quali si trovano nella impossibilità di provvedere personalmente a difendersi dai pericoli che possono insorgere durante la navigazione aerea» (pag.128 della sentenza). A tale fine, secondo il Giudice di primo grado, tende la regolamentazione ICAO e gli annessi regolamenti tecnici, in conformità alla Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 (resa esecutiva in Italia con d.l. 6 marzo 1948, n. 616), seppure non di immediata applicazione, se non nelle parti recepite in testi normativi, ovvero in disposizioni contenute nei regolamenti della compagnia aerea esercente il servizio.







14. Tuttavia, quanto alla navigazione aerea militare, il Tribunale, dopo avere escluso l'applicabilità dell'art. 748 cod.nav. e del r.d.l. 20 agosto 1923 n. 2207, e relativo regolamento generale per la navigazione aerea, approvato con r.d. n. 356 del 1925, anche per le parti da ritenersi ancora in vigore perché non regolamentate ex novo dalla normativa sopravvenuta, ritenne di individuare fonti attive, al riguardo, nelle disposizioni concernenti il rapporto organico di impiego con l'Amministrazione dell'Aeronautica militare, la quale avrebbe espresso normative e regolamenti tecnici tesi a disciplinare l'attività di volo e la gestione di emergenze, a cominciare dall'art. 6 lett. b) del d.P.R. 18 novembre 1965 n.1477, concernente i compiti dello stato maggiore dell'Aeronautica militare.

Riferibile a tale norma dovrebbe ritenersi il documento intitolato: "Norme per l'assistenza a velivoli in emergenza e per il soccorso aereo in caso di incidenti aerei", emesso dal predetto organo militare (Reparto operazioni) con data 6 marzo 1966 (pag. 132 della sentenza).



15. Di particolare importanza, secondo il Giudice del primo grado del processo, risulterebbe l'analisi delle disposizioni dettate da detto ente anche nella parte in cui rinvia ai comandi di base l'articolazione di disposizioni standardizzate.

Infatti, proprio sulla base di tale direttiva, e per adempiere alla stessa, il Comando di Stormo di Villafranca aveva emesso il documento denominato SOP/SIV36, intitolato "Organizzazione e gestione emergenze", edito dall'Ufficio Operazioni della Base nell'ottobre 1990.

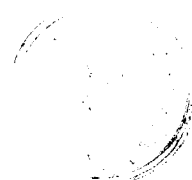
Dalle disposizioni dettate con il predetto protocollo sarebbero estraibili norme obbligatorie alle quali gli imputati avrebbero dovuto attenersi, dovendosi esse ritenere fonti della posizione di garanzia attribuibile al pilota e agli altri due imputati in situazioni emergenziali, quali quella verificatosi nella mattinata del 6 dicembre 1990.

16. A riguardo dell'applicabilità al caso di specie di tale normativa, il Tribunale respinse la tesi, sostenuta dagli imputati e dalla loro difesa, della inapplicabilità a situazioni di emergenza che prevedano l'atterraggio, o comunque, l'uscita dall'emergenza, in aeroporti o luoghi

diversi dall'aeroporto.

applicabile

applicabile



4



diversi dalla base di Villafranca e relativo  
aereoporto. Ciò in quanto, precisò il Giudice,  
implicando esse norme l'attribuzione di una  
posizione di garanzia verso la collettività, il  
luogo di risoluzione dell'emergenza risulterebbe  
dettaglio privo di rilievo.

D'altra parte, rilevò perspicuamente il  
Tribunale, l'applicabilità di tale normativa  
risultò provata anche dal comportamento tenuto da  
tutti gli enti operanti nel perimetro della base  
di Villafranca, i quali ebbero a comportarsi, a  
parte rilevabili inadempienza o errori, in  
conformità alle disposizioni della SOP/SIV.

In particolare, quanto al col. Brega a al  
ten.col. Corsini, essi, contraddittoriamente, da  
un canto, avrebbero ammesso di essere intervenuti  
nelle loro rispettive qualità; dall'altro canto,  
avrebbero sostenuto di essersi attivati solo a  
titolo di conforto e sostegno morale al pilota in  
difficoltà (pag.151 della sentenza).

17. Ulteriore fonte di obblighi, implicanti  
eliminazione o attenuazione di rischi in  
situazioni emergenziali della navigazione area  
militare, andrebbe individuata, secondo il  
Tribunale, nelle norme cautelari, certamente

applicabili a  
prevenuti,  
dell'incidente



4



applicabili alle condotte in concreto tenute dai prevenuti, contenute nel "Manuale di volo" dell'Aermacchi MB326.

Il Tribunale, che respinse la contraria posizione assunta dalla difesa dei prevenuti, affermò che il pilota aveva il dovere di seguire le procedure standardizzate descritte dal "Manuale", supplendo con la propria esperienza e professionalità solo in quelle situazioni nelle quali il documento regolamentare non avesse preveduto specificamente il modo di comportarsi.

A riguardo del regime normativo da attribuire al documento di cui si parla, il Tribunale ritenne di prendere posizione adesiva all'assunto accusatorio, resistito dalla difesa, secondo il quale ogni operazione non specificamente prevista dal "Manuale" dovrebbe ritenersi vietata, come, peraltro, lo stesso documento testualmente disporrebbe.

La risoluzione di questa specifica questione assumerà particolare rilievo quanto alle implicazioni da attribuire all'uso continuo del dispositivo "relight", cui la decisione di primo grado, con qualche contraddittorietà per il vero, attribuisce spesso efficacia causale condizionante



*lu*



dei successivi accadimenti, sino al momento dell'innesco dell'incendio e, quindi, della rovinosa caduta dell'Aermacchi.

quindi, ad  
come tale  
Viviani.

IV-3.LE RAGIONI DELLA DECISIONE SUL MERITO  
DELLA VICENDA.

18. Esaurita la discussione sugli aspetti teorici implicati nel giudizio, il Collegio giudicante passò ad analizzare la gestione dell'emergenza come attuata dal pilota Viviani, seguendo le tracce fornite dai capi di imputazione.

Secondo il Giudice di primo grado, il primo anello degli accadimenti sfociati nella tragedia di Casalecchio di Reno deve essere individuato nella perdita di carburante, presumibilmente nel circuito ad alta pressione e, del pari presumibilmente, a valle della valvola P.I.V..

Tale evento, benché inseribile nella catena eziologica dei fatti, fu ritenuto fuori da ogni addebitabilità a uno o all'altro o a tutti gli imputati.

Per il Tribunale, che sul punto seguì le indicazioni dei periti del collegio Surace, fu proprio l'insufficiente o mancata alimentazione della turbina a provocare la "piantata motore" e,



3



quindi, ad innescare la situazione di emergenza, come tale correttamente denunciata dal pilota Viviani.

Ugualmente corretta fu ritenuta la prima reazione del pilota: guadagnare quota, garantirsi il massimo raggio di planata portandosi sino a 5.000 ft. di altezza.

In qualche contraddizione il primo Giudice cadde nell'esprimere il suo giudizio in relazione alla decisione del pilota di portarsi all'atterraggio sul campo di Ferrara, rinvenendosi passaggi ove se ne sostiene la correttezza, ed altri ove invece, seppure implicitamente, si giudica come necessaria e ineludibile conseguenza della "piantata motore" il dirigere il velivolo "ancora governabile" su zona "palesamente disabitata" e abbandonarlo, previa elezione del pilota; ma, in tale ipotesi, non avrebbe avuto senso il guadagno di quota.

19. A parte questo particolare aspetto del comportamento del pilota, quanto alle decisioni successive, vale a dire dal momento della scoperta dell'effetto dell'uso continuo del dispositivo di riaccensione del motore, l'analisi sviluppata dal





Tribunale esitò in giudizi attributivi di colpa, sia per omissione che per commissione.

Infatti, secondo il Tribunale, la condotta del pilota sarebbe predicabile di colpa di tipo misto, per comportamenti commissivi ed omissivi, partendosi dal momento in cui il ten. Viviani, pur consapevole della grave avaria di cui il suo velivolo era portatore, decise di condurlo all'atterraggio sull'aeroporto di Bologna e quindi in zona densamente abitata.

Dopo avere riassunto la cronologia degli avvenimenti e degli atti compiuti o rifiutati dal pilota, di cui si è già avanti parlato, confrontandoli a individuati parametri di colpa (pag.165 della sentenza), il Tribunale sintetizzò i profili di addebito nelle seguenti proposizioni.



20. Erroneamente il ten. Viviani "non riconobbe" l'accensione del motore per quel che in effetti significava; ciò lo spinse ad effettuare vari tentativi di riaccensione usando il dispositivo "relight", sino al momento in cui si accorse che, tenendo il relativo pulsante sempre premuto, il motore erogava il 72% in RPM, sufficiente a produrre una spinta idonea a mantenere in volo l'aereo; questo indusse il



descrivere opz:  
del volo.  
grave  
rigid

pilota a ritenere che il motore "forse" si è  
riacceso, pur nella modestia delle prestazioni.

Del pari erronea, seppure consequenziale, e  
fonte di autonoma grave colpa, la decisione  
adottata dal ten. Viviani, prima ancora di  
contattare la base di Villafranca, di portare  
l'MB326 su Bologna per l'atterraggio anche forzato  
(cioè, a motore spento).

21. A giudizio del Tribunale, in conformità ad  
assunti dell'accusa e delle parti civili, il  
pilota avrebbe dovuto attenersi strettamente alla  
procedura prevista dal "Manuale", secondo la  
quale, in mancanza di riaccensione del motore  
ovvero di riaccensione, quando il motore non  
fornisca una spinta adeguata al proseguimento del  
volo, il pilota deve predisporre per l'atterraggio  
forzato, se possibile, ovvero per l'abbandono  
dell'aeromobile dirigendo verso zona "palesamente  
disabitata", e quindi eiettarsi (pag. 167 s. della  
sentenza).



Infatti, per razionalizzare la ritenuta  
cogenza della disposizione, il Giudice osservò che  
nella detta situazione vengono a mancare le  
condizioni per un volo in sicurezza, sicché, per  
uscire dall'emergenza, non ci sono che le due



descritte opzioni: atterraggio forzato o abbandono del velivolo. Con il consequenziale giudizio di grave imprudenza per il non avere adottato la rigida procedura prevista dal "Manuale".

22. Al riguardo il Tribunale rigettò la tesi difensiva, secondo la quale il fenomeno avvertito e notificato dal pilota come "piantata motore", non fu dovuto a un vero e proprio "flame-out", cioè a uno spegnimento totale del motore, ma solo a un consistente calo di potenza dello stesso per insufficiente alimentazione.

Infatti (è la razionalizzazione dell'assunto difensivo, disatteso dal Tribunale), tenuto conto della causa del fenomeno (perdita di carburante per avaria del condotto di alimentazione), da un canto, non si spiegherebbe il ritorno al, seppure insufficiente - ma pur sempre capace di sviluppare una potenza intorno al 60% -, funzionamento dell'organo di propulsione; dall'altra parte, non sarebbe stato possibile raggiungere la quota di 5.000 piedi solo con l'abbrivio, cioè senza l'ausilio della spinta di un motore funzionante, seppure a potenza ridotta. E allora - concludeva la tesi difensiva -, corretta dovrebbe giudicarsi la condotta del pilota, che non aveva accettato un





per venire il ca  
 avrebbe una  
 dell'incidente, per

regime inferiore al 70% di RPM, ma aveva operato in modo da procurarsi la necessaria spinta attraverso l'uso continuo del "relight".

L'opinione espressa dai periti (peraltro ingegneri aeronautici e non piloti), secondo la quale l'uso continuato del dispositivo di riaccensione sarebbe scorretto e persino vietato dal "Manuale" (nella misura in cui non lo prevede come manovra per uscire da una emergenza), sarebbe contrastata, secondo la deduzione difensiva per come riferita dalla sentenza di primo grado, dalla opposta opinione espressa dai consulenti del pubblico ministero e sostenuta da testimonianze che, appellandosi anche alla esperienza del pilota (c.d.: *ars aviatoria*, secondo la quale al pilota preme prima di tutto *volare*, poi *navigare* e, da ultimo, dare informazioni e analizzare la causa dell'emergenza, ormai superata), avrebbero dichiarato che corrisponde a una diffusa prassi quella di utilizzare il dispositivo "relight" per sovralimentare il motore o superare situazioni di emergenza. Infatti, secondo i tecnici favorevoli a tale prassi, l'uso del dispositivo in questione non modifica l'assetto del funzionamento del motore, ma si risolve, semplicemente, nel far



*u*



pervenire il carburante alla camera di combustione tramite una via diversa rispetto a quella ordinaria, per essere iniettato in un punto più idoneo alla riaccensione; ma la quantità di carburante fornito e bruciato è sempre la stessa, quale sia la via attraverso la quale pervenga alla camera di combustione (pag. 179 s. della sentenza, con corteo di considerazioni critiche a siffatta tesi).

23. Nel respingere le ragioni poste a fondamento della sopra evidenziata posizione difensiva, il Tribunale, pur ammettendo, in via teorica, che in talune (non specificate) situazioni l'uso continuato del "relight" potrebbe essere ritenuto ammissibile e corretto, espresse giudizio di drastica condanna per il caso di specie, in esso trovando radice la determinazione assunta dal pilota di portarsi su Bologna mantenendo l'aereomobile in volo tramite l'uso improprio del dispositivo, del quale si sta parlando.

Non meno drastico è il giudizio di rigetto di quanto riferibile all'ars aviatoria, coinvolgendo nel giudizio negativo anche i colonnelli Brega e Corsini: il Tribunale espresse il convincimento

che tale modo  
quanto meno in  
ai principi di



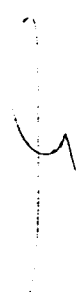
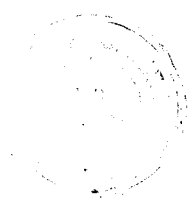
4



che tale modo di operare sia in contrasto, o quanto meno in posizione di indifferenza, rispetto ai principi costituzionali e ai valori propri di una società democratica, di solidarietà sociale e di tutela della vita e della incolumità delle persone al di sopra di interessi di altro genere, ivi compresi quelli dell'addestramento o, comunque, del volo di aereomobili militari.

dell'avv. ...  
circost. ...  
comunic. ...

24. Altro pacchetto di addebiti, sotto il profilo della colpa, mosso e ritenuto dal Tribunale a riguardo della condotta del pilota Viviani, concerne l'assunta carenza di diligenza quanto alle informative da dare con la notifica dell'emergenza, in relazione sia alle istruzioni fornite dallo stato maggiore dell'Aeronautica, sia alle direttive della SOP/SIV36, in aggiunta all'addebito di deficiente analisi intorno alle cause dell'emergenza significata dalla "piantata motore".



Particolare importanza il Tribunale attribuì alla mancata immediata notifica della quantità di carburante a bordo al momento dell'emergenza, ciò comportando, nell'ottica dell'accusa, non una mera formale violazione del protocollo di notifica, ma la sottrazione di un dato essenziale all'analisi



dell'avaria (pag. 203 della sentenza). La circostanza che successivamente tale dato fu comunicato (unitamente all'uso continuo del dispositivo "relight") non attenuerebbe la grave colpa del pilota, poiché il ritardo sarebbe stato produttore di perdita di preziosi minuti per l'analisi della causa dell'avaria e per la individuazione di un'appropriata strategia di uscita dall'emergenza.

25. Altre "gravi" dimenticanze sono addebitate al pilota: l'aver omesso di riferire circa l'eccessivo consumo di carburante, pur notato, e circa l'avvenuta esecuzione, ancorché senza esiti, di manovre per superare eventuali ostruzioni della valvola AFCR; la mancata informazione quanto all'elevata temperatura del motore, anomala rispetto alla potenza sviluppata.

Secondo il Tribunale, se tutto ciò fosse stato fatto sarebbe stata intuita la perdita di carburante in atto e sarebbero state prese le iniziative idonee a superare l'inconveniente. Trattasi, all'evidenza, di una generica verifica di tipo controfattuale il cui giudizio conclusivo non risulta, però, assistito da una regola di

carattere generico  
conformità all'

26. Per

27. Per





carattere generalizzante ed oggettivo, del tipo di conformità all'*id quod plerumque accidit*.

26. Peraltro, ed al riguardo, il Tribunale non si sottrasse alla discussione intorno alle diverse tesi sostenute dalla difesa degli imputati, replicando punto per punto, seppure, a volte, con giudizio sommario o alquanto astratto. Per il Tribunale, la mancanza, tra la strumentazione di bordo, del "flussometro" non avrebbe impedito la percezione da parte del pilota dell'eccessivo consumo di carburante, come, invece, sostenne la difesa. Infatti, precisò il Giudice, il pilota aveva a disposizione una tabella la cui consultazione avrebbe consentito di percepire il quantitativo di carburante esistente a bordo e rapportarlo ai tempi di volo e ai consumi normali; rilievo agevolato dalla circostanza che subito dopo l'emergenza era stato effettuato il "jettison". In ogni caso, secondo il Tribunale, il ten. Viviani si rese conto del consumo eccessivo di carburante ma non ne analizzò la causa, benché dal suo bagaglio di conoscenze dovesse scaturire la consapevolezza che la "piantata motore" normalmente sia da collegare a una difettosa alimentazione. Inoltre, aggiunse con un pizzico

d'ironia i  
sarebbe dov  
perdita di



*[Handwritten signature]*



d'ironia il Tribunale, tale analisi, che si sarebbe dovuta concludere con la percezione della perdita di carburante, avrebbe potuto essere verificata mediante l'esecuzione di manovre idonee a "vedersi la coda". In tal modo, è l'opinione del Collegio giudicante, il pilota avrebbe percepito la scia di vapore bianco, del tutto anomala e avrebbe avuto conferma del problema sorto a bordo dell'aereo da lui pilotato.

Ne seguirebbe che la mancata percezione della perdita di carburante integrerebbe grave violazione del dovere di diligenza, quanto ad analisi dell'avaria e, quindi, a consapevolezza del pericolo di imminente incendio.

Va da sé che, un tanto conosciuto dal pilota, questi avrebbe dovuto, e potuto, attuare diversa determinazione, allontanando il velivolo da zone densamente popolate (quale quelle in quel momento sorvolate), portandolo su altre palesemente disabitate.

27. Altro momento dello scontro dialettico tra accusa e difesa, risolto dal Tribunale in senso conforme ai postulati posti dalla prima, riguardò l'addebito mosso al pilota di non avere, appena preso atto della situazione di emergenza, diretto



*[Handwritten signature]*




il velivolo su zona "palesamente disabitata" abbandonandolo, previa elezione. Per la difesa tale condotta, se attuata, si sarebbe risolta nella consumazione di un reato; il sostenere che così si sarebbe dovuto agire integrerebbe una istigazione a delinquere (pag. 226 s. della sentenza).

Per il Tribunale, seppure corretta la decisione del pilota di scartare l'aeroporto di Ferrara per le già evidenziate molteplici carenze, tuttavia la determinazione di atterrare a Bologna poteva essere presa solo se si fosse potuto avere la certezza che tale operazione si sarebbe svolta in condizioni di sicurezza. Ma questa certezza non esisteva; e, allora, in conformità alla regola della combinazione dei requisiti della vicinanza e della idoneità, la scelta dell'aeroporto di atterraggio doveva inclinare per quello di Villafranca, il più idoneo a parità di vicinanza, trattandosi di aeroporto militare dotato di specifiche attrezzature di supporto per velivoli militari.

E, così prospettata, anche la sola scelta dell'aeroporto si risolve in ulteriore addebito di grave colpa.







28. Ma, sempre a parere del Collegio decidente, il nocciolo della colpa del pilota starebbe pur sempre della errata opzione di tenere in volo l'aereo in emergenza, laddove, invece, più adeguatamente ai doveri di tutela dei valori connessi alla posizione di garanzia, doveva subito dirigersi verso zona "palesamente disabitata" e lasciar cadere l'MB326, previa elezione del pilota.

E' ben vero, osservò ancora il Tribunale, che, secondo un paragrafo del "Manuale", spetterebbe al pilota l'ultima decisione, ma ciò vale quando egli venga a trovarsi in situazione di motore spento o in autorotazione; e, comunque sarebbe conforme al diritto richiedere dal pilota l'adozione di una decisione che tenesse conto della comparazione dei rischi di danno ai valori in gioco, dei beni giuridici posti a repentaglio. Per questo, secondo il Tribunale, la migliore cosa da fare nell'emergenza che il ten. Viviani si trovò a gestire, e, quindi, la "cosa da fare", era quella di abbandonare l'aeromobile dopo averlo portato su zona "palesamente disabitata".

Anche l'approccio alla manovra di atterraggio sull'aeroporto di Bologna sarebbe da censurare



*[Handwritten signature]*



per inosservanza delle prescrizioni previste dal "Manuale" di volo per tale manovra (pag. 230 della sentenza). La condotta del pilota Viviani, questa volta, risulterebbe viziata, e per questo colposa (e dunque punibile) per "eccesso di cautela", come emergerebbe dall'analisi delle prescrizioni dettate dal "Manuale"; prescrizioni che il Tribunale analizzò per supportare la decisione sul punto. A giudizio del Collegio decidente, il mantenimento, sino al giungere nel cielo di Bologna, della quota di 5.000 piedi sarebbe debolmente giustificabile dall'esigenza di preconstituire una riserva di energia per il caso di (nuova) perdita di spinta del motore, se si considera che quella così alta quota costrinse il pilota a ritardare la "chiusura dell'emergenza", contro le prescrizioni, e fu aggravata dall'errata decisione di circuitare l'aeroporto Marconi (per due volte) a Nord, sorvolando la Città anziché la campagna.



IV-4. L'ESAME DELLE CONDOTTE INDIVIDUALI CON RIFERIMENTO ALLE POSIZIONI DI GARANZIA.

29. Passando all'esame delle posizioni degli altri imputati - il comandante Brega e il ten.col. Corsini -, il Tribunale rilevò che l'addebito a



costoro mosso concerneva solo condotte omissive e risulterebbe correttamente inserito nella fattispecie del concorso di colpe indipendenti, ex art. 113 c.p..

Anche costoro furono considerati titolari di posizioni di garanzia, avendo obbligo di controllo sulle fonti di pericolo, come risulterebbe da una serie di disposizioni, a cominciare da quelle dettate dallo stato maggiore dell'Aeronautica militare nel 1966, per finire con la ripetuta SOP/SIV36 del novembre 1990. La quale costituirebbe il documento fondamentale da osservarsi da parte di tutto il personale della base di Villafranca, indipendentemente dall'aeroporto al quale il velivolo in emergenza avesse programmato di atterrare, secondo quanto è già stato chiarito in precedenza nell'esaminare la posizione del ten. Viviani.

30. Quanto al col. Corsini, il Tribunale si richiamò alle prescrizioni della detta SOP/SIV36 (pag. 251 della sentenza), per evidenziare come al Capo Ufficio Operazioni, ruolo spettante al Corsini, facesse capo il dovere di mettersi in ascolto sulla frequenza interessata e di seguire l'evolversi della situazione e, se necessario,

intervenire, (Gruppo) si fo  
dare qualsiasi





intervenire, qualora la SOR (Sala Operativa di Gruppo) si fosse trovata nella impossibilità di dare assistenza al velivolo in difficoltà, fornendo opportuni suggerimenti per la positiva risoluzione dell'emergenza.

La sentenza in commento, dopo avere individuato le circostanze in presenza delle quali sia il comandante Brega che il colonnello Corsini furono informati dell'emergenza e dopo avere indicato il momento in cui (h.9.24.04) il secondo, qualificandosi SOR, si mise in contatto con il pilota Viviani chiedendo informazioni e fornendo consigli, respinse l'assunto, sostenuto da quest'ultimo prevenuto, secondo il quale egli non intervenne quale addetto alla SOR, tale compito spettando ad altri, ma solo per dovere morale verso un appartenente al reparto in difficoltà. Affermazione, sotto l'ultimo aspetto, criticata dal Tribunale e ritenuta priva di rilievo giuridico esonerativo della responsabilità, posto che la SOP/SIV36) prevederebbe, per il caso di inattività della SOR, un obbligo sostitutivo a carico del Capo Ufficio Operazioni. Obbligo al quale il Corsini avrebbe adempiuto facendosi carico di tutti i doveri della SOR e nel rispetto



*[Handwritten signature]*

delle procedure standardizzate previste e disciplinate dal protocollo di riferimento.

32. Rispet

31. La sentenza di primo grado passò ad individuare quale comportamento avrebbe dovuto essere tenuto dal col. Corsini e in quali adempimenti egli avrebbe mancato (pag. 257 s. della sentenza). Secondo il Collegio giudicante, il catalogo di adempimenti posti a carico della SOR dalla SOP/SIV36 sarebbe così schematizzabile:

(1) sintonizzarsi immediatamente sulla frequenza del velivolo in emergenza;

(2) chiedere conferma al pilota sul tipo di emergenza;

(3) ricordare al pilota del velivolo in emergenza le procedure previste dalla "chek list" e dal manuale di volo;

(4) fornire al pilota tutte le informazioni consigli e provvedimenti atti a risolvere o a migliorare la situazione di emergenza, avvalendosi, qualora necessario, della collaborazione dell'Ufficiale Sicurezza Volo e del pilota più esperto presente in Gruppo;

(5) accertarsi della presenza dell'Ufficiale Tecnico, per avere, se necessario, consigli utili alla risoluzione dell'emergenza.



decisi  
stato

32. Rispetto a siffatte prescrizioni, il col. Corsini avrebbe tenuto comportamento gravemente e continuamente negligente ed imprudente.

Per primo, quando omise di chiedere al pilota con il quale era entrato in contatto, la descrizione dell'emergenza per approfondire la relativa analisi. Da respingersi, secondo il Giudice, la giustificazione fornita dall'imputato, di inutilità dell'analisi dell'emergenza, avendo il pilota già deciso per l'atterraggio in un vicino aeroporto cui era già diretto (aeroporto di Bologna).

Anzi, secondo il Giudice di primo grado, la giustificazione si ritorcerebbe sul prevenuto perché sarebbe da ritenere indicativa di un atteggiamento colposamente superficiale (pag. 260 della sentenza), posto che il ten. Viviani non era uscito dall'emergenza al momento in cui si attuò il contatto radio; il pilota, infatti, replica il Collegio, dopo avere denunciato una grave avaria, quale quella riferibile a una "piantata motore", dichiarò di volare con motore al 72% di RPM e di dirigersi verso un aeroporto civile per effettuare un atterraggio forzato. L'imputato Corsini, pertanto, si sarebbe "appiattito" sulla



*[Handwritten signature]*

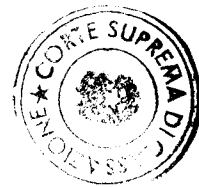


decisione del pilota senza considerare che in uno stato di pressione psicologica, quale veniente dal vivere l'emergenza, questi avrebbe potuto prendere decisioni non meditate, sì da imporre correzione da parte di chi in quella situazione non si trovava.

33. A questa iniziale omissione sarebbe seguita quella, addebitabile sempre al col. Corsini secondo il Giudice di Bologna, di non avere chiesto informazioni su alcuni parametri fondamentali relativi al motore in avaria: temperatura, consumo carburante, uso del "relight". Notizie che, se ricevute e adeguatamente analizzate, avrebbero potuto portare alla individuazione del fenomeno della perdita di carburante e consigliare conseguenziali più corrette decisioni.

Infatti, precisò il Collegio, analizzando - con attenzione adeguata al modello di agente nell'ambito del profilo professionale pertinente al prevenuto - il dato relativo al consumo di carburante, si sarebbe agevolmente venuto alla conclusione di perdita di carburante. L'acquisizione di tale dato avrebbe comportato la decisione di portare l'aereo in zona

"palesamente d  
evenienza sia  
considerato in





bensi  
della c  
35.  
posi

"palesemente disabitata" e di abbandonarlo;  
evenienza che l'imputato non avrebbe mai  
considerato in spregio alla posizione di garanzia  
e all'esigenza di tutela della collettività.

Né, secondo il Collegio giudicante, sarebbe  
credibile il col. Corsini, così come lo stesso  
comandante Brega, quando afferma di non avere  
percepito la dichiarazione del pilota circa l'uso  
anomalo del dispositivo "relight".

34. Ulteriore addebito di grave colpa, secondo  
il Tribunale sulla falsariga, peraltro, del capo  
di imputazione, sarebbe rinvenibile in capo al  
col. Corsini, nella qualità di SOR, nell'aver  
assecondato il pilota nella decisione di portare  
l'aereo sul cielo di Bologna ad una quota di 5.000  
ft., anziché di 2.500, e di circuitare la Città  
dal lato abitato anziché dal lato campagna.



Inconsistente, secondo il Giudicante,  
l'assunto di mancanza di una cartina geografica di  
Bologna, posto che l'imputato avrebbe potuto  
procacciarsela sapendo, per tempo, che il velivolo  
si dirigeva sulla Città emiliana; d'altra parte,  
avrebbe stato sufficiente richiamare il pilota al  
dovere, di prudenza, di non circuitare sulla Città



bensi sulla campagna, anche senza la indicazione della direzione da seguire.

35. A chiusura della discussione intorno alla posizione del col. Corsini, il Tribunale, discusse l'assunto liberatorio, estensibile anche all'imputato Brega, svolto dalla difesa, secondo il quale il sistema normativo vigente, in materia di navigazione aerea, prevede che la conduzione del volo e le relative scelte operative spettino esclusivamente al pilota, stante il suo rapporto diretto con la macchina e la possibilità di più opportuna valutazione di tutte le condizioni specifiche e di fatto determinanti nella scelta della condotta più opportuna. Al riguardo il Tribunale non negò valenza alla regola ricordata dalla difesa e riconobbe discrezionalità al pilota rispetto alle soluzioni tecniche da adottare, ma, nel contempo, ritenne doversi ribadire la sussistenza di ulteriori posizioni di garanzia in capo ad altri soggetti, comunque implicati del volo di un aereo militare, stante la affermabile finalità di affiancare il pilota nelle sue decisioni e di porlo nelle migliori condizioni per addivenire alle più opportune scelte.

Infatti,

necessità

disciplinari

disciplinari



*[Handwritten signature]*

Infatti, aggiunse il Giudice, la riconosciuta necessità dell'edizione di un documento che disciplini la standardizzazione delle procedure d'emergenza e di ausilio a terra sarebbe scaturita proprio da tale esigenza e non potrebbe risolversi nell'enunciazione di semplici doveri morali.

Corretta, pertanto, secondo il detto Giudice, la conclusione d'imputabilità dei soggetti tenuti a terra a determinati comportamenti, una volta che siano provati i presupposti dell'addebito per colpa, oltre che il condizionamento concausale e la *suitas* della condotta con le necessarie implicazioni sull'elemento psicologico (p. 268 s. della sentenza).

36. L'affermazione di responsabilità penale del col. Brega, comandante della base di Villafranca, viene fondata, da una parte, sul dato obiettivo di essersi messo in contatto con il pilota Viviani, seppure in prevalente posizione di ascolto, dopo essere stato informato dell'emergenza; dall'altra parte, nell'aver dato consigli e suggerimenti (parametri da controllare, abbandono del velivolo dopo averlo diretto all'orizzonte) diversi da quelli esigibili in relazione alla titolarità di posizione di garanzia

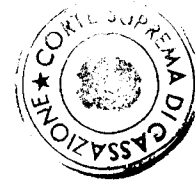


*[Handwritten signature]*

e con riferimento alle direttive della SOP/SIV36; nonché sulla considerazione della condotta omissiva tenuta nei riguardi del comportamento del col. Corsini, sotto tutti i profili considerati nei suoi riguardi, come avanti esplicitato.

Prendendo le mosse da principi affermati dalla Corte di legittimità in tema di delega dell'imprenditore in materia antinfortunistica quanto a successiva ingerenza di fatto dello stesso nella gestione della situazione di pericolo o di rischio (ad es.: Sez.IV, 2 giugno 1989, Tedeschi, C.E.D. n. 182218), si afferma nella sentenza che, essendo il comandante Brega intervenuto nella gestione dell'emergenza superando ed escludendo così la delega al Capo Ufficio Operazioni, egli assunse su di sé gli obblighi prescritti dalla SOP/SIV36, da lui stesso emanata (pag. 272 s.).

Irrilevante, per il Giudicante, la circostanza che il documento ora citato non preveda obblighi specifici per il comandante della base; tuttavia, si osserva, le prescrizioni del protocollo di risoluzione delle emergenze sarebbero anche indirizzate al comandante, come risulterebbe dalla





pubblicazione dello stato maggiore dell'Aeronautica militare del 1966 e dalla stessa SOP/SIV36, che ammette l'ingerenza del comandante non solo per controllare l'operato dei sottoposti, ma anche per supplire a loro manchevolezze. In quest'ordine di idee si sarebbe espresso anche lo stesso imputato, ammettendo un suo potere di controllo e di ingerenza sui sottoposti. Inoltre, dalle investigazioni condotte dal pubblico ministero era risultato che addetti alla SOR, il giorno del disastro, erano il col. Brega e il ten. col. Corsini, oltre ad altri militari compreso lo stesso ten. Viviani.

37. Una volta individuate le condotte, commissive od omissive, addebitabili in concreto agli imputati, la sentenza riprese, con maggiore specificità, il discorso sul nesso di condizionamento eziologico tra i comportamenti degli imputati e gli eventi penalmente rilevanti (pag. 283).

In ben cinque paragrafi il Tribunale affronta la discussione sui principi logici e giuridici che presiedono alla individuazione e al riconoscimento del nesso eziologico, in riferimento ai reati colposi commissivi come omissivi, stante la

parità,  
di sop  
c.p..





parità, sotto il profilo normativo, della regola di imputabilità di cui al comma 2 dell'art. 40 c.p..

Con specifico riferimento ai reati colposi omissivi, richiamata la necessità di puntuale descrizione dell'evento, adeguato spazio venne riservato alle ragioni a sostegno della correttezza del recepire il criterio di generalizzazione (secondo una nota dottrina: legge scientifica di copertura, universale o solo statistica), con il corollario della inevitabilità del giudizio controfattuale, per mezzo del quale deve essere verificato se l'evento (non voluto) si sarebbe ugualmente verificato, oppure no, ove l'agente avesse tenuto la condotta prescritta propria alla posizione di garanzia, e, cioè, conforme al dovere su lui gravante.

38. Alla luce di tale regola viene scrutinata la condotta tenuta dal pilota dell'Aermacchi MB326, per evidenziare come il mancato riconoscimento della perdita di carburante si fosse posta come causa efficiente dell'innescò dell'incendio a bordo del velivolo e, quindi, della sua caduta sulla scuola Salvemini, vale a dire in zona cittadina densamente abitata. Secondo

il Tribunale  
oggettivo del  
per quanto al





il Tribunale sarebbe, così, integrato l'elemento oggettivo del delitto di caduta di aereomobile, per quanto avanti si è precisato, seppure nella prospettiva fatta propria da quel Giudice.

Infatti, osservò il Collegio, se, tenendo condotta diligente, il pilota non avesse portato l'aereo sul cielo di Bologna, ma, subito dopo la notifica dell'emergenza "piantata motore", lo avesse diretto verso zona disabitata e colà abbandonato, gli eventi di cui al capo di accusa non si sarebbero verificati (pag. 294 della sentenza). Verrebbe, quindi, in evidenza la legge di copertura, secondo la quale la caduta di un aereo in fiamme su un centro cittadino provoca un evento di pericolo per la pubblica incolumità di eccezionale diffusività, nonché l'incendio di immobili attinti e la morte e il ferimento di abitanti; in reciproco, l'abbandono di un aereo in zona disabitata non provoca eventi del genere. Non sarebbe d'ostacolo alla correttezza della regola la circostanza che a volte può capitare che l'aeroplano in fiamme si abbatta su luogo ove non vi siano persone o cose suscettibili di danno (parco in ora notturna), perché non smentisce la

legge sta

irrelevanza d

Alla i or

essenti alla

collegio





legge statistica, probabilistica, nella  
irrilevanza dell'*idem potest esse ac non esse*.

Alla luce di tali principi vengono nuovamente  
esaminate le decisioni adottate dal pilota nel  
corso della gestione dell'emergenza e giudicate  
tutte errate e causa degli eventi in addebito, ad  
esclusione, ed a sorpresa, della decisione di  
mantenere, sino alla verticale sull'aeroporto di  
Bologna la quota di 5.000 ft..

39. Sempre in tema di causalità, il Tribunale  
affrontò, per respingerla, la tesi prospettata  
dalla difesa, laddove si sostenne che l'incendio  
dell'aeromobile fosse da riferire a un fattore  
causale sopravvenuto, da sé idoneo a produrre gli  
eventi lamentati in causa, indipendente dalla  
precedente condotta del prevenuto, in quanto sia  
l'incendio che la caduta del velivolo non si  
porrebbero come eventi eccezionali ed atipici,  
ma, secondo una legge generale di natura  
statistica, come sviluppo dell'azione umana che ne  
costituisce il presupposto e l'antecedente logico  
e di fatto. La condotta del pilota, infatti, non  
potrebbe essere considerata "*tamquam non esset*".

Neppure sotto il profilo della prevedibilità  
ed evitabilità dell'evento, furono condivisi i

rilievi difensivi  
soggettivo di  
rappresentare, sempre  
della condotta di





rilievi difensivi, di esclusione dell'elemento soggettivo di fattispecie, non potendosi ravvisare, sempre secondo il Tribunale di Bologna, atipicità ed eccezionalità degli eventi scaturiti dalla condotta cosciente e volontaria del pilota.

40. Passando all'esame delle condotte del comandante Brega e del colonnello Corsini, il Tribunale evidenziò che per ritenere la responsabilità ex art. 113 c.p. sarebbe necessario provare che la condotta rimproverata avesse concausato l'evento, non essendo sufficiente che lo avesse solo agevolato. Quindi il Giudice rammentò che ai detti imputati erano state addebitate condotte omissive, per essersi sottratti al dovere di interagire con il pilota in modo che, all'esito dell'analisi dell'avaria e dell'anomalo consumo di carburante, sarebbe potuto emergere chiara l'opzione di abbandonare l'aereo, ancora governabile, dopo averlo condotto su zona "palesamente disabitata". Dunque, per tal via, sarebbe provata il contributo causale.

41. Avviandosi alla conclusione, il Tribunale affrontò i problemi della sistemazione dei capi di imputazione in riferimento alle condotte tenute dai prevenuti (pag. 317 s. della sentenza).







Il primo riguardò la prospettività di concorso formale tra i reati di disastro aviatorio colposo e d'incendio (dell'edificio della scuola Gaetano Salvemini).

Sostenendo di muoversi sulla scia della sentenza 25 marzo 1971, Biadene, di questa sezione della Corte (conclusiva della vicenda del disastro del Vajont), ritenne il Tribunale di ravvisare ragioni per unificare i due addebiti sotto il primo, in questo assorbito l'altro. Ferma, invece, la concorrenza tra l'evento ex art. 449 c.p. e l'omicidio colposo plurimo, posto che, seppure con la stessa condotta il reo cagionò due eventi distinti: la messa in pericolo della pubblica incolumità e la lesione del bene della vita e dell'integrità fisica delle vittime.

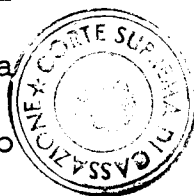
42. Quanto al regime punitivo, il Tribunale si rappresentò due ordini di considerazioni di segno diverso: da una parte il grado della colpa, ritenuto elevato, e la predicazione della condotta dei prevenuti giudicata in spregio ai valori costituzionali difesi dalle norme violate; dall'altra parte, la considerazione degli ottimi precedenti, anche di vita professionale, dei prevenuti. Tenuto conto del numero delle vittime





nel disegno unificatorio perseguito dal legislatore con la disposizione del comma 3 dell'art. 589 c.p., il Tribunale giudicò congruo applicare la pena complessiva di due anni e sei mesi di reclusione per ciascuno dei prevenuti.

43. Molto complesso risultò l'esame delle questioni civilistiche connesse alla individuazione dei danni subiti dalle parti costituite, anche in relazione alla natura dei danni e al relativo profilo del danno biologico, nonché agli aspetti particolari delle singole vicende; alla condanna generica dei ritenuti responsabili degli eventi luttuosi; alla quantificazione delle somme da versare a titolo provvisorio (assistite da clausola esecutiva). Condanna e provvisoriale poste a carico degli imputati e del responsabile civile costituito Ministero della difesa (in persona del Ministro pro-tempore in carica), quale responsabile civile dell'operato di suoi dipendenti e, quindi, a titolo derivato e non autonomo (pag. 331 della sentenza).



Invero, la difesa degli imputati e del responsabile civile, nella sollecitata prospettiva di assoluzione dei prevenuti, aveva chiesto che



fosse, comunque, disposta la condanna del Ministro della difesa al pagamento dei danni e delle somme da liquidare in via provvisoria, perché tenuto a rispondere, a titolo primario, per i danni scaturenti dall'esercizio di attività pericolosa ex art. 2050 c.c..

Saporito Vitto  
Lecchini Ste  
Gennari Emilio  
Lipparini Carla

#### V - LA SENTENZA DI SECONDO GRADO.

##### V-1. PREMessa.

1. Avverso la sentenza del Tribunale proposero appello:

- gli imputati Bruno Viviani, Eugenio Brega e Roberto Corsini, tutti a mezzo della difesa assunta dall'Avvocatura distrettuale dello Stato;

- il responsabile civile Ministro della difesa, per il tramite dell'Avvocatura distrettuale dello Stato;

- le parti civili: (1) De Leo Luca; (2) Nanetti Paola; (3) Armaroli Luciano; (4) Lipparini Carla; (5) Armaroli Enrico; (6) Baroncini Gianni; (7) Incerti Maria Cristina; (8) Baroncini Diego; (9) Corazza Franco; (10) Sartori Adelina; (11) Corazza Cristina; (12) Venturi Ermanno; (13) Righetti Leda; (14) Schirinzi Emanuela; (15) Patrizi Dino; (16) Bonaiuti Liliana; (17) Patrizi Mirella; (18) Gennari Vittorio Emanuele; (19)





Saporito Vittoria Anna; (20) Gennari Valeria; (21) Lucchini Stefano; (22) Sabbioni Tiziana; (23) Ferrari Emilio; (24) Dinelli Argia; (25) Alutto Roberto; (26) Righetti Jeder; (27) Righetti Stefano; (28) Grossi Mario; tutti a mezzo dei procuratori speciali e difensori avv. Alessandro Gamberini e avv. Andrea Fornasari.

I temi affrontati dai motivi di gravame proposti dagli imputati implicarono una riconsiderazione di tutto il coacervo probatorio e valutativo acquisito nel corso del dibattimento di primo grado e posto a base della decisione conclusiva della fase.

Le parti lese, invece, si dolsero quanto ad aspetti civilistici connessi alla liquidazione dei danni. Atteso l'esito del giudizio di appello, essi non costituirono oggetto di discussione.

2. Il Giudice di secondo grado, ritenuta di nessun ausilio, ai fini della motivazione della decisione, la esposizione dei motivi di impugnazione, giudicò necessario partire dalla riconsiderazione del "fatto", come sequela di accadimenti ritenuti, o da ritenere, influenti ai fini della decisione penale, prospettandoli,





ovviamente, nell'ottica del Giudice chiamato a risolvere i gravami.

Infatti, secondo la Corte di Bologna, l'appello degli imputati si articolava sulla richiesta di assoluzione contrastando quasi ogni aspetto della decisione di primo grado con effetto pienamente devolutivo, sia con riferimento alle cause produttive dell'evento, dalla difesa appellante ritenute fuori del dominio dei prevenuti e dovute a fattori oggettivi, e comunque svoltisi con cadenze tali da escludere l'efficacia di un loro intervento, sia in relazione ai profili di colpa.

V-2. L'ANALISI DELLE IMPUTAZIONI E DELLA SENTENZA DI PRIMO GRADO.

3. Per primo, il Giudice dell'appello procedette alla ricognizione delle imputazioni al dichiarato fine di scongiurare attività dispersiva e confusioni che vengono, invece, addebitate al Tribunale (pag. 5 s. della sentenza).

L'analisi critica della formulazione letterale e sintattica del capo di accusa, quanto agli addebiti mossi al tenente Viviani, evidenza, secondo la Corte d'appello, una cesura tra

premesse e conclusioni  
inespresse.

Secondo la





premesse e conclusioni, queste essendo lasciate  
inespresse.

ulteriori

le morti

Secondo la lettura che la Corte emiliana fa del capo di accusa, la condotta, sia del tenente Viviani come del comandante Brega e del colonnello Corsini, avrebbe determinato un disastro consistente, per effetto della caduta dell'Aermacchi MB326, nell'incendio della scuola Gaetano Salvemini. Ne seguirebbe che l'ipotesi della caduta dell'aereomobile sarebbe formulata solo al fine di fissare la competenza per materia, essendo intuibile nella descrizione del fatto la convinzione che il velivolo sarebbe comunque caduto (pag. 12 della sentenza). Pertanto, agli imputati non sarebbe, in concreto e di fatto, contestato di avere cagionato la caduta dell'aereo, ma altri e ulteriori eventi da quella [caduta] scaturiti, addebitabili ai prevenuti in ragione di (altre) condotte (eventualmente) colpose.



h

Infatti, secondo la Corte territoriale, «[...] la struttura delle imputazioni sarebbe la seguente: vi fu un evento: la caduta dell'aereo; che fu cagionato da fattori oggettivi e in nessun modo attribuibili agli imputati; vi furono, poi,



ulteriori eventi, cioè l'incendio della scuola, le morti e i ferimenti, che furono conseguenza di quella caduta; per le specifiche modalità che essa assunse ebbe come concausa le condotte colpose degli imputati, in quanto furono quelle condotte a determinarne le predette modalità».

4. Una tale prospettiva d'accusa, secondo il Giudice del gravame, escluderebbe l'esistenza, e quindi l'addebito, di disastro aviatorio (colposo).

Tuttavia, detto Giudice ritenne necessario esaminare in quale rapporto il Tribunale si sarebbe posto con tale imputazione.

A conclusione dell'analisi si evidenzia come, pur essendo in dispositivo proclamata formalmente la condanna degli imputati per i reati ascritti nel capo di imputazione, in realtà non sarebbe [più] compreso l'addebito di incendio colposo che era stato, come dire, ritenuto assorbito in quello di disastro aviatorio ex artt. 449-428 c.p., per il quale, certamente, i prevenuti furono condannati.

Ma, a dire della Corte territoriale, poiché le imputazioni non contestano agli imputati di essere gli artefici della caduta dell'aereomobile,



*[Handwritten signature]*



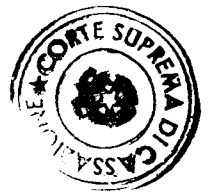
sorgerebbe la necessità logica di appurare in che cosa, secondo il primo Giudice, consisterebbe il fatto ritenuto commesso dai prevenuti:

A tale fine risulterebbe opportuno, secondo la Corte d'appello, esaminare l'evento caduta dell'aereo, e gli eventi conseguenti, sulla traccia della motivazione sviluppata dal Tribunale (pag. 15 della sentenza).

5. Per giustificare il dissenso dall'interpretazione della fattispecie normativa prevista dall'art. 428 c.p., come fornita dal Tribunale, la Corte territoriale enuclea l'essenzialità del pensiero del primo Giudice evidenziando che secondo questo sarebbe penalmente irrilevante la caduta di un aereomobile in mare o in zona desertica ovvero "palesamente disabitata", mentre per integrare l'evento di fattispecie sarebbe necessario, e sufficiente, la caduta dell'aereomobile su zona cittadina o comunque densamente popolata; ciò in quanto, precisò la Corte, secondo il Tribunale di Bologna solo in tal caso la caduta dell'aereomobile può integrare un "disastro aviatorio", che, per assumere rilevanza penale, dovrebbe presentarsi come evento che ponga in pericolo la incolumità di una collettività di

persone con effetti complessi.

Tale disastro  
Giudice del  
1988.







persone con effetti straordinariamente gravi e complessi.

Tale costruzione teorica non fu condivisa dal Giudice del gravame e venne censurata sotto più profili.

In particolare, si osservò che il ritenere accadimento irrilevante per il diritto penale, e non inserito nella fattispecie in considerazione, il far cadere un aereomobile nelle zone dalla sentenza del Tribunale ritenute prive di consistenza di pericolosità (in mare, in zona "palesamente disabitata", ecc.), confliggerebbe con la disposizione del comma 3 dell'art. 428 c.p., dalla quale emerge che l'esistenza, in concreto, di un pericolo per l'incolumità pubblica è richiesta solo quando l'aereomobile (o il natante) sia di proprietà di chi ne cagioni la caduta.

Dal che l'ulteriore corollario per il quale le ipotesi di disastro in esame tutelano anche la [altrui] proprietà della nave fatta naufragare o dell'aereomobile fatto cadere per dolo o per colpa (pag. 19 della sentenza).

6. Definita la fattispecie di disastro aviatorio come reato di pericolo, categoria



*[Handwritten signature]*



contrapposibile a quella di reati di danno, la Corte territoriale si ingegnò a contrastare la tesi sostenuta dal Tribunale, evidenziando che, a seguire il primo Giudice, si finirebbe con l'omologare i reati di pericolo di disastro sui reati di danno, una volta che si richieda che i reati di disastro siano accompagnati - per lo più - da clamorosi accadimenti, in ciò facendo consistere l'evento di reato; conseguentemente, sempre secondo la Corte emiliana, il concorso tra reato di pericolo e reato di danno si risolverebbe in un concorso formale.

Diversamente da quanto opinò il Tribunale, che avrebbe inteso l'espressione "disastro" come enunciato di evento sempre eclatante e di immenso danno, seguendo il lessico comune, del parlare della gente, il termine nel diritto penale avrebbe la valenza di designazione di un evento pericoloso, come l'incendio, il crollo di un edificio, ecc.; eventi che possono risolversi senza vittime e con modesti danni. Ciò che, invece, rileverebbe è la diffusività indice di pericolosità.

V-3. L'AVARIA SUBITA DALL'AERMACCHI MB326.

7.  
d'appel

colla

di





7. Poste queste basi teoriche, il Giudice d'appello affrontò il tema dell'avaria dell'Aermacchi MB326 durante il volo del 6 dicembre 1990, e dell'emergenza scaturitane, al dichiarato fine di saggiare le ipotesi d'addebito di colpe individuali.

Secondo il Giudice, in questa analisi dovrebbe partirsi dalla considerazione che l'avaria denunciata dall'areoplano non è riferibile (e, di fatto, non è riferita) alla condotta di nessuno degli imputati, tanto meno del pilota, il quale, anzi, ne subì le più evidenti conseguenze, essendo il più esposto a grave rischio personale. Egli, il ten. Viviani cioè, come il pompiere a fronte dell'incendio che non ha provocato, venne a trovarsi in una situazione di pericolo e ciò che attuò (bene o male), dopo la manifestazione dell'emergenza, fu finalizzato a fronteggiare tale pericolo da lui non provocato. Infatti, incalza il Giudice del gravame, in netta antitesi a quello di primo grado, la condotta degli imputati fu oggetto di indagine peritale molto attenta e nessuno dei tecnici della materia avrebbe riscontrato in quelle condotte chiari errori o imprudenze (pag. 25 della sentenza di appello).

8. Per  
responsabilità  
della Corte  
costituito a





8. Per giustificare l'affermazione di responsabilità penale degli imputati, a giudizio della Corte territoriale, il Tribunale fu costretto a restringere di molto il campo di operatività della norma in imputazione, fornendo una interpretazione restrittiva della nozione di disastro aereonautico, essendo chiaro che la lettura della norma in conformità al dettato tecnico-giuridico del dato testuale avrebbe condotto all'assoluzione dei prevenuti.

Al riguardo il Tribunale avrebbe, in sintesi, inteso affermare la sequela logica del tipo:

(a) Vi fu un'avaria dell'aereo che lo destinava a cadere;

(b) l'aereo poteva, tuttavia, essere temporaneamente tenuto in volo;

(c) il pilota utilizzò questa possibilità attraverso un espediente tecnico;

(d) la caduta dell'aereo, com'era inevitabile, avvenne;

(e) quando avvenne colpì una scuola;

(f) la caduta, se fosse avvenuta altrove, sarebbe stata solo cagionata dall'avaria;

(g)

verso

l'avaria





(g) la caduta, però, avvenne su una scuola, verso la quale il pilota portò l'aereo dopo l'avaria;

(h) dunque, la caduta, che colpì la scuola, fu cagionata anche dal pilota.

Ma, replicò il Giudice del gravame, tale discorso confonderebbe la caduta con i suoi effetti, poiché a cagionare la caduta fu pur sempre e solo l'avaria; il pilota potrebbe avere contribuito sulle modalità della caduta (sulla scuola e su quelli che ivi si trovavano), non sulla caduta come evento in sé (pag. 29).

9. Ulteriore ragione di sostegno al rigetto della interpretazione della normativa in tema di evento del reato di disastro adottata dal Tribunale - secondo la quale (interpretazione) tale evento sarebbe integrato solo dalla verifica di effetti straordinariamente gravi e complessi (nel caso di specie: l'incendio della scuola e la morte e il ferimento di tante persone) -, la Corte rinvenne nella contraddittorietà nella quale dovette cadere il Giudice di primo grado là dove, pur ammettendo che l'evento specifico non fosse prevedibile dal pilota, e pur ritenendo che la prevedibilità debba essere rapportata alla data

categoria

e non è q

la. respon

responsa





categoria di eventi in relazione a una data causa, e non a quello effettivamente verificatosi, fondò la responsabilità dell'imputato sulla base di una teorizzazione smentita dalle stesse premesse.

Infatti, non vi sarebbe stata ragione (né la sentenza di primo grado la avrebbe individuata) perché il pilota dell'Aermacchi non sfruttasse le residuali capacità di volo dell'aereomobile, pur rendendosi conto che esso sarebbe potuto cadere in qualsiasi momento producendo danni, anche se non poteva prevedere quali in concreto.

Né varrebbe a modificare la singolarità del ragionamento del Tribunale la circostanza che quel Giudice abbia ritenuto che l'aereomobile doveva essere diretto su luogo "palesamente disabitato", in modo da scongiurare il verificarsi di "effetti straordinariamente gravi e complessi", perché tale asserto risulterebbe in contrasto con la premessa.

10. Partendo dalla già discussa considerazione, secondo la quale il pilota Viviani non causò l'avaria, ma la subì, ricorrendo ad esemplificazioni, la Corte territoriale cercò di dimostrare come l'eventuale intervento dell'azione di un terzo (tale rispetto alla produzione di una data situazione) in una condotta di pericolo non

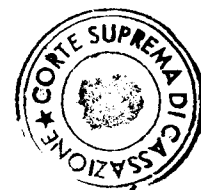
modifica

produrre

ne la

l'azione

di





modifica il fatto di pericolo anche se può produrre un diverso effetto e cagionare un danno; ma la condotta di pericolo rimane pur sempre da riferire a chi la attuò; nel caso di specie, a chi provocò o non rilevò, con azione o omissione, l'avaria al condotto di alimentazione del motore (pag. 35 della sentenza).

In definitiva, secondo il Giudice dell'appello, gli imputati non cagionarono la caduta dell'Aeremacchi MB326, ma potrebbero averne solo condizionato modalità ed effetti, sicché, in termini di imputabilità alla condotta dei prevenuti, non sussisterebbe un reato di disastro colposo. In tal senso, sempre secondo il Giudice del gravame, sarebbe orientata la stessa accusa che non avrebbe formulato un addebito di causazione della caduta.

V-4. LE VICENDE DEL VOLO DOPO L'AVARIA E  
LA CONDOTTA DEI PREVENUTI.

11. Superata l'imputazione di causazione di disastro colposo, preso atto del ritenuto assorbimento del fatto di incendio colposo, nei sensi già definiti dal Tribunale, la sentenza oggi impugnata passò ad esaminare l'addebito di omicidio colposo con pluralità di morti e di

feriti, che c  
territoriale,  
dell'imputazione:  
...  
...



Handwritten signature or mark



feriti, che costituirebbe, secondo la Corte territoriale, l'aspetto più rilevante dell'imputazione.

Detto Giudice ritenne opportuno ricapitolare i passaggi, quale accertamento di merito, dei momenti giudicati essenziali alla individuazione della causazione dell'evento incendio e caduta dell'Aermacchi MB326, seguendo le tracce segnate dalla sentenza di primo grado, ma sotto prospettiva diversa e, quindi, con diversa valorizzazione di ciascun passaggio (pag. 38 s. della sentenza).

Anche secondo il Giudice dell'appello può darsi per certo che l'avaria denunciata dal pilota Viviani ebbe come probabile causa il difettoso afflusso di carburante al motore a séguito di guasto sull'impianto di adduzione del cherosene, probabilmente nel tratto dell'alta pressione, con perdita di parte di esso. Gli esperti avrebbero ritenuto che la "piantata motore" si produsse in coincidenza con un repentino aumento della fuoriuscita del carburante da un condotto dell'impianto di alimentazione e che tale perdita successivamente si fosse stabilizzata. La verifica di tale evento sarebbe stata dedotta

all'esterno dell'ae  
 idonei a provocare l.  
 carburante del co  
 dell'ae



*[Handwritten signature]*





sia da un eccessivo consumo di carburante, sia, con riferimento alla parte finale del volo, da testimonianze e, infine, dall'incendio che si verificò al momento dell'estrazione del carrello di atterraggio.

Il carburante, perso dalla tubazione ad alta pressione, si sarebbe depositato nell'ultimo tratto della fusoliera e in parte sarebbe fuoriuscito da aperture dorsali del velivolo disperdendosi nell'aria. Il fuoco si sarebbe innescato e si sarebbe poi propagato all'interno della fusoliera del velivolo solo in occasione e a causa dell'estrazione del carrello, coinvolgendo le strutture di comando e rendendo, in pochi secondi, l'aereo assolutamente ingovernabile.

Seguendo nel racconto, la Corte emiliana evidenziò come gli esperti avrebbero ritenuto che a causa della decelerazione del volo dell'aereo, prodotto dall'estrazione del carrello, e dell'assetto inclinato che l'Aermacchi assunse in quel momento, si sarebbe prodotta una maggiore fuoriuscita di carburante con travaso anche di quella parte che si era accumulata nell'interno della fusoliera; inoltre, tale manovra avrebbe provocato nuove turbolenze



all'esterno dell'aereomobile e flussi d'aria idonei a provocare la polverizzazione di parte del carburante con formazione di miscela aria-combustibile che, defluendo lungo la parete esterna della fusoliera, al momento in cui raggiungeva il getto dei caldissimi gas di scarico del motore, si incendiava: turbolenze e decelerazione avrebbero provocato un flusso di miscela fiammante che si sarebbe infiltrata nell'interno dell'aereo passando attraverso le bocchette ventrali, con i noti devastanti effetti (pag.41 della sentenza d'appello).

Secondo il Giudice del gravame, tale ricostruzione risulterebbe compatibile con quanto comunicato dal pilota nell'ultimo minuto di volo (dalle h.9.29.37, estrazione del carrello, alle h.9.31.44, eiezione con abbandono del velivolo).

12. A conclusione di tale analisi, la Corte territoriale affermò categoricamente che tutti i descritti eventi, e sino all'innesco del fuoco all'interno del velivolo e alla distruzione dei comandi, non vennero provocati dal pilota; tanto meno dagli altri due imputati.



Per questo provare il Giudice ritenne necessario analizzare i momenti della gestione del volo in emergenza da parte del pilota (pag. 43).

*In primis*, evidenziò che, di fronte alla situazione di emergenza manifestatasi con la "piantata motore", il ten. Viviani, correttamente gestendo la situazione di pericolo, continuò a pilotare l'aereo per portarlo all'atterraggio in un aereoporto idoneo e più facilmente raggiungibile, che giudicò essere quello di Bologna. Tale risultato sarebbe stato conseguito se, all'atterraggio, non fosse insorto l'incendio.

Con riferimento a tale dato di fatto, secondo la Corte di Bologna (pag. 45 della sentenza), deve essere esaminato il capo di imputazione, il quale presenterebbe il difetto di enunciare segmenti della condotta del pilota in modo disorganico e atomistico, senza coordinamento finalistico (rispetto all'addebito penale), sia in relazione al condizionamento causale che alla descrizione della condotta di colpa. Disarticolazione che avrebbe influenzato anche il discorso razionale del Tribunale con sfilacciamento dei nuclei essenziali di giudizio, aggravato dall'aver dato rilievo a fatti



inconsistenti o improduttivi e valorizzato avverse circostanze per nulla riferibili alla condotta dei prevenuti.

(del motore)  
distruttore  
della struttura  
del motore

13. Il Giudice del gravame non condivise l'opinione del Tribunale quanto a condotta doverosa esigibile dal ten. Viviani al momento della notifica dell'avaria; quella, cioè, di abbandonare l'aereo su zona "palesamente disabitata", piuttosto che quella di raggiungere l'aeroporto di Bologna, adottata dal pilota.

Secondo la Corte d'appello, una diversa condotta del pilota avrebbe sì, di fatto, evitato l'impatto dell'aereo sull'edificio della scuola Gaetano Salvemini, ma non si sa se avesse potuto evitare il verificarsi di un altro evento dello stesso tipo (non quello unico e irripetibile in effetti verificatosi). Dal che seguirebbe la mancanza di copertura della legge generale statistica, alla quale il Tribunale si era rifatto, e la stessa prevedibilità dell'evento.

14. Per criticare la sentenza impugnata, la Corte di Bologna evidenziò come sulla caduta dell'aereo non influì per nulla l'avaria della quale esso era portatore (il cattivo funzionamento



del motore), ma il sopravvenuto incendio distruttore dei comandi; evento non necessariamente consequenziale al tipo di avaria. Per questo, il Giudice del gravame respinse la tesi sposata dal Tribunale, secondo la quale un aereomobile in avaria non va mai portato all'atterraggio, ma abbandonato al suo destino di distruzione, previa individuazione di una zona palesemente disabitata, se possibile e dove possibile. Al contrario, sarebbe notorio che aerei con gravi avarie sono stati portati all'atterraggio senza danno per alcuno.

D'altra parte, secondo la Corte del merito, né l'imputazione né la stessa sentenza hanno assunto che sia vietato atterrare, in caso di avaria, in un aereoporto prossimo a un grande centro abitato, ovvero circuitare la città in un certo senso piuttosto che in un altro.

Per dare consistenza alla convinzione della inesistenza di un dovere di sempre, in caso di avaria, abbandonare l'aeromobile ed eiettarsi, la Corte emiliana considerò che non tutti gli aereoplani militari offrono la possibilità di abbandono; che tale manovra, ove possibile, presenta gravi rischi per la vita, o l'incolumità,



del pilota, tanto che, nel caso di specie, il ten. Viviani riportò lesioni alla colonna vertebrale e rischiò la morte (pag. 53 della sentenza). L'eiezione, insisté il Giudice dell'appello, rappresenta solo una alternativa alla morte certa che seguirebbe alla caduta del velivolo unitamente al pilota, sicché deve essere preso in considerazione anche il diritto del pilota, come di ogni essere umano, di salvare la propria vita o la propria integrità fisica, tentando sino al ragionevole di tenere in volo l'aereo, così lasciando come ultima evenienza quella dell'eiezione.

D'altra parte, secondo il Giudice, nessuno nel processo avrebbe assunto che il pilota aveva dovere di morire, sicché, anche se la sua condotta, salvifica della sua vita, fosse stata da ritenere colposa, tuttavia ne sarebbe stato scusato ove non si provasse che così facendo creava certo e grave pericolo per altri (pag. 54).

15. Questa considerazione portò il Giudice dell'appello ad esaminare la tesi, sostenuta dall'accusa, dell'abbandono dell'aereo e dell'eiezione del pilota nel senso ritenuto dalla sentenza del Tribunale: cioè, fare subito cadere



l'aereo in una zona palesemente disabitata. Ma, a parte l'equivocità dell'avverbio qualitativo, sta di fatto che il primo Giudice non avrebbe neppure tentato di provare l'esistenza, nel contesto territoriale in cui l'Aermacchi MB326 operava la mattina del 6 dicembre 1990, di un siffatto sito di sicura garanzia. Sito che secondo la sentenza in delibazione in quell'area della pianura padana non esisterebbe, almeno dell'estensione che una manovra del genere richiede, considerato che, come insegna il caso di specie, lo scoppio delle cariche esplosive per l'eiezione del seggiolino e la mancanza di comandi, possono imprimere all'aereo direzione del tutto impensabile ed evoluzioni anche di lungo tratto, pur quando l'aereomobile sia abbandonato a quota relativamente bassa.

Ma, secondo la Corte emiliana, sostenere che il ten. Viviani doveva far cadere il velivolo, significa affermare che egli poteva pure tenerlo in volo (cioè, che esisteva una possibilità di scelta) e che, quindi, doveva disattendere il comando implicito nella formulazione dell'art. 428 c.p. che, punendo il far cadere un aereomobile, impone di mantenerlo in volo sin tanto che sia



ragionevolmente possibile. Né vi sarebbe stata ragione per ritenere che nel caso di specie l'imperativo enunciato dalla disposizione penale fosse da ritenere sospeso (pag. 61 della sentenza).

riprisa

giudice

placato

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

Peraltro, incalza la Corte del merito, il dovere di mantenere in volo l'aereomobile è rinforzato dalla disposizione dell'art. 105 del codice penale militare di pace (c.p.m.p.), secondo il quale è punibile il comandante, e chiunque altro, cagioni la perdita dell'aeromobile; sicché, seppure per diverse rationes, le due norme convergono nell'imporre il mantenimento in volo dell'aereo.

16. La Corte dell'appello, dopo avere evidenziato la mancanza sullo specifico aspetto appena considerato, di una adeguata razionalizzazione nella motivazione della sentenza di primo grado, nell'intento di supplirvi, prese l'avvio dalla considerazione della successione delle decisioni, e relative motivazioni, adottate dal ten. Viviani a cominciare dal momento in cui prese atto della situazione di emergenza. Infatti, dopo avere cautelativamente guadagnato sufficiente quota, per il caso in cui non fosse riuscito a





ripristinare il funzionamento del motore, il Giudice ritenne saggia la scelta di atterrare in planata nel piccolo campo di Ferrara, attrezzato solo per aerei da turismo, privo di servizio radio e di assistenza antincendio, non preavvertibile. Per quanto rischioso, tale atterraggio, nella razionalizzazione professionalmente adeguata del pilota (come avvertita dal Collegio giudicante), risultava meno rischioso dell'abbandono dell'Aermacchi MB326 facendolo precipitare in un qualche punto del territorio sorvolato. Una volta tentata la riaccensione del motore e constatato che la insufficienza di spinta era superabile tenendo il pulsante del dispositivo "relight" sempre premuto, così da ripristinare condizioni di potenza del motore idonee alla prosecuzione del volo, sarebbe da giudicare adeguata al livello professionale del pilota e alla tutela degli interessi in gioco la decisione di atterrare sull'aeroporto di Bologna; in relazione alla quale (decisione), nel tempo dell'esecuzione, nulla fece supporre esservi annidato un errore: il pilota ottenne tutte le informative, assicurazioni e assistenza necessarie e utili; nessun inconveniente venne denunziato dalla struttura di



u



ricevimento, che si preparò anche per l'evenienza di atterraggio forzato.

E, infatti, proseguì il Giudice dell'appello nella sua analisi, sino al momento dell'eiezione del carrello, tutto procedette pianamente seppure con l'ausilio dell'uso continuato del dispositivo di riaccensione.

17. Per ulteriormente approfondire la tematica in discussione, la Corte territoriale prese in esame le alternative ipotesi di cessazione di funzionamento del motore di un aereomobile, evidenziando che o il motore è spento dal pilota, per ragioni di esercitazione o altre; ovvero esso si spegne da solo.

In tal ultimo caso, secondo la Corte di Bologna, si pongono due prospettive: il motore si riaccende, previa specifica operazione (l'evento è accidentale e superabile), oppure non si riaccende, nonostante i tentativi di rimessa in funzione. In quest'ultimo è inevitabile l'atterraggio forzato o l'abbandono del velivolo.

Ma, nel caso di specie, secondo il Giudice, si verificò (e il pilota verificò) una terza situazione: il motore si riaccese ma forniva una spinta insufficiente alla prosecuzione del volo;

usando il dis  
si otteneva u

Secondo l

per il fatto

che il motore





usando il dispositivo di riaccensione in continuo, si otteneva una spinta idonea a proseguire.

Secondo la sentenza, il pilota non poteva non prendere atto di un tanto, quale che ne fosse la causa, e proseguire nel volo. In definitiva, il ten. Viviani si trovò a pilotare un aereo mal funzionante ma capace di continuare a volare: in relazione ai doveri scaturenti dall'art. 328 c.p. e 105 c.p.m.p., egli aveva il dovere di proseguire nel volo, e non quello di lasciare cadere l'aereomobile, almeno sino al momento in cui non avesse acquisito conoscenza di elementi atti a sospendere l'efficacia dei precetti predetti, ivi compresa la impossibilità di eseguire un atterraggio a motore spento (forzato).

18. Sarebbe da condividere, perché razionale e conforme alla realtà in atto - per la Corte di Bologna (pag. 68)-, il divisamento del pilota il quale reputò che avviandosi verso Bologna, nell'evenienza di cessazione del funzionamento dell'organo di propulsione, avrebbe potuto eseguire quella manovra che subito dopo la "piantata motore" si sarebbe potuta, o dovuta, eseguire, vale a dire l'abbandono dell'aereomobile; se fosse stato raggiunto



l'aeroporto, sempre in caso di aggravamento del mal funzionamento del motore, avrebbe potuto attuare sull'aeroporto di Bologna, con maggiore assistenza e minori rischi, la stessa manovra che avrebbe dovuto porre in essere alla cieca a Ferrara.

In questo articolato razionale, sempre secondo il Giudice dell'appello, si comprenderebbe la ragione per la quale il ten. Viviani avvertì la Torre di controllo dell'aeroporto di Bologna mettendo in allerta il personale per il caso che fosse stato costretto ad eseguire un atterraggio simulato, cioè come se il motore fosse fuori uso e, quindi, in planata. L'eventualità di totale blocco del motore, dunque, era nella lucida e razionale aspettativa del pilota che, tuttavia e razionalmente, la considerava meno rischiosa dell'abbandono del velivolo.

19. Proseguendo nella disamina della condotta e delle decisioni del pilota, la Corte emiliana fece notare come dal "Manuale" risulta che l'Aermacchi MB326, partendo da una quota di 5.000 ft., in volo planato può percorrere una distanza, proiettata a terra, di più di undici chilometri (pag. 71 della sentenza). Poiché il pilota non

aveva

possibi

del

1977

1977

aveva ragione alcuna di ritenere che, salva la possibilità di totale cessazione di funzionamento del motore, altre avarie si verificassero, e poiché egli andava a sorvolare un territorio dalle caratteristiche non dissimili da quelle della provincia di Ferrara, la prosecuzione verso Bologna non comportava altri e diversi rischi rispetto a quelli d'immediato atterraggio, o dell'abbandono, al momento della notifica dell'avaria.

una g  
espono  
di

Ma rimaneva pur sempre valida la concreta aspettativa di un miglioramento della situazione, quanto meno a séguito di migliore comprensione delle ragioni del malfunzionamento del reattore.

Lasciare, invece, cadere immediatamente l'aereomobile sarebbe significato violare i precetti di legge e accollarsi la responsabilità degli eventi cagionati (pag.74 della sentenza): infatti, l'aereo sarebbe caduto per determinazione e consapevole volontà del pilota, data la situazione come in quel momento nota.

Secondo il Giudice di secondo grado, non assistito da regola di esperienza sarebbe l'assunto fatto proprio dalla sentenza impugnata, in base al quale portando il velivolo sul cielo di




una grande città, quale Bologna, verrebbero esponenzialmente aumentati i rischi per la sottostante popolazione; al contrario, osserva detto Giudice, tenuto conto che un aereo in volo possiede sempre una certa riserva di energia che gli consente di planare (e ciò è in proporzione della quota), difficilmente un tale velivolo, che venga a trovarsi in difficoltà, cadrà sulla città che sta sorvolando; esso avrà tanta forza d'inerzia da finire almeno fuori perimetro della città che sta sorvolando. E tale considerazione porterebbe a positivamente valutare la condotta del ten. Viviani che mantenne l'aereo alla quota di 5.000 piedi sino alla verticale sull'aeroporto di Bologna, come lo stesso Giudice di primo grado finì con l'ammettere.

20. Sviluppate ulteriori considerazioni sulle alternative al verificarsi di una cessazione del funzionamento del motore, sia a una certa distanza che in prossimità della Città di Bologna, ovvero proprio nella fase di circuitazione per impostare la giusta chiave di accesso alla pista, il Collegio giudicante ritenne di essere pervenuto a ragionata convinzione che, dal momento della

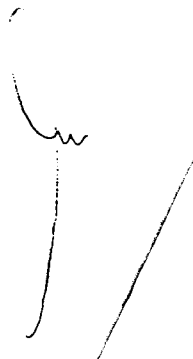
"piantat  
momento  
si trov

quella  
sua



"piantata motore" a Nord di Ferrara e sino al momento dello scoppio dell'incendio, il pilota non si trovò mai nella situazione in presenza della quale il "Manuale" di volo imponga l'abbandono del velivolo. Infatti, ribadì la Corte emiliana, il predetto "Manuale", sotto il titolo "Avaria meccanica del motore", stabilisce che: «Se il motore funziona al minimo dei giri, utilizzarlo secondo necessità per raggiungere la pista anche se esistono chiari indizi di riscaldamento».

Questa ipotesi non potrebbe essere omologata, come avrebbe fatto il Tribunale, alla diversa ipotesi di totale cessazione del funzionamento del motore, per la quale il predetto "Manuale", sotto il titolo "Alternative tra eiezione e atterraggio forzato", stabilisce: «Normalmente eiettarsi è la migliore decisione da prendere quando il motore è in autorotazione o bloccato. Tuttavia, in vista delle molte variabili che si verificano, la decisione finale se tentare l'atterraggio a motore spento o eiettarsi spetta unicamente al pilota. Non è possibile stabilire a priori delle norme che forniscano al pilota la decisione da prendere per tutte le emergenze di questo tipo». E' ben vero, aggiunte la Corte emiliana, che il "Manuale" di






volò, dopo avere fornito indicazioni per l'atterraggio forzato, richiama l'attenzione del pilota sulla opportunità di eiettarsi se mancano condizioni ideali per l'atterraggio forzato e per la sicurezza della manovra, ma tali regole riguardano l'atterraggio forzato e non quello con motore mal funzionante.

concetto da quello  
risoluzione di  
dell'agente  
Segretario

21. Nel prosieguo la sentenza impugnata esaminò, con riferimento al capo di imputazione, l'addebito, di per sé non direttamente produttore l'evento, di mancato riconoscimento della perdita di carburante (pag. 81), smentendo il giudizio del primo Giudice di grave contrarietà al dovere, professionale e di garanzia, di immediato abbandono del velivolo. Ma, replicò al riguardo la Corte territoriale, dimostrata la doverosità, secondo il "Manuale", della prosecuzione nel volo, verrebbe a mancare ogni supporto razionale e giuridico a siffatto asserto. Ne seguirebbe che il Tribunale avrebbe fatto un uso distorto della teoria della posizione di garanzia (pag. 84 della sentenza di appello), come risulterebbe da alcune esemplificazioni che il Giudice dell'appello esplicitò, evidenziando la necessità logica di tenere distinte le ipotesi rapportabili a tale





concetto da quelle di non conseguita positiva  
risoluzione di una situazione di pericolo  
dall'agente non determinata né voluta.

Superate talune espressioni di censure  
adottate dalla sentenza del Tribunale a riguardo  
della quota alla quale il velivolo venne tenuto  
sin sulla verticale del cielo di Bologna, la Corte  
del merito sottolineò la verbosità, priva di  
concludenza decisoria, delle espressioni adottate  
al riguardo, posto che poi la stessa sentenza (di  
primo grado) esclude un condizionamento tra tale  
condotta e lo scoppio dell'incendio, come,  
peraltro avevano già rilevato i periti.

Concludendo sul punto, secondo la Corte di  
Bologna, escluso il mancato riconoscimento delle  
cause foriere dell'incendio a bordo, la condotta  
tenuta dal tenente Viviani sarebbe priva di  
rilievi.

#### V-5. IN PARTICOLARE:

##### IL MANCATO RICONOSCIMENTO DELLA PERDITA DI CARBURANTE E LE RELATIVE IMPLICAZIONI D'ACCUSA.

22. Con riferimento al mancato riconoscimento  
della perdita di carburante, la Corte emiliana  
fece rilevare la carenza di elementi tecnici  
idonei a produrre la conoscenza di tale evenienza



e la impossibilità, per il pilota, di notare la scia biancastra (o intermittenti fiammate) che la perdita produceva; inoltre, mancavano a bordo apparecchiature idonee ad avvertire della perdita di carburante e i congegni di rilevamento d'incendio tenevano sotto controllo altre zone del velivolo, comunque interne alla struttura. Privo di riscontro, pertanto, l'assunto fatto proprio dal Tribunale di difettosa verifica della strumentazione di bordo.

Quanto all'addebito, ulteriore, di omessa analisi dell'avaria e di mancata interazione tra pilota ed enti a terra, nessuna prova certa sarebbe stata esibita dalla sentenza del Tribunale a riguardo, perché nessuna prova gli atti forniscono.

Per la Corte d'appello, il Tribunale avrebbe proceduto per ipotesi basandosi sulla supposizione che, una volta escluso che il ten. Viviani avesse potuto da solo rendersi conto dello scorrere di carburante lungo la fusoliera, la comunicazione alla SOR di taluni dati a sua disposizione (e, in reciproco, la richiesta dall'ente a terra di tali dati), avrebbe potuto sortire l'effetto della formulazione di una

ipotesi del  
rilevanza  
colla  
...





ipotesi del genere. Ipotesi che, per assumere rilevanza condizionante, avrebbe dovuto coinvolgere anche la conoscenza, o conoscibilità, della idoneità a provocare l'incendio a bordo, dato che la perdita di carburante, di per sé, non avrebbe allarmato gli attori della vicenda, se non sotto l'aspetto di carenza per l'alimentazione del motore.

L'ipotesi di incendio a bordo, come ulteriore ma possibile sviluppo della perdita di carburante, non aveva mai avuto ragionevoli appigli nelle vicende dell'emergenza e, pertanto, la necessità di abbandonare l'aereomobile non si sarebbe mai presentata in termini di ragionevolezza. Solo l'eiezione del carrello, secondo le stesse acquisizioni tecniche, provocò quel fatto nuovo, di turbolenza, di vortice e di miscellamento dell'aria con il carburante che per effetto del getto caldissimo del motore, portò, impensabilmente, l'incendio a bordo (pag. 91 della sentenza d'appello).

La esclusione di uno dei tre fattori di innesco del fuoco rendeva nulla persino una ipotesi di rischio.



23. Secondo la Corte emiliana, se il pilota avesse conosciuto la reale situazione, altro non avrebbe potuto fare che portare il velivolo all'atterraggio, poiché ogni altra soluzione si sarebbe potuto concludere con la produzione di eventi dannosi pari, o persino più gravi, di quello in effetti verificatosi, considerata la tipologia del territorio sorvolato.

Scontata la necessità di atterraggio, per evitare l'incendio, secondo il Giudice d'appello, il pilota avrebbe dovuto spegnere il motore e seguire la procedura di atterraggio simulato. Ma, proseguì la Corte di Bologna l'addebito mosso in sentenza ai tre imputati non contiene tale contestazione (omesso spegnimento del motore prima dell'estrazione del carrello), ma (solo) quella di omessa conoscenza della perdita di carburante, fatto di per sé neutro, non impeditivo di un positivo atterraggio su l'aeroporto di Bologna.

L'addebito, dunque, secondo il Collegio giudicante, si risolse nella contestazione di una ignoranza al posto di un errore: ovunque l'aereo fosse atterrato, l'incendio si sarebbe verificato. Il programmato atterraggio all'aeroporto di Bologna era doveroso e corretto; ciò che fallì fu

il mancato  
dell'astrazio  
ancora spenno  
...



il mancato spegnimento del motore prima dell'estrazione del carrello, per un atterraggio a motore spento; Manovra, questa, possibile e priva di grossi rischi, alla portata di un pilota del livello professionale del ten. Viviani, dallo stesso già programmata per il caso di nuovo spegnimento del motore.

si ritenesse che  
di andare a B  
co esultava, più

24. Con riferimento alla posizione degli altri due imputati, nell'ambito del discorso fin qui sviluppato, la Corte d'appello fece rilevare la inidoneità, ai fini dell'affermazione di loro responsabilità, di entrambe le ipotesi formulabili quanto a ritenuta possibilità di pervenire, da soli o interagendo con il pilota, alla conoscenza degli ulteriori sviluppi dell'emergenza dopo la notifica della "pianata motore".

Invero, precisò detta Corte, se si ritenesse che quella mancata conoscenza debba rapportarsi alla disobbedienza del pilota al dovere di abbandonare l'aereomobile dopo la "pianata motore" e di eiettarsi, l'omessa analisi dell'emergenza, addebitata a tutti i prevenuti e fonte dell'affermazione di responsabilità del comandante Brega e del colonnello Corsini, risulterebbe priva di rilievo causale. Se, invece,



si ritenesse che il pilota Viviani avrebbe deciso di andare a Bologna sfidando il pericolo, già conosciuto, piuttosto che abbandonare il velivolo, verrebbe a mancare ogni condizionamento della condotta tenuta dai due imputati a terra, quale che ne fosse l'eventuale tasso di colpa a loro attribuibile. Il comandante Brega e il col. Corsini non avrebbero influito, infatti, sulla decisione del pilota di andare a Bologna; anzi essi presero contatto con il ten. Viviani solo quando l'Aermacchi MB326 era diretto verso quell'aeroporto.

Al riguardo  
premessa d'ordine

l'analisi della

condotta tenuta

25. Secondo la Corte, la possibilità giuridica e logica di addebitare a titolo di condizionamento causale e, poi, di colpa, l'omessa "analisi dell'avaria", implicherebbe tre passaggi obbligati:

- (1) la doverosità dell'analisi;
- (2) le prospettive di acquisizioni cognitive;
- (3) la correlazione tra cognizioni acquisite e decisioni operative.

Tutti questi passaggi, e relative sotto articolazioni, dovrebbero essere provati perché si possa addivenire a una giusta sentenza di condanna (pag. 98 della sentenza d'appello).



Al riguardo la Corte d'appello, dopo una premessa d'ordine generale tesa ad enunciare l'arduità della indagine, formulò una serie di quesiti la cui risposta positiva, gradatamente e per ogni passaggio, potrebbe consentire il procedere dell'indagine.

traessero date

trarre erano o

21. 11. 1962

1962 11/11/62

1962 11/11/62

Con riferimento a tale tematica, la Corte di Bologna elencò i seguenti interrogativi, lasciandoli, però, senza espressa risposta, con una certa artificiosità di sapore sofisticato, e pure bene comprendendosi il giudizio del Collegio di appello:

"L'analisi dell'avaria era doverosa per ciascuno degli imputati?" "Era veramente possibile un'analisi nelle condizioni date (un pilota impegnato a mantenere in volo un aereo in avaria, la brevità del tempo, l'incertezza delle comunicazioni radio difficoltose anche per interferenze e fraintendimenti, la sicura e non colpevole mancanza di preparazione dei soggetti rispetto all'analisi da compiere?" "L'analisi avrebbe dato risultato?" "Il risultato si sarebbe potuto considerare così attendibile da essere posta a base di cruciali decisioni?" "C'era il tempo perché dai risultati dell'analisi si



traessero date conseguenze?" "Le conseguenze da trarre erano obbligatorie ed univoche?"

D'altra parte, anche se fossero  
avrebbe stato pos-  
sibile di

26. Circa gli argomenti di accusa estratti dal primo Giudice dalle disposizioni della SOP/SIV36, Corte ritenne che il col. Brega ascoltava le comunicazioni radio solo per dovere di comandante e che il ten.col. Corsini non rappresentava una struttura di assistenza, ma sé stesso. Aggiunse che non vi fu imputazione di omessa predisposizione di un'organizzazione di assistenza a terra, ma solo di manchevolezza dell'azione personale dei due ufficiali. Ma costoro avevano, individualmente, le stesse cognizioni professionali del pilota Viviani, mentre l'analisi circa il consumo e l'eventuale dispersione del carburante, secondo quanto dichiarato dai periti, sarebbe operazione molto complessa, imporrebbe cognizioni e conoscenza di dati specifici, risulterebbe sempre aleatoria per le numerose variabili, comunque non facenti parte dell'addestramento dei piloti. Agli imputati, quindi (sempre secondo il Collegio d'appello), verrebbe addebitato il mancato compimento di operazioni che essi non erano in grado di compiere per carenza di cognizioni al riguardo.





D'altra parte, proseguì la Corte d'appello, anche se fossero intervenute persone esperte, sarebbe stato possibile ipotizzare un eccesso di consumo di carburante ma ciò non avrebbe potuto portare direttamente alla ipotesi di dispersione nell'aria. La richiesta da parte del col. Corsini in ordine alla quantità di carburante a bordo era finalizzata, da una canto, ad evitare che il velivolo si apprestasse a un atterraggio forzato con un peso maggiore del necessario; dall'altro lato, ad assicurarsi che lo stesso avesse una adeguata scorta di carburante (pag. 108 della sentenza).

La prevedibilità dell'incendio, secondo la Corte di Bologna, non sarebbe stata mai ritenuta in causa ed anzi i periti avrebbero evidenziato l'atipicità e quindi l'imprevedibilità di siffatto evento, facilmente scongiurabile con un atterraggio a motore spento, sempre che il pilota fosse stato in grado di conoscere la reale, atipica quanto imprevedibile, situazione.

27. Venendo alle conclusioni, la Corte sentenziò che l'addebito di omessa analisi dell'avaria, ai fini della conoscenza della perdita di carburante e dell'effetto di innesco

dell'incendio  
consistenza,  
come la cond  
della sentenza



dell'incendio a bordo, sarebbe del tutto privo di consistenza, oltre che formulato senza tenere in conto la condizione di emotivo coinvolgimento nel quale il pilota versava e la complessità di dati ed elementi da valutare in una situazione di emergenza quale quella affrontata dal ten. Viviani.

Fornopari, P  
Paolo Tromba  
E. Leo

Pertanto, la condotta dei prevenuti dovrebbe ritenersi priva di rilievo causale finché non produsse alcun evento; non fu connotata di colpa quando l'evento si produsse per il sopravvenire di un fattore imprevedibile. Quindi, sotto quest'ultimo profilo, difetto dell'elemento psicologico: il fatto non costituisce reato.

VI - I RICORSI E LA DISCUSSIONE SUI MOTIVI A SOSTEGNO.

VI-1. PREMESSA.

1. Avverso la sentenza della Corte d'appello di Bologna, sopra sunteggiata nei più rilevanti passaggi logico-motivazionali, hanno proposto ricorso per cassazione il Procuratore generale della Repubblica presso la Corte d'Appello di Bologna, nonché le parti civili rappresentate dall'avv. Alessandro Gamberini, dall'avv. Andrea



Fornasari, dall'avv. Umberto Guerini e dall'avv. Paolo Trombetti; precisamente:

De Leo Giuseppe; De Leo Luca; Nanetti Paola;  
(4) Amaroli Luciano; Lipparini Carla; Amaroli Enrico; Baroncini Gianni; Incerti Maria Cristina; Baroncini Diego; Corazza Franco; Sartoni Adelina; Corazza Cristina; Venturi Ermanno; Rigehtti Leda; Schirinzi Mario; Blaco Lidia; Schirinzi Emanuela; Patrizi Dino; Bonaiuti Liliana; (20) Patrizi Mirella; (21) Gennari Vittorio Emanuele; Saporito Vittoria Anna; Gennari Valeria; Lucchini Stefano; Sabbioni Tiziana; Ferrari Emilio; Dinalli Argia; Alutto Roberto; Fiorini Gabriella; Demaria Alessandro; Dmaria Mauro; Righetti Jeder; Righetti Stefano; Amministrazione provinciale di Bologna; Comune di Casalecchio di Reno.

Il Procuratore generale ha prodotto, contestualmente, cinque motivi a sostegno; le parti civili hanno anch'esse prodotto contestualmente motivi a sostegno: e, precisamente, gli avv. Gamberini e Fornasari due motivi; gli avv. Guerini e Trombetti otto motivi.

L'Avvocatura generale dello Stato, per i resistenti Bruno Viviani, Eugenio Brega e Roberto Corsini, nonché per il responsabile civile


Ministro della  
ampia memoria e  
ragioni di  
ricorrenza.



Ministro della Difesa *pro tempore*, ha prodotto ampia memoria con la quale, oltre a resistere alle ragioni di annullamento esposte dalle parti ricorrenti, ha riproposto in questa fase di giudizio, questioni procedurali già dedotte nelle sedi di merito e rigettate dai relativi Giudici. Talune di tali questioni debbono essere esaminate, per ragione di propedeuticità, per primo; altre possono essere trattate unitamente ai motivi di ricorso cui si riferiscono.

2. Premesso che il Collegio deve occuparsi solo delle censure riguardanti i profili di legittimità portati alla sua cognizione, per conseguire una razionale discussione dei motivi di ricorso, taluni molto articolati, appare necessario accorpate l'essenzialità delle doglianze omogenee - sotto l'aspetto del contenuto - come prospettate dalle parti ricorrenti seppure, a volte etichettate di violazione di legge, altre di difettosità di motivazione. A tal fine appare opportuno seguire l'impostazione data alla discussione dal Procuratore generale della Repubblica di Bologna, affiancando, ove ricorra, motivi omogenei sviluppati dalle altre parti ricorrenti, taluni dei quali fanno esplicito

ancorché non  
ragioni addotte  
Città Bologna  
1951



ancorché non proprio rituale riferimento alle ragioni addotte dall'Accusa.

Ciò implica una propedeutica discussione sulle eccezioni di giurisdizione e di procedibilità sollevate dalla difesa degli imputati e del responsabile civile resistenti.


VI-2- LE DEDUZIONI DELLA DIFESA DEGLI  
IMPUTATI

E DEL RESPONSABILE CIVILE.

3. Gli imputati e il responsabile civile ministro della difesa resistono con ampia memoria redatta dall'Avvocatura generale dello Stato.

In estrema sintesi, a parte le deduzioni nel merito delle ragioni poste a fondamento della decisione impugnata e dei ricorsi del Procuratore generale e delle parti civili, intorno alle quali si discuterà unitamente ai motivi di ricorso, i resistenti eccepiscono, seguendo l'ordine di enunciazione:

(a) inammissibilità dei ricorsi delle parti civili Provincia di Bologna e Comune di Casalecchio di Reno per irritualità del deposito dell'atto di impugnazione (deposito realizzato dall'avv. Antonio Spinza, non espressamente





delegato né qualificato come incaricato nel verbale di deposito dell'atto);

In via s  
di abozzi  
scritti

b) inammissibilità dei motivi di ricorso che fanno rinvio a quelli prodotti da altra parte senza alcuna analisi critica, ma per semplice adesione;

(c) inammissibilità, per difetto di interesse, di quella parte dei motivati, sia della Procura generale che delle parti civili, intesi a proporre diversa o alternativa lettura (rispetto a quella fornita dalla decisione impugnata), a' soli fini di correttezza teorica, degli artt. 428 e 449 c.p., quando dall'una o dall'altra non derivi divergenza in relazione all'applicazione della norma nel caso concreto in giudizio (pag.5);

(d) inammissibilità del ricorso delle parti civili quanto al capo di imputazione concernente la caduta dell'aereomobile, per difetto di interesse, trattandosi di reato di pericolo cui non potrebbe seguire, per sé, un risarcimento di danni (pag.12);

(e) inammissibilità della produzione, unitamente al motivato di ricorso del Procuratore generale, di pagine del "Manuale di volo" (pag. 16).



In via subordinata ed incidentale, per il caso di accoglimento dei ricorsi, i resistenti eccepiscono ancora:

(f) difetto di giurisdizione dell'autorità giudiziaria ordinaria: quanto al reato più grave della caduta di aereomobile (per connessione ex artt. 13 e 16 c.p.p., per gli altri reati), è riproposta la tesi secondo la quale la cognizione del fatto spetterebbe in via esclusiva alla giurisdizione penale militare di pace, il fatto essendo previsto, ed in via di specialità, dall'art. 106 del c.p.m.p.; questione rilevabile d'ufficio in ogni stato e grado e, come eccezione, già proposta in sede di gravame e non esaminata dalla Corte d'appello perché ritenuta superata dall'assoluzione dei prevenuti;

(g) improcedibilità dell'azione - nullità della sentenza di 1° grado per violazione dell'art. 179 c.p.p.: poiché i fatti in accusa rientrano negli schemi punitivi di cui agli artt. 106, 107 e 108 c.p.m.p., secondo i resistenti l'azione penale non poteva essere iniziata senza la previa richiesta da parte del ministro da cui il militare dipendeva, ai sensi dell'art. 260 c.p.m.p. (pag. 70 s.);



(h) nullità, e quindi inammissibilità, della costituzione delle parti civili, per difettosità della procura speciale le cui sottoscrizioni furono autenticate dai difensori nominati anche procuratori speciali, fuori dello schema di cui agli artt. 83, 102 comma 2 c.p.p. e 39 disp.att. c.p.p.; la procura speciale, infatti, secondo i resistenti, può essere rilasciata anche al difensore ma mediante atto pubblico o scrittura privata con sottoscrizione autenticata da pubblico ufficiale a tanto istituzionalmente autorizzato.



I resistenti chiedono, infine, che, nel caso di annullamento della sentenza impugnata con rinvio, dovrebbe essere precisato che il giudice designato deve esaminare i motivi di appello prodotti dalla difesa degli imputati e del responsabile civile, dalla Corte di Bologna ritenuti assorbiti, quanto:

-- a ordinanze emesse dal primo Giudice e ritualmente impugate con la sentenza di merito;

-- alla richiesta di parziale rinnovazione del dibattimento per l'ammissione e audizione di testimonianze ritualmente dedotte nonché l'acquisizione di documentazione.







4. Seguendo l'ordine logico e di propedeuticità procedimentale, a parte le richieste da ultimo sopra riassunte, che, di per sé superflue, non hanno rilievo per effetto della decisione assunta, deve essere prioritariamente esaminata la questione relativa all'eccezione di difetto di giurisdizione del giudice ordinario e quella relativa alla carenza della condizione di procedibilità, nei termini esposti avanti sub punto f). Ciò in quanto, benché le questioni siano state proposte in via c.d. subordinata e incidentale, essendo esse rilevabili di ufficio in ogni stato e grado del giudizio, debbono essere deliberate e decise prima di ogni altra questione, coinvolgendo il potere cognitivo del giudice e la procedibilità dell'azione penale.

L'eccezione, sotto entrambi i profili prospettata, non è fondata.

Invero, deve essere confermata la giurisdizione del giudice ordinario penale, in conformità alla determinazione assunta dal Tribunale di Bologna (la Corte d'appello ha "sorvolato" sulla questione, pur proposta dalla difesa degli imputati e del responsabile civile, ritenendola - non esattamente - superata





dall'assoluzione degli imputati), posto che, nelle imputazioni di cui si occupa il processo, seppure il fatto (di perdita, per caduta, dell'aereomobile), come naturalistica sequela di accadimenti, potrebbe essere lo stesso - salvo l'elemento psicologico considerato in imputazione -, l'obiettività giuridica è diversa: nel reato militare la perdita dell'armamento come danno per l'Amministrazione militare a séguito di violazione di doveri funzionali; nell'altro (quello contestato ai prevenuti ex artt. 428-449 c.p.), la tutela della pubblica incolumità seppure sotto l'aspetto del pericolo astratto o presunto, anche se non solo ipotetico. In linea teorica, e sotto l'aspetto formale, le due fattispecie legali potrebbero anche concorrere, come esiti della stessa azione o omissione; tuttavia, la soluzione del problema che qui interessa non ne sarebbe influenzata.

Per le stesse ragioni risulta infondata anche l'eccezione basata sull'assunta esigenza di previa autorizzazione a procedere da parte del ministro competente, vertendosi in procedimento concernente reati comuni.

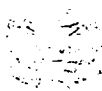
5.

d'innanzi

nel ser



Handwritten signature and a vertical line.



5. Non è fondata neppure l'eccezione d'inammissibilità dei ricorsi della parti civili, nei sensi riassunti avanti sub .(a), poiché, secondo un prevalente indirizzo giurisprudenziale, che il Collegio condivide, non costituisce causa di inammissibilità la mancata specificazione della qualità della persona che, di fatto, provvede al deposito dell'elaborato motivazionale, l'incarico risultando ex se, vale a dire dal comportamento stesso della persona che provvede al deposito in cancelleria, posto che, secondo una regola di esperienza e di buon senso, nessuno, senza esserne incaricato, si occupa di sbrigare una tale commissione.

D'altra parte, nel caso in questione, probabilmente, si tratta di un difetto di annotazione imputabile al cancelliere, o a chi ne faceva le veci al momento della produzione dell'atto, le cui conseguenze, come è stato altre volte deciso, non potrebbero farsi ricadere sulla parte privata.

Pertanto, può affermarsi la regola secondo la quale, quando è depositato in cancelleria un atto di impugnazione (e relativi motivi a sostegno) ad opera di un soggetto facente parte di uno studio

legale, alla  
riferibile  
presumersi che  
l'incarico sia





legale, alla cui attività professionale sia riferibile l'elaborazione dell'atto, deve presumersi che tale persona sia stata all'uopo incaricata dal dominus.

dichiarazione  
certificazione  
d'assessorato

6. Le deduzioni di cui ai punti (b) e (c) della superiore esposizione non hanno autonomo rilievo procedimentale, trattandosi di aspetti connessi alla valutazione, discussione e risoluzione sui motivati e sulle questioni da essi proposte; invero, per la ragione sopra enunciata, appare opportuno procedere all'esame delle doglianze esposte dalle parti ricorrenti unitariamente, secondo criteri contenutistici.

Non può essere, invece, seguita la difesa dei resistenti laddove ritiene che dalla commissione di un reato di pericolo non possa scaturire, in via generale ed astratta, salvo specificità del caso, un diritto risarcitorio in favore di chi abbia subito conseguenze dannose direttamente riportabili a quella data condotta.

Neppure la subordinata deduzione riassunta avanti al punto (h) può trovare consenso; l'art. 100 comma 2 c.p.p. prevede, per il caso specifico, che la procura speciale può essere conferita mediante apposizione in calce o a margine della



*[Handwritten signature]*



dichiarazione di costituzione di parte civile con  
certificazione dell'autografia da parte del  
difensore designato.

appare  
relat  
elabor  
conten

VI-3. L'IMPUTAZIONE DI CUI AGLI ARTT.428-449

C.P.

7. Tutte le parti ricorrenti hanno affrontato  
le problematiche concernenti la struttura,  
l'obbiettività giuridica e la tipicità dell'evento  
del delitto di caduta di aereomobile, di cui  
all'art. 428 c.p., e del relativo risvolto nella  
fattispecie colposa addebitata agli imputati, di  
cui all'art. 449 stesso codice.

Secondo l'accusa (sia pubblica che privata) e  
secondo la sentenza di primo grado, la struttura  
del delitto di cui si parla sarebbe condizionata  
dalla specificità dell'evento, questo, a sua  
volta, individuabile attraverso la considerazione  
dell'obbiettività giuridica della fattispecie  
legale, la quale, a dispetto del dato testuale,  
non contemplerebbe la caduta di un aereomobile, in  
sé, ma la sua caduta su un centro cittadino o,  
comunque, in zona urbana.

Questa teoria è ampiamente spiegata nella  
motivazione della sentenza di primo grado ed è  
contrastata dalla decisione di appello, sicché



*[Handwritten mark]*



appare sufficiente fare rinvio, per conoscere le relative posizioni, alle parti del presente elaborato in cui sono state riassunte le posizioni sostenute al riguardo dai Giudici dei due gradi di merito.

8. Censurano la decisione di secondo grado sul punto il Procuratore generale della Repubblica di Bologna, con il quinto motivo di ricorso, le parti civili facenti capo agli avvocati Gamberini e Fornasari, con il primo motivo di ricorso; le parti civili facenti capo agli avvocati Guerini e Trombetti, con il primo, il terzo, il quarto e la prima parte del quinto motivo.

8.1. Il Procuratore generale, con il quinto mezzo di annullamento, rubricato per violazione di legge in riferimento agli artt. 428 - 449 cod.pen., censura per erroneità la sequenza logico deduttiva in base alla quale la Corte territoriale pervenne al giudizio di insussistenza del delitto di disastro colposo contestato a tutti e tre gli imputati e correttamente ritenuto dal primo Giudice.

Secondo il deducente, la Corte territoriale avrebbe assunto:





(a) che l'evento tipico ed esclusivo del delitto di cui all'art. 428 c.p. è la caduta di un aereomobile;

(b) che la condotta tipica consiste nel cagionare la caduta del velivolo;

(c) che nel caso di specie la caduta fu cagionata dall'avaria in nessun modo collegabile alla condotta degli imputati;

(d) che questi contribuirono solo a determinare le modalità e gli effetti della caduta;

(e) che l'art. 428 c.p. configura un reato di pericolo astratto.

Tale interpretazione della norma sarebbe censurabile perché in contrasto con la giurisprudenza anche della Corte costituzionale la quale, con la sentenza n. 286 del 1974, avrebbe precisato che nei reati della categoria di cui si parla è necessario verificare un evento tale che sia potenzialmente idoneo a creare la situazione di pericolo della pubblica incolumità. E in tal senso sarebbe indirizzato il "diritto vivente".

Peraltro, la nozione di "disastro" evocherebbe la rappresentazione di un «[...] avvenimento di notevole entità che evoca immediatamente la messa

in per  
personer  
di dano  
cibi





in pericolo di un numero indeterminato di persone». Quindi, sarebbe da ricercare un evento di danno «[...] che colpisca persone o cose ed abbia esposto contemporaneamente a pericolo, in modo grave complesso ed esteso, l'incolumità di un numero indeterminato di persone» (pag.50 del motivato di ricorso).

A sostegno di tale interpretazione del dettato codicistico il deducente indica posizioni dottrinarie e richiama anche la Relazione ministeriale al progetto del codice penale, con riferimento, però, al disastro ferroviario.

Quanto al "cagionare" il disastro, il ricorrente precisa che non vi sarebbero controindicazioni per ritenere ipotizzabile un concorso di persone seppure con ruoli diversi, come sarebbe accaduto nel caso di specie.

Rielaborando la tesi sostenuta dal Giudice di primo grado, il deducente evidenzia la irrilevanza, ai fini della integrazione del delitto in considerazione, della caduta di un aeromobile se questa non avvenga in zona densamente abitata, perché solo in tale ipotesi sarebbe realizzato l'evento tipico compatibile con la ratio di disastro. Con la conseguenza che se si

verifica l'  
che ha per  
a parte s





verifica tale evenienza, del disastro ne risponde chi ha portato l'aereomobile (e chi vi ha concorso) a cadere su quel luogo e non su altro. La scelta del luogo della caduta, dunque, sarebbe essenziale per la integrazione, o no, del reato.

egli ave  
"caduta"  
tipico d  
L'idea

8.2. Gli avvocati Alessandro Gamberini e Andrea Fornasari, con il primo motivo di ricorso denunziano erronea applicazione e/o interpretazione dell'art. 428 c.p.

I deducenti sottopongono a critica la nozione fornita dalla Corte territoriale quanto alla struttura del reato di caduta di aereomobile, per sostenere l'esattezza dell'analisi svolta e della decisione assunta dal primo Giudice, secondo il quale il fatto "caduta di un aereomobile", per avere rilevanza penale deve attentare alla pubblica incolumità con le dimensioni proprie al "disastro".



Ne seguirebbe che l'averlo, il pilota Viviani con il consapevole contributo degli altri due imputati, diretto il velivolo su zona abitata e il non averlo, invece, abbandonato in zona disabitata, integra l'evento tipico del reato, nel senso che: "[...] fino a quando l'aereomobile è rimasto sotto il (parziale) controllo del pilota,



egli aveva il potere di escludere che l'evento "caduta" si trasformasse in un evento disastroso, tipico della fattispecie di cui all'art. 428 c.p.; laddove egli ebbe a diversamente operare, conducendo l'aereomobile sopra un'area metropolitana densamente abitata, non può dubitarsi del fatto che la sua condotta sia stata la concausa dell'evento disastroso, che si è realizzato allorché il precipitare dell'aereo si è svolto in modo (anche astrattamente) pericoloso per la pubblica incolumità [...].».

8.3. Per le parti civili Provincia di Bologna e Comune di Casalecchio di Reno, sul punto ora in esame, sono formulati quattro motivi di ricorso.

Con il primo mezzo di annullamento i deducenti denunziano errore di diritto nella interpretazione del combinato disposto degli artt. 428-449 c.p.

Dopo avere premesso il racconto degli accadimenti interessanti il processo e dopo avere svolto serrata critica alla metodologia seguita dalla Corte di appello per formulare la motivazione a sostegno della decisione assunta, i deducenti ripropongono la tematica relativa alla tipicità stessa del reato di caduta di un aereomobile, per concludere, in aderenza al

giudizio del  
sussiste solo  
assumere; da  
con cadute di



Handwritten mark or signature



giudizio del Tribunale, che il reato *de quo* sussiste solo se l'evento assuma (o possa assumere) la dimensione di disastro aviatorio, come caduta di un aereomobile su zona densamente abitata.

Con il terzo mezzo di annullamento, i deducenti denunziano erronea applicazione della legge penale con riguardo alla individuazione e descrizione dell'evento del delitto di cui agli artt. 428-449 c.p.

Si riprende, sotto diverso angolo prospettico, il problema della individuazione della tipicità del reato di caduta di aereomobile e si censura la opinione, attribuita al Giudice dell'appello, di ritenere che il "tema della descrizione dell'evento nei delitti colposi appartenga all'elemento oggettivo del reato". Invece, secondo i deducenti, essa si collocherebbe all'interno dell'elemento soggettivo e sarebbe stata «[...] pensata per raffrontare la questione della prevedibilità dell'evento e di quella dello stesso processo causale».

Con il quarto mezzo di annullamento, i deducenti denunziano errore di diritto penale annidantesi laddove il Giudice censurato ebbe a





ritenere che la fattispecie di cui all'art. 428 c.p. si integri anche in assenza del pericolo per la pubblica incolumità. Al contrario, secondo i deducenti, la caduta di un aereomobile senza che sussista l'estremo del disastro non integrerebbe il reato in questione, sia se doloso (il reo dovrà rappresentarsi e volere il disastro) sia se colposo (il reo dovrà essere in grado di prevedere l'evento).

In polemica con la Corte d'appello, e nella falsariga di altre deduzioni sul punto, i deducenti evidenziano la sostanziale differenza tra la caduta di un aereomobile militare con il solo pilota a bordo, come il caso dell'Aermacchi MB326, e la caduta di un aereo civile adibito al trasporto di persone, per dedurre una differente regola quanto a doverosità di condotta di abbandono del velivolo, pur ammettendo che la caduta di un aereomobile civile, quale che ne sia il luogo e il momento, potrebbe integrare il reato di disastro ex se. Inoltre, ritengono improduttore, ai fini dell'analisi per la individuazione dell'evento tipico, il richiamo alla ipotesi di cui al comma 3 dell'art. 428 c.p. con la conseguente affermazione secondo la quale i

reati di disastro  
coinvolti.

Con il

...





reati di disastro tutelerebbero anche i beni coinvolti.

sarebbero

caduta

dell'esplos

Con il quinto mezzo le predette parti denunziano erronea applicazione della legge penale con riguardo ad una interpretazione del delitto di cui agli artt. 428-449 c.p. che non consideri il pericolo per la pubblica incolumità nella sua dimensione costituzionale, strettamente connesso ai beni tutelati dall'art. 2 Cost..

9. Osserva il Collegio che nessuno dei sopra riassunti motivi di ricorso può essere accolto.

Va premesso, in linea di fatto, che la Corte territoriale ha ritenuto, con giudizio logico corretto e con sostegno razionale esaustivo e privo di vizi, che al momento in cui, subito dopo la notifica della "piantata motore", il pilota constatò che, seppure con l'uso anomalo (ma dal Giudice del merito giudicato non vietato ed anzi di prassi corrente) del dispositivo di riaccensione, il velivolo poteva navigare, come in effetti avveniva, non vi era alcuna ragione per cui si dovesse abbandonare l'aereo in caduta su una qualsiasi area della provincia di Ferrara, fittamente urbanizzata, assumendo rischi del tutto privi di ragione sia quanto a persone, che



sarebbero potute essere colpite dall'aereo in caduta senza governo e sotto l'effetto dell'esplosione della carica d'esplosione del seggolino, sia dello stesso pilota, la cui esplosione non sarebbe stata senza prezzo.

Sotto il profilo teorico la costruzione della fattispecie penale "caduta di aereo" quale prospettata dal Tribunale di Bologna e, ora, dalle parti ricorrenti, non può essere condivisa, posto che, prima di tutto ed in via assorbente, contrasta con il dato letterale quale risulta dall'art. 428 c.p. che recita, semplicemente: "Chiunque cagiona ... la caduta di un aereo di altrui proprietà ...". E' ben vero che ogni testo normativo deve essere interpretato per comprenderne l'essenza e la reale portata, ma questo non può essere realizzato contro il dato testuale, non tanto e non solo perché *in claris non fit interpretatio*, quanto perché il lavoro dell'interprete non deve esitare, specie nella delicatissima materia penale, in aggiunta di carattere normativo capaci di stravolgere il significato delle espressioni adottate dal legislatore.





E' anche vero che nel titolo dell'art. 428 c.p. si parla di ... "disastro aereo", ma l'espressione, come è stato chiarito in dottrina, non deve indurre a ritenere che per l'integrazione della fattispecie sia necessario il verificarsi di una immensità di danni. Basti considerare che con la stessa disposizione sono previste le fattispecie di naufragio e di sommersione ad integrare le quali basta che l'evento colpisca anche una barca autorizzata al trasporto di qualche persona, compresa la barca a remi (cfr.: Sez., 12 febbraio 1981, San Pietro, in Cass. pen. 11983, p. 303).

10. L'idea, più che la nozione, di disastro è nella ragione della disposizione, posto che il legislatore, in via presuntiva, ma anche ragionevolmente, ha ritenuto che ogni qualvolta un aereo si abbatta al suolo un *quid* di gravità e complessità si verifica, o si può solo verificare, e un certo allarme nella comunità viene suscitato. Il delitto di cui si discute, infatti, rientra nella categoria dei reati di pericolo e, specialmente, di quelli di pericolo presunto (piuttosto che astratto; presunto, appunto, dal legislatore: cfr., Sez.IV, 9 giugno

1965, Inadaco,  
di naufragio).

Disposizione



C



1965, Iradaco, con riferimento all'ipotesi omologa di naufragio).

Giudice de

reale di

per via

L'ipotesi della caduta di un aereomobile in zona desertica, sicché non si verifichi rischio alcuno per la pubblica incolumità, non è sufficiente a smontare la corrente opinione in materia, trattandosi di ipotesi di scuola, già presente nella stessa Relazione ministeriale al codice penale Rocco e, pure nella dottrina; essa non ha nulla a che vedere con la caduta di un aereo in un qualsiasi punto della pianura padana.

11. Del tutto insufficiente, e già ampiamente discussa dalla Corte territoriale, è la notazione che nel linguaggio comune, dell'uomo della strada, la parola "disastro" evoca un accadimento straordinario del tipo di quello enunciato dal deducente Procuratore generale. Il linguaggio comune non sempre è fatto proprio dal legislatore che, normalmente, è un tecnico e non un uomo della strada.



Del pari inconferente risulta il richiamo alla sentenza della Corte costituzionale n. 286 del 1974, poiché l'essenzialità del pensiero della Corte viene invocato in modo travisante. Il





Giudice delle leggi sostenne che non vi può essere reato di pericolo presunto che non si caratterizzi per una certa concretezza, cioè se non sussista una potenziale idoneità a creare una situazione di pericolo per la pubblica incolumità. L'intervento fu certamente, *in bonam partem*, teso ad indirizzare in modo più adeguato ai canoni di effettiva offensività delle fattispecie penali in materia di reati di pericolo presunto e fu occasionato dalla denuncia di disparità tra le ipotesi di cui al comma 1 e al comma 3 dell'art. 428 c.p.; seguendone, dall'intervento interpretativo di rigetto della Corte delle leggi, un certo ravvicinamento tra le due ipotesi.

Pertanto, può affermarsi il principio secondo il quale il delitto di caduta di aereomobile previsto dall'art. 428 c.p. nella forma dolosa, e dall'art. 449 c.p. in quella colposa, è un reato di pericolo presunto e consiste nel cagionare la caduta di un velivolo, sia esso militare ovvero adibito al trasporto di persone.

12. Tanto assodato, appare corretta la decisione della Corte di Bologna di assoluzione degli imputati dall'addebito di cui alla

combinazione  
sul fatto.



combinazione degli artt. 428-449 c.p. con formula sul fatto.

VI-4

Come il Giudice del gravame ha evidenziato, sia il pilota Viviani che gli altri due imputati non cagionarono la caduta del velivolo, perché l'evento ebbe causa in fattori del tutto indipendenti dalla condotta dei prevenuti (il che è pacifico in causa); essi, invece, si adoperarono per evitare che si verificasse la caduta contrastando l'avaria e sfruttando le risorse che l'abilità del pilota era in grado di procurare. Secondo la Corte di Bologna l'aereo, subito dopo la "piantata motore", era in grado di volare e di raggiungere l'aeroporto prescelto dal pilota.

Sulla base di tale accertamento di merito, peraltro neppure nei suoi termini fattuali - salvo quelli interpretativi e di condotta, di cui si è parlato, ~~neppure~~ contestato ~~è~~ appare corretta la conclusione di assoluzione degli imputati dal delitto di caduta di aereomobile, una volta che il Giudice ebbe acquisito la prova dell'inesistenza del rapporto di causalità tra il comportamento dell'imputato e l'evento (cfr.: Sez. IV, 4 aprile 1984, Carignano, in C.E.D., n. 164113).



PLURIMO:

di inter:

IL RAPPORTO DI CAUSALITA'.

sinarreb:

13. Il Procuratore generale di Bologna, con il secondo mezzo di annullamento, denuncia contraddittorietà della motivazione sul punto della ritenuta interruzione del nesso di causalità in ordine alla produzione dell'incendio.

Sarebbe da censurare, per contraddittorietà con regole di diritto dallo stesso Giudice dell'appello recepite, la conclusione secondo la quale l'incendio a bordo fu dovuto a causa sopravvenuta ed imprevedibile, tale da interrompere il rapporto causale tra azione omissiva del pilota (mancato riconoscimento della perdita di combustibile) e l'incendio. Ciò in quanto sarebbe stata violata la regola della "par condicio", trattandosi di fattore sinergico inseribile nella serie causale di ordinario svolgimento degli accadimenti umani e non di fattore autonomo rispetto al quale la precedente condotta si ponga come un *tamquam non esset*.

Tra incendio e condotta del pilota (rimproverata) di mancata analisi dell'avaria e, quindi, di sconoscenza della condizione di



innescabilità dell'incendio, vi sarebbe un vincolo di interdipendenza per cui mancando l'una l'altra rimarrebbe inefficace.

14. Nella stessa direzione si muovono altre porzioni (al di là di quelle già considerate) del secondo motivo di ricorso degli avvocati Gamberini e Fornasari; i quali, per contrastare l'assunto della sentenza impugnata, secondo il quale la caduta dell'Aermacchi MB326 fu dovuta all'incendio innescatosi su miscela carburante/aria, imprevedibile perché imprevedibile fu la perdita, sicché l'incendio sarebbe stato, se previsto, facilmente evitato eseguendo l'atterraggio a motore spento, fanno rilevare la, da loro ritenuta, erronea valutazione della situazione di "pseudoincendio" conseguente alla perdita di carburante. Riportando passaggi motivazionali della perizia Surace, i deducenti evidenziano che da molti minuti l'aereomobile volava portandosi dietro una condizione di "pseudoincendio" dovuto al venire a contatto della scia del carburante disperso nell'aria con la parte terminale del motore e con i gas di scarico molto caldi. Quindi, la condizione di incendiabilità esisteva prima dell'estrazione del

carrello, la o  
fattore scatenan  
che già presien





carrello, la quale può considerarsi solo il fattore scatenante dell'incendio e non del fuoco che già preesisteva; non sarebbe esatto, pertanto, ipotizzare che l'atterraggio a motore spento non avrebbe innescato l'incendio del velivolo.

Per questo, sempre secondo i deducenti, sarebbe da censurare la convinzione della Corte emiliana, secondo la quale proseguendo nel volo dopo la "piantata motore" il pilota non creava altri rischi, posto che tale conclusione negherebbe la esistenza della condizione di fuoco sull'aereo, oggettivamente esistente e prevedibile quanto ad evoluzione dell'avaria. Condizione, quindi, integrante una gravissima situazione di pericolo per la prosecuzione del volo.

15. Pertanto, anche sotto questo aspetto (oltre quello già considerato), sempre secondo i deducenti, si appaleserebbe l'errore della Corte territoriale là dove ritenne non doverosa l'analisi dell'avaria (con implicazioni sul condizionamento causale). L'obbligo, per il pilota e per gli imputati a terra, di procedere all'analisi dell'avaria deriverebbe dal "Manuale di volo" che, appunto, nell'enunciare le tre canoniche regole da seguire in presenza di una





causa d  
 la con  
 riscor

emergenza, prevede, al n. 2: "Analizzare la situazione e intraprendere l'azione appropriata". L'osservanza di questo precetto, doverosa perché collegabile alla titolarità di posizione di garanzia gravante sui prevenuti nell'esercizio dell'attività pericolosa di volo di aereomobile militare, e, quindi, sotto l'aspetto normativo, avente fonte della disposizione dell'art. 40 comma 2 c.p., sarebbe esitata in adeguata conoscenza delle cause dell'avaria. Se attuata con la dovuta diligenza, infatti, avrebbe procurato agli imputati elementi idonei a scongiurare l'evento.

16. Osserva il Collegio che, in linea teorica, molte delle osservazioni critiche sviluppate dai ricorrenti possono essere condivise perché rispondenti a principi già più volte affermati da questa Corte di legittimità in aderenza, peraltro, a chiari dettati legislativi quali estraibili dalla lettura degli artt. 40 e 41 c.p..

Ma l'impegno teorico, se affrontato, rimarrebbe frustrato dall'accertamento di merito secondo il quale, contrariamente a quanto assumono i deducenti, non sono ravvisabili comportamenti colpevoli a carico del pilota per i momenti anteriori a quello dell'innescò dell'incendio,

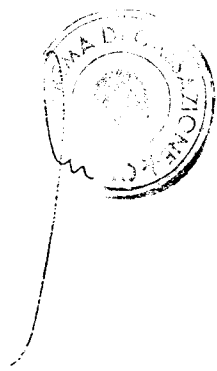




causa dell'evento caduta dell'aereomobile, per cui la consequenzialità logica dedotta non trova riscontro nella sentenza impugnata.

La Corte territoriale non parla di interruzione del nesso di causalità, ma di intervento di un fattore eziologico imprevedibile che si inserì sì nella catena causale degli eventi umani (dalla nascita del mondo ad oggi tutto accade consequenzialmente), ma in senso naturalistico, non giuridico. Con la deduzione che tutto quanto accadde prima dell'innescò dell'incendio a bordo dell'Aermacchi MB326 dovrebbe ritenersi occasione e non causa, nel senso giuridico dell'espressione, dell'evento lamentato in causa.

Il pensiero della Corte di Bologna appare chiaro ed è consequenziale a tutto il discorso giustificativo che sostiene la decisione di assoluzione ma con formula sull'elemento psicologico e non sul fatto, come sarebbe stato se fosse stata ritenuta la mancanza di un vincolo condizionante tra innesco dell'incendio e caduta dell'aereomobile sulla scuola Gaetano Salvemini di Casalecchio di Reno.





17. Né ha concludenza sostenere, sempre restando nell'ambito dell'accertamento di merito, che tra incendio e (pregressa) condotta del pilota vi sarebbe una tale interdipendenza per cui, mancando l'una, l'altra rimarrebbe inefficace, perché l'innescò dell'incendio sarebbe comunque e sempre avvenuto, quale che fosse stata la condotta del pilota, di atterraggio nell'uno o nell'altro aereòporto e, anche, nel caso di abbandono del velivolo, per effetto dello scoppio della cariche esplosive di eiezione.

applicativ

giudice si

18. 7

Ciò che mancò, come rileva la Corte, è il non avere spento il motore prima di estrarre il carrello realizzando un, del tutto corretto e anche facile, atterraggio planato. Qui sì che potrebbe ravvisarsi un nesso di consequenzialità materialistica, salva la necessaria verifica attraverso la individuazione (e l'applicazione)) di una legge generale di copertura. Legge che, trattandosi nel caso di specie (a quanto riferiscono i Giudici) di evento unico nella storia dell'aviazione, difettando un indice almeno statistico, non sarebbe rinvenibile e la teoria di riferimento, cui sembra accennare il ricorrente Procuratore generale, non potrebbe trovare spazi







applicativi. Supplire con il buon senso del giudice significa scendere nell'arbitrario.

18. Per spiegarsi giova richiamare brevi nozioni quanto a rapporto di causalità e a regole da seguire per la sua individuazione.

E' noto, invero, che, ai sensi dell'art. 40 comma 1c.p., un antecedente può essere considerato condizione necessaria dell'evento quando rientri nel novero di quegli antecedenti che, sulla base di una successione regolare, conforme a una regola dotata di validità generalizzante (detta anche legge generale di copertura) portano ad eventi del genere di quello in verifica. Cioè: il nesso di condizionamento sussiste tutte le volte in cui un evento derivi da un altro, il quale si ponga come una delle condizioni senza il verificarsi della quale - normalmente - l'evento derivato non sarebbe accaduto.

Infatti, causa, in senso empirico, è ogni circostanza (fattore, condizione) che si inserisca nel corso normale degli eventi provocando un cambiamento nel loro usuale succedersi; riferita alla condotta dell'uomo, può dirsi che è causale quel comportamento (azione od omissione) al quale segue, secondo l'*id quod*

plèrumque l'accid  
dannoso o perico  
concorrere di c

questi elementi

non è il caso






*plerumque accidit*, il verificarsi dell'evento dannoso o pericoloso; e ciò indipendentemente dal concorrere di condizioni (fattori, circostanze) preesistenti o simultanee ovvero sopravvenute, a meno che queste ultime risultino da sé sufficienti a determinare l'evento. Il che significa che il comportamento dell'uomo, pur inseritosi in quel succedersi di condizioni, non ha prodotto alcun effetto modificativo: *tamquam non esset*.

un dato  
normale  
l'effetto

19. Questa nozione, estraibile dalla combinata lettura degli articoli 40 e 41 del codice penale, risponde alla teoria della *conditio sine qua non*, la quale si risolve nel far pari tutti i fattori ai quali il verificarsi dell'evento "da cui dipende l'esistenza del reato" siano riferibili. La ragione di tale regola sta nella constatazione che ogni evento è conseguenza non di un singolo altro, che lo abbia preceduto, ma di una indefinita serie di accadimenti che si pongono come condizione del successivo e, allo stesso tempo, come effetto del precedente (catena causale). Eventi non tutti noti e neppure tutti conoscibili, i quali seguono un certo "normale", perché ricorrente, andamento che può essere influenzato, deviato, altrimenti indirizzato, da



Handwritten mark resembling a stylized 'G' or 'C' with a vertical line extending downwards.



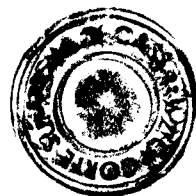
un dato fattore, il quale si inserisca nel normale svolgersi della catena provocandone l'effetto modificativo.

20. Nel campo del diritto il fattore riferibile al comportamento dell'uomo è chiamato causa, essendo dato per scontato (c.d. "assunzioni tacite", secondo la nomenclatura proposta da una nota dottrina) che tutti gli altri sinergici eventi, cronologicamente precedenti o coevi o successivi (se inseritisi secondo la normalità del "traffico" causale), non interessano specificamente la ricerca della causa (giuridica): essi restano presupposti ed assunti nella clausola (sottintesa) *coeteris paribus*.

Ne segue che quando l'evento-causa sia riconducibile alla condotta umana, impregiudicata l'ulteriore analisi sulle condizioni d'imputabilità soggettiva, correttamente si afferma che la causa dell'evento oggetto d'indagine ("da cui dipende l'esistenza del reato", secondo la formula codicistica) fu il comportamento (azione od omissione) dell'uomo.

21. Il rapporto di causalità tra condotta ed evento lamentato in causa costituisce una delle componenti oggettive della fattispecie penale e,

per questo, il r  
secondo criteri  
giuridici), estrai






per questo, il relativo accertamento deve seguire secondo criteri obbiettivi (preesistenti al giudizio), estraibili dall'osservazione empirica e forniti dei requisiti della generalità (generalizzazione) e della ripetitività con elevato grado di conferma (regole di sussunzione, definite "leggi universali", quando esprimano l'*id quod usque adhuc accidit*, e "leggi statistiche", quando esprimano l'*id quod plerumque accidit*).

Seguendo tali criteri logici, oltre che soddisfare esigenze epistemologiche, si assicura un elevato grado di obbiettività nell'accertamento dell'elemento oggettivo della fattispecie di reato sottraendolo alle personali convinzioni ed esperienze del decidente nonché all'arbitrarietà di un giudizio costruito sul caso singolo.

22. Lo strumento per individuare quel nesso, rispetto all'evento storico-lesivo (l'*id quod hic ac nunc*), è rappresentato dal giudizio controfattuale, articolato sul condizionale congiuntivo "se... allora"; nel senso che mediante l'eliminazione mentale del fattore (il comportamento umano) dato per condizionante, si verifica se, alla luce della massima di esperienza applicabile al caso, l'evento dato per lesivo





sarebbe ugualmente accaduto, o no. Nel primo caso, è chiaro che il fattore in indagine (la condotta dell'uomo) non fu causale, dato che quell'evento (proprio quello: l'*hic et nunc*) si sarebbe ugualmente verificato; nell'altro, certamente sì, perché senza il comportamento considerato l'evento in indagine non sarebbe accaduto (cfr.: Sez.IV, 6 dicembre 1990, Bonetti, C.E.D. nn. 191788, 191788; Sez.IV, 27 maggio 1993, Rech, *ivi*, n. 196425).

genere di cu  
un motore a  
fumo caldo

23. Applicando le esposte regole al complesso caso in giudizio sul punto che qui interessa, appare conseguenziale ritenere che, da un canto, la decisione del pilota di atterrare nell'uno o nell'altro aeroporto, come quella di abbandonare, o no, l'Aermacchi al suo destino di auto-eterodistruzione, non modificò in nulla la prospettiva dell'evento incendio dell'aereo e di ciò che, abbattendosi al suolo, avrebbe (potuto) probabilmente colpire; dall'altro canto, come la manovra di atterraggio a motore spento, sull'uno o sull'altro aeroporto, avrebbe evitato lo scoppio dell'incendio a bordo. Ciò in applicazione della stessa regola di esperienza secondo la quale quando una miscela aria-combustibile liquido (del





genere di quello adoperato per l'alimentazione di un motore a reazione) viene a contatto con gas e fumi caldissimi (quali quelli eiettati dalla turbina di un motore di aeroplano), sempre, per una legge fisica che non può trovare smentita se non nella copresenza di fattori impedienti, si incendia. Lo spegnimento del motore, facendo cessare l'emissione di gas e fumi di scarico, rende impossibile l'innesco del fuoco, per la opposta legge, secondo la quale una miscela del tipo sopra considerata per bruciare deve essere innescata attraverso il contatto con una fonte di calore.

La stessa metodologia va applicata per la verifica, anch'essa causale, dell'innesco del fuoco nell'interno del velivolo, posto che la causa ultima, di tutta la catena eziologica che portò al disastro, fu proprio la distruzione dei comandi del velivolo per effetto del divampare dell'incendio nell'interno dell'abitacolo a séguito della penetrazione nella fusoliera della miscela incendiata attraverso il varco creatosi con l'apertura degli alettoni del vano di alloggiamento del carrello.

Ne segue la  
il profilo de  
della decisione  
questo



Ne segue la conferma della correttezza, sotto il profilo degli esiti dell'indagine causale, della decisione impugnata: nessun rapporto causale quanto ad eventi anteriori all'innesco dell'incendio a bordo; sussistenza di tale nesso per questo evento in quanto riferibile alla condotta di atterraggio con motore in funzione preceduto dall'apertura degli alettoni del vano di alloggiamento del carrello.

#### VI-5. L'IMPUTAZIONE DI OMICIDIO COLPOSO

##### PLURIMO: L'ELEMENTO PSICOLOGICO.

24. Con il primo, complesso, motivo di ricorso, il Procuratore generale presso la Corte d'appello di Bologna denuncia: «Illogicità e difetto assoluto di motivazione in merito all'elemento soggettivo del reato di omicidio colposo plurimo imputato a Bruno Viviani».

Dopo il riepilogo dei fatti e della vicenda processuale e dopo una sommaria ricognizione delle ragioni poste a fondamento dell'affermazione di responsabilità seguita al giudizio di primo grado e di assoluzione nel grado di gravame, il deducente concentra la censura di illogicità e carenza di motivazione della decisione impugnata sulla esclusa sussistenza, da parte del Giudice

dell'appello, d  
colpa del pilot  
tutti gli elemen





dell'appello, degli elementi costitutivi della colpa del pilota, per omessa considerazione di tutti gli elementi probatori offerti dal processo.

25. La prima censura punta sulla ritenuta erronea individuazione, da parte del Giudice di secondo grado, della natura dell'avaria.

Secondo il Procuratore generale ricorrente, al momento in cui il ten. Viviani avvertì la difettosità di funzionamento dell'apparato di propulsione dell'Aermacchi MB326 si era verificato non un guasto meccanico del motore, come ha sostenuto la Corte territoriale, ma una vera e propria "piantata motore", vale a dire lo spegnimento del motore (*flame out*).

Ricostruiti gli eventi in successione temporale, il deducente conclude che nel caso di specie si sarebbe potuto e dovuto ritenere essersi verificato un vero blocco e spegnimento del motore e non una semplice avaria, con la conseguenza che il pilota avrebbe dovuto decidere in conformità a quanto dispone il "Manuale di volo" per tale evenienza.

La valutazione degli eventi da parte del Giudice censurato sarebbe inadeguata alle risultanze degli atti e scorretta sotto l'aspetto

logico. Infatti:  
non si sareb  
funzionali







logico. Infatti, secondo il deducente, il motore non si sarebbe mai riacceso in termini di funzionalità, posto che rendeva un numero di giri inidoneo al mantenimento in volo dell'aereomobile, perché aggirantesi sul 60%; il continuo uso del dispositivo di "re-light" dovrebbe ritenersi operazione vietata in quanto non prevista dal "Manuale di volo" e, quindi, non consentita.


quota su  
-lettera  
nell'volo».

26. Conseguentemente (è il secondo appunto critico), cadde in errore la Corte di Bologna nell'individuare la prescrizione di comportamento cui il pilota si sarebbe dovuto attenere. Nella situazione emergenziale nella quale il ten. Viviani venne a trovarsi andava applicata la prescrizione manualistica relativa al "flame out", non quella concernente una "avaria meccanica".



In ogni caso, prosegue il deducente, quale che fosse la reale avaria verificatosi, la procedura sarebbe stata sempre quella di "riaccensione in volo", con le relative prescrizioni, che vengono riportate rileggendo il "Manuale", quanto a riaccensione sia a motore caldo che a motore freddo, con la regola di chiusura in forza della quale, dopo l'inutile esperimento delle procedure, «[...] se il motore non si accende e non vi è

Handwritten mark or signature on the right side of the page.



quota sufficiente, ci si deve preparare all'atterraggio forzato o all'abbandono del velivolo». Questa operazione sarebbe dovuta essere realizzata dal pilota al più tardi a h.9.17.00.

Sempre sulla scia di assunte prescrizioni del "Manuale di volo", il deducente espone quelli che sarebbero da ritenersi i parametri valutativi per addivenire alla scelta più adeguata, al momento della notifica della "piantata motore", tra l'abbandono del velivolo e il tentativo di atterraggio forzato, per affermare che, nel caso di specie, l'opzione dell'abbandono dell'aereo risultava obbligata, tenuto conto della inadeguatezza della pista di Ferrara. In questo momento, è l'opinione del deducente, era possibile scegliere una zona di territorio dai minimi rischi per persone e cose.

Conclusivamente sul punto, a dire del ricorrente, se la Corte avesse considerato tutti gli elementi offerti dal processo, valutandoli nella giusta luce, non sarebbe pervenuta alla decisione assolutoria, tanto più che sarebbero infondate le preoccupazioni del Giudice del gravame quanto a rischi scaturenti a danno del pilota dall'eiezione del seggiolino, essendo essa



possibile a qualunque velocità e anche nel corso di atterraggio planato (pag. 20).

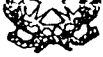
27. Sulla stessa linea si muovono alcuni profili del secondo motivo del ricorso proposto dagli avvocati Alessandro Gamberini e Andrea Fornasari, nell'interesse delle parti civili rappresentate e difese.

Invero, secondo i deducenti, la alternativa tra necessaria eiezione e atterraggio forzato fu erroneamente percepita dalla Corte del merito per essersi discostata dalle prescrizioni del "Manuale di volo", non avendo bene considerato le tipologie di avarie che comportano, volta a volta, il semplice atterraggio, l'atterraggio forzato ovvero l'abbandono dell'aeromobile (l'«eiettarsi»).

Si sostiene che il Giudice dell'appello avrebbe mostrato di non capire la specialità degli aerei militari e la necessità di riferirsi, nel caso concreto, alle specifiche regole cautelari «[...] che erano richieste a quel pilota di quell'aereo e, comunque, alle generiche regole cautelari al cui rispetto egli era tenuto in quella specifica situazione». Sarebbe fuori luogo il richiamo al comportamento imposto al pilota di un aereo civile con passeggeri (non muniti di

paracadute), la  
pegarsi il dono  
un aeromobile





paracadute), laddove si sostiene che non può negarsi il dovere di tentare l'atterraggio quando un aereomobile presenti avarie, quali che esse possano essere. Nel caso, invece, si trattava di un aereo militare con il solo pilota a bordo munito di presidio idoneo ad assicurare la sua sopravvivenza, senza che possa rilevare, perché erronea, la considerazione sull'assunto pericolo per la vita del pilota.

Similmente, ma con semplice rinvio alle deduzioni del Procuratore generale, il settimo motivo di ricorso delle parti civili Provincia di Bologna e Comune di Casalecchio di Reno,

28. Osserva il Collegio che tutta la deduzione, nella formulazione della quale si confondono aspetti attinenti all'elemento - oggettivo - del fatto effettivamente verificatosi, seppure in relazione al rapporto di causalità, e aspetti concernenti l'elemento soggettivo della colpa, è, all'evidenza, fondata su valutazioni di merito.

Il Giudice ha dato ben approfondita e logica motivazione della decisione basandola sugli elementi rinvenuti proprio negli atti e spiegati

con il sostegno  
dell'art. 1.

si è detto



con il sostegno di apparato logico immune dai vizi denunciati.

Si è fatto presente che se la ragione della "piantata motore" doveva essere rinvenuta, come pacificamente è ammesso da tutte le parti del processo, nell'insufficiente afflusso di carburante alla camera di combustione per la via normale, a séguito dell'avaria del condotto di adduzione del carburante, non vi era ragione per cui il motore (a turbina e non a pistoncini), sottoalimentato, avesse dovuto spegnersi; piuttosto, si era verificato un consistente minore afflusso di carburante, donde la insufficiente spinta avvertita e notificata dal pilota come "piantata motore".

Ma un vero e proprio "flame out" non si era verificato, perché, altrimenti, non si spiegherebbe come mai il motore, se fosse stato bloccato o in autorotazione (evenienze di avaria da nessuno mai ipotizzate), si sarebbe potuto riaccendere; come avesse potuto funzionare seppure a regime ridotto; come, addizionata l'alimentazione tramite l'apparato di riaccensione, il motore avesse potuto produrre


spinta sufficiente

dell'innesco dell

Il giudice o

sostegno della





spinta sufficiente al volo sino al momento dell'innesco dell'incendio.

Il Giudice censurato aggiunge, ad ulteriore sostegno della decisione sul punto, una considerazione logica molto pertinente, già ventilata nel corso del giudizio di primo grado: con la sola forza d'abbrivio, l'aereo non avrebbe potuto raggiungere la quota di 5.000 ft. in breve tempo: questo significa che a propiziare l'operazione di guadagno in altezza aveva contribuito il motore, seppure funzionando al 60%; cioè, fornendo una spinta insufficiente a mantenere in volo l'aereomobile ma pur sempre idonea a contribuire al movimento del velivolo MB326.

29. Sulla stessa linea di diversità nell'apprezzamento degli elementi di fatto acquisiti al processo si muove l'ulteriore corollario tratto dal ricorrente Procuratore generale e, sotto taluni aspetti fatto proprio dalle parti civili, quanto a rapporto tra accadimenti verificatisi e prescrizioni del "Manuale di volo" da osservare.

Sul punto, peraltro, si parte da una premessa, data per scontata, ma travisando l'accertamento di

merito e il  
seppure  
condizionale.



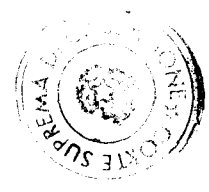


merito e il pensiero del Giudice d'appello, che neppure sotto l'aspetto logico può essere condiviso.

Invero, in linea di congruenza razionale, va subito rilevato il primo salto logico operato dal deducente là dove, dopo avere ampiamente spiegato come e quando si devono eseguire le operazioni di riaccensione del motore, riporta la prescrizione del "Manuale" per il caso di inutile esperimento di ripetuti tentativi. Ma tutto quanto assunto dal ricorrente riguarda, come bene e con ampia motivazione pose in rilievo la Corte territoriale, facendone un caposaldo di accertamento in merito difficilmente discutibile sotto l'aspetto di legittimità, l'ipotesi dello spegnimento del motore in volo ("flame out"), non di brusca diminuzione di potenza di spinta (accadimento accertato e ritenuto per quanto avanti specificato) e di coeva mancata risposta positiva ai tentativi di riaccensione.

Nel caso di specie né di spegnimento del motore si trattò (secondo l'accertamento di merito), né di mancata riaccensione, posto che il motore, senza l'ausilio del "relight" funzionava seppure con spinta insufficiente al mantenimento

in volo dell'ae:  
spetto, ma  
omologare le due



in volo dell'aeroemobile; non era un motore spento, ma un motore debole nelle prestazioni: omologare le due situazioni non pare operazione logicamente sostenibile.

30. L'ulteriore categorico assunto enunciato dal deducente, secondo il quale, alle h.9.17.00, il pilota doveva scegliere per l'abbandono dell'Aermacchi MB326, previa elezione, dirigendolo verso zona "palesamente disabitata", non tiene in alcun conto tutta la complessa problematica sviluppata dalla Corte d'appello al riguardo attraverso una serie di ben concatenati giudizi di valore e deduzioni logiche; sicché il ricorrente perviene, nel tentativo di resistere alla logica, ad una conclusione che neppure il, pur rigoroso, Tribunale di Bologna aveva sempre patrocinato: cioè l'assunta erroneità della decisione di andare sulla pista di Ferrara.

31. Invero, inserita nel discorso giustificativo sviluppato dal Tribunale, l'accondiscendenza all'opzione Ferrara appare sfilacciata dal punto di vista logico: come osserva il Giudice del gravame, una volta dato per provato ed accettato che l'Aermacchi MB326 era portatore di carburante accumulato nella parte







finale della fusoliera, con le implicazioni  
 ampiamente studiate, la probabilità-certezza, di  
 incendio e caduta rovinosa al momento  
 dell'eiezione del carrello aveva le stesse  
 prospettive sia nel cielo di Bologna che in quello  
 di Ferrara.

all'accertamento  
 rischi allora  
 imminente una  
 esplosione.

Per questo, attentamente, il Procuratore  
 generale ricorrente, e le parti civili che questa  
 tesi hanno sposato, tagliano corto e, ponendosi in  
 contrapposizione ai Giudici dei due gradi di  
 merito, proclamano la inevitabilità, ad avaria  
 notificata, di abbandonare l'aereo al suo  
 destino dopo averlo diretto verso una zona  
 "palesamente disabi<sup>l</sup>ata". Ciò senza neppure tentare  
 la riaccensione del motore, se di riaccensione ci  
 fosse stata necessità (il pilota in quel  
 drammatico momento pensò proprio alla "piantata  
 motore"), facendo ricorso, impropriamente - perché  
 fuori della logica dell'accertamento di merito -,  
 ai doveri connessi alla posizione di garanzia e  
 alla teoria del "comportamento alternativo  
 lecito". Plausibilmente la Corte di Bologna rileva  
 che, se il velivolo fosse stato abbandonato nel  
 momento individuato dal Procuratore generale e  
 dalle parti civili sul punto ricorrenti, stante



*[Handwritten signature]*

all'accertamento di merito, avrebbe innescato rischi allora insussistenti e sarebbe stata integrata una fattispecie di reato di natura dolosa.

32. Anche quanto alla esistenza e alla individuabilità di un'area territoriale "palesamente disabitata", i deducenti si contrappongono (senza portare elementi idonei a sostegno) al giudizio della Corte d'appello, secondo la quale, data la notoria densità urbanistica della pianura ferrarese, una tale area non sarebbe rintracciabile, quanto meno nell'estensione necessaria a contenere i rischi dell'abbattimento del velivolo in ragionevoli limiti d'innocuità; senza neppure tenere in conto la circostanza, evidenziata dalla difesa erariale, secondo la quale intorno a Ferrara esiste un'area vietata al volo di qualsiasi aereo, in quanto sede di uno stabilimento petrolchimico, e superando, altresì, la riflessione dal Giudice dell'appello quanto a imprevedibilità della traiettoria di caduta per l'effetto dello scoppio delle cariche di eiezione del seggiolino e per la effettiva mancanza di governo del velivolo.






Né inficia il giudizio espresso dalla Corte emiliana il rilievo, svolto dalle ricorrenti parti civili, secondo il quale l'espressione "zona palesemente disabitata", non dovrebbe essere presa in termini letterali ma di comparazione di rischi, posto che l'essenzialità della valutazione non subisce sostanziale modifica se posta in relazione alla ragione del decidere.

Ma, come si vede, e come è possibile verificare tornando a leggere quanto è stato, seppure succintamente, riportato in sede di esposizione delle ragioni della sentenza di secondo grado, trattasi di valutazioni di merito per rispondere alle quali la Corte di cassazione non è attrezzata e non ha mezzi processuali di indagine; nessuna deduzione di violazione o inapplicazione o erronea applicazione di legge si riscontra nella pur corposa discussione del profilo di ricorso.

33. Quanto all'assunta doverosità di abbandono del velivolo al primo segnale di avaria e a rischi dell'eiezione, il contrasto tra l'esposizione dei deducenti e l'assunto della Corte di Bologna pare frutto di un travisamento: quel Giudice non disse che non era possibile l'eiezione del pilota;

assunse che qu  
di funzioname  
mediante la





assunse che questa, per la stessa caratteristica di funzionamento (espulsione del seggiolino mediante lo scoppio di cariche esplosive) è occasione di gravi danni per il pilota e, pertanto, anche in considerazione di valori umani indeclinabili, deve esse attuata solo come ultima opzione possibile, per evitare che il pilota si abbatta al suolo con il suo aereo.


La teorizzazione sviluppata dalle parti ricorrenti porterebbe alla conclusione, che sa di assurdo, che ogni volta che una qualche avaria o malfunzionamento si verifici durante il volo di un aereo, si debba subito provvedere all'abbandono del velivolo in zona "palesamente disabitata", con chi sa quali conseguenze pratiche.

Le annotazioni critiche delle parti civili in relazione alla diversità di opzioni prospettabili al pilota di un velivolo militare e a quello di un aereo adibito al trasporto di persone sono inconferenti ai fini della decisione, trattandosi di semplici spunti polemici cui la sentenza impugnata ricorse per commentare il rigorismo dei Giudici di primo grado.

34. Sotto

di essere  
invece  
si





34. Sotto diverso aspetto, ma sempre in tema di errore logico e razionale quanto alla individuazione di elementi di colpa addebitabile al pilota in relazione alla corretta lettura ed applicazione delle prescrizioni di comportamento cui esso avrebbe dovuto attenersi, il deducente Procuratore generale fornisce una propria interpretazione, del tutto opposta a quella adottata dal Giudice dell'appello, con riferimento all'ipotesi di semplice riduzione del numero di giri del motore.

Nel "Manuale di volo" sarebbe precisato che: «Se durante il volo si verifica una improvvisa riduzione del numero dei giri del motore [...] e i giri del motore non si elevano al di sopra del 70% [...] ciò indica un'ostruzione dell'orificio del regolatore del rapporto aria/combustibile. Portarsi subito all'atterraggio, effettuando un circuito precauzionale». Questa prescrizione sarebbe stata completamente ignorata dalla Corte.

35. La deduzione, tuttavia, osserva il Collegio, è priva di rilevanza ai fini della decisione perché l'ipotesi disciplinata dal "Manuale", alla quale fa riferimento il deducente, non si verificò nel caso di specie.

In ogni

significa

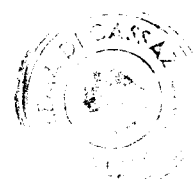
volontaria

leggi. 3

11/11/11

11/11/11

1



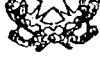
In ogni caso, portarsi all'atterraggio non significa abbandonare l'aereo facendolo volontariamente precipitare dove che sia, e neppure, a voler seguire il primo Giudice quando ammette corretta l'opzione di tentare l'atterraggio sulla piccola pista di Ferrara, andare all'atterraggio in un vicino aeroporto, piuttosto che in altro. Basta al riguardo, e ad *abundantiam*, richiamare quanto esplicitato dalla Corte d'appello in merito al dovere del pilota di conservare l'armamento fin che sia ragionevolmente possibile.

Inoltre, ed infine, una volta accertata la causa diretta dell'innescò dell'incendio a bordo del velivolo e quella della caduta dell'Aermacchi, non si vede davvero quale rapporto di condizionamento potrebbe ravvisarsi tra la condotta ritenuta non corretta, oggetto del presente profilo di ricorso, e il disastroso evento verificatosi con l'abbattimento dell'aereo pilotato dal ten. Viviani sulla scuola di Casalecchio di Reno.

36. Con un ulteriore pacchetto di considerazioni valutative, il deducente Procuratore generale solleva ulteriori censure



*[Handwritten signature]*



sulla correttezza razionale del discorso giustificativo fornito dal Giudice censurato in merito all'alternativa tra abbandono del velivolo e atterraggio. Secondo il deducente, la prescrizione di utilizzo del motore anche al minimo dei giri per raggiungere la pista sarebbe subvalente rispetto a quella dell'abbandono del velivolo, in quanto nella nozione di insufficienza di giri del motore sarebbe insito il presupposto della inidoneità dell'aereo a proseguire il volo.

La prescrizione del "Manuale di volo", di cui sopra, sarebbe condizionata all'esistenza nelle vicinanze di una pista adeguata all'atterraggio; circostanza che nel caso di specie non sussisteva al momento del notifica della "piantata motore" e della verifica dell'incapacità del motore a riprendere un accettabile funzionamento.

Seppure da diverse angolazioni queste censure affiorano anche nei motivi di ricorso delle parti civili sicché se ne discute qui unitariamente.

37. Osserva il Collegio che nella prospettiva logica del precedente punto, l'osservazione appena riassunta, se se ne è compreso bene il significato, risulta priva di rilevanza, una volta




*[Handwritten signature]*

che si ritenga e si ammetta come la situazione presupposta non si fosse, nel caso, verificata.

Peraltro, è plausibile opinare che, allorquando, in ogni occasione in cui sia contemplata la relativa opzione, il "Manuale" preveda di portarsi subito all'atterraggio, presupponga l'esistenza di una pista idonea ed accessibile, perché se l'aereomobile si trovasse a volare sulle Montagne Rocciose, è ovvio che pensare all'utilità di tentare un atterraggio sarebbe del tutto fuori luogo. Tuttavia, nel caso di specie, la perdita di potenza del motore avvenne sulla pianura padana, nel cielo della provincia di Ferrara, e la scelta di atterrare contemplava l'opzione tra la pista di Ferrara (con i soli limiti spiegati nell'esaminare sia la sentenza di primo grado che quella d'appello) e l'aeroporto di Bologna, o, al limite, e per stare strettamente alla censura qui discussa, altra nel perimetro considerabile, compresa quella di Villafranca, della quale si parlò nei giudizi di merito e alla quale fa riferimento anche il ricorso delle parti civili. Ma, tutto ciò nulla ha a che dire con la tesi, sostenuta dai ricorrenti, dell'immediato abbandono del velivolo.







38. Con il quinto profilo del primo motivo di ricorso, il deducente Procuratore generale contesta l'opinione espressa dalla Corte di Bologna quanto a prevedibilità della perdita di combustibile con implicazioni sia sulla assunta doverosità di prontamente abbandonare l'aereomobile, sia sul rimprovero per il tentativo di atterraggio sull'aeroporto di Bologna.

Sarebbe priva di motivazione la convinzione espressa dalla Corte del merito circa la non sicura riconoscibilità della perdita di combustibile dall'eccesso di consumo.

Infatti, il manuale impone al pilota di analizzare sempre la situazione di emergenza per intraprendere l'azione più adeguata e tra le cause della riduzione del numero di giri del motore vi è quella di una possibile ostruzione del regolatore aria/combustibile, mentre tra le cause del "flame out" vi sarebbe la difettosa alimentazione del motore; escluse altre cause non ricorrenti nella specie, il pilota avrebbe dovuto riconoscere l'avaria nella difficoltà di alimentazione del motore, cioè in un fatto attinente al combustibile.

Poiché, in  
accordo dell'  
poiché altri



Poiché, incalza il deducente, il pilota si era accorto dell'eccessivo consumo di cherosene e poiché altre ragioni di dispendio e di difettosa adduzione del carburante non ve ne erano, il tenente Viviani, facendo ricorso all'esperienza e alle nozioni proprie alla sua professionalità, avrebbe dovuto riconoscere che l'eccesso di consumo era dovuto a perdita.

La Corte avrebbe immotivatamente rifiutato la conclusione che il pilota, omettendo l'analisi intorno alle cause dell'avaria, era venuto meno a un preciso dovere prescritto dal "Manuale" e si era preclusa la strada della comprensione della situazione e dell'adozione delle misure necessarie a superare rischi immanenti.

Ne seguirebbe che, qual che sia per definirsi l'avaria subita dall'aereo, dovere del pilota era andare a un atterraggio immediato se possibile (pista prossima ed adeguata) e, in alternativa e mancanza, l'abbandono del velivolo su zona "palesamente disabitata", come il comandante Bregagli aveva, poi, suggerito mentre l'aereo bruciava nel cielo di Bologna. L'aver continuato il volo per circa 15 minuti (dalla notifica



dell'avaria) integrerebbe imprudenza e negligenza sotto i profili considerati.

39. Su omologhe argomentazioni si sviluppa una consistente porzione del secondo motivo di ricorso delle parti civili facenti capo agli avvocati Alessandro Gamberini e Andrea Fornasari, i quali, nel denunciare erronea motivazione sulla natura dell'avaria causalmente rilevante e su i suoi riflessi in ordine all'esatta individuazione della condotta doverosa da tenere nel caso concreto, evidenziano come, a fronte dei rilievi sviluppati dal primo Giudice al riguardo, la Corte emiliana avrebbe erroneamente escluso la "doverosità" della condotta di abbandono dell'aeromobile in area disabitata sostenendo il giudizio con l'assunto della non esclusione di altri rischi (del tipo di quelli che poi si sono verificati) nel momento in cui la determinazione di andare a Bologna fu assunta dal pilota Viviani.

La "doverosità" di condotta di abbandono, incidente anche sul rapporto di condizionamento causale, troverebbe radice nella teoria del "comportamento alternativo lecito": una data condotta sarebbe esigibile tutte le volte in cui si possa ravvisare una concreta prevedibilità

dell'evento congiunto. La Corte proprio nel giudizio di merito



*[Handwritten signature]*

dell'evento congiunta a prevenibilità dello stesso. La Corte territoriale avrebbe fallito proprio nel giudizio di evitabilità dell'evento mediante comportamento (alternativo) lecito ragguagliato all'evento verificatosi e non ad altro diverso, solo ipotizzato.

40. D'altra parte, secondo i deducenti, la condizione di "pseudoincendio" nella quale il velivolo venne a trovarsi doveva ritenersi riconoscibile. Al riguardo, il Giudice dell'appello sarebbe caduto in errore sia nel negare la necessità di analizzare la perdita di carburante, confondendo così il risultato (il non avvedersi) con l'impiego del mezzo, sia nell'escludere che tale analisi avrebbe conseguito un risultato e questo sarebbe stato utilizzabile ed influente al fine di convincere della necessità di abbandonare l'aeromobile e, comunque, di non portarlo nel cielo di Bologna.

Al contrario, l'analisi era necessaria in quanto prescritta dal "Manuale di volo", dalle "Norme per l'assistenza a velivoli in emergenza e per il soccorso in caso di incidenti aerei", dalla SOP/SIV36 in materia di "Organizzazione e gestione delle emergenze". Riassunte tutte le prescrizioni





portate dai riferiti documenti, i deducenti confrontano tali prescrizioni con la condotta effettivamente tenuta dal pilota, per concludere con un giudizio di negligenza, in adesione a quanto giudicato dal Tribunale (pag. 31 del motivato di ricorso).

Per i deducenti, la sentenza impugnata esprimerebbe un giudizio di evitabilità non rispetto al medesimo fatto e neppure allo stesso tipo di eventi, ma rispetto ad eventi diversi quale la caduta del velivolo su zona densamente abitata con sicura, ancorché presunta, esposizione a pericolo della pubblica incolumità, e la caduta dello stesso in luogo "palesamente disabitato", con probabile, ancorché presunta, scarsa esposizione a pericolo della incolumità pubblica in questa seconda ipotesi. Poiché, proseguono i ricorrenti, dagli atti emergevano elementi integranti i profili di colpa, come rimproverabilità della condotta in effetti tenuta perché connotabile di negligenza, imperizia, imprudenza.

41. L'abbondanza e la complessità delle argomentazioni critiche sviluppate dai ricorrenti non riesce a scardinare il giudizio di appello.





Intanto va rilevato che la convinzione espressa dalla Corte territoriale sul punto, certamente cruciale per la definizione del giudizio, non può dirsi priva di motivazione né illogica, ma, semmai, e per stare alla prospettazione dell'accusa, non esatta o, ancora e più adeguatamente alla censura, con condivisibile.

La Corte territoriale ha affrontato il problema della conoscibilità del maggior consumo di carburante unitamente e connessamente a quello della conoscibilità della perdita, sia come accumulo nella parte interna terminale della fusoliera dell'aereo, sia come deflusso (parziale) lungo le pareti esterne della parte terminale del velivolo, con la produzione del fenomeno di aerosolizzazione del cherosene e l'innescò di intermittenti fiammate al momento del contatto con i gas di scarico della turbina (condizione di "pseudoincendio"; fenomeno poi aggravatosi al momento dell'eiezione del carrello per l'atterraggio con rifluenza, attraverso le aperture ventrali, nell'interno del velivolo, e quel che drammaticamente seguì.

42. Sul punto, il contrasto di valutazioni e, sotto certi profili proprio e solo di opinioni,





appare evidente e marcato: il Tribunale ritenne possibile la conoscibilità della perdita addebitandone la sconoscenza alla mancata interazione tra pilota e SOR (e, quindi, escludendo che il pilota da solo sarebbe potuto pervenire a quella conclusione), ma senza indicare una regola d'esperienza, dell'*id quod plerumque accidit* di riferimento: il caso è unico); la Corte territoriale ha ritenuto che, né da solo né con l'ausilio dei due ufficiali (che non erano la SOR, sempre secondo il Giudice d'appello) e che colloquiavano con il pilota via radio, coevolmente alla Torre di controllo dell'aeroporto di Bologna, con interferenze e fraintendimenti, sarebbe stato possibile, nel breve tempo disponibile, pervenire a un'attendibile conclusione non solo di perdita del carburante (circostanza di per sé insignificante, come la Corte di Bologna ha rilevato), ma di accumulo e di deflusso lungo le pareti esterne della parte terminale della fusoliera, secondo quanto poi ritenuto, in via induttiva, ma logica e condivisa da tutte le parti in causa, dai periti.

Il Procuratore generale ricorrente, seguito anche dalle parti civili, appare più drastico e





ritiene, come risulta dal sopra riassunto -  
sempreché il pensiero del deducente sia stato ben  
compreso -, che il pilota da solo, nella  
drammaticità dell'evenienza, avrebbe avuto tempo e  
modo per addivenire a una conclusione certa ed  
operativa (di abbandono del velivolo), per  
conseguire la quale, secondo la Corte  
territoriale, sarebbe stato necessario attivare  
uno staff di esperti in più materie, stante la  
ritenuta istituzionale insufficienza di nozioni al  
riguardo da parte dei piloti (anche Brega e  
Corsini erano solo piloti).

43. Ma, una volta precisato, ed ancora, che  
non di difetto o di vizio logico della motivazione  
si tratta, ma di diversa valutazione, di diversa  
ragione nel giudizio, non pare inopportuno  
evidenziare che l'analisi, della mancanza o  
carenza della quale si dolgono le parti  
ricorrenti, non poteva, comunque, essere  
realizzata *illico et immediate*; un tempo di  
provvista delle informazioni necessarie, di  
riflessione e di decisione avrebbe comunque  
occupato e, in tanto, il velivolo doveva volare e  
andare da qualche parte, una volta che era in  
grado di volare. E, secondo la Corte territoriale,







l'indirizzo più consono alla situazione allora nota era proprio l'aeroporto di Bologna.

Le ragioni esposte dalla Corte d'appello per sostenere la propria decisione sul punto non presentano vizi logici né vuoti razionali. Attraverso una serie di valutazioni, tutte congrue rispetto agli elementi probatori offerti dal processo (esclusi eccessi polemici), si raggiunge una conclusione sulla quale si può, o no, convenire; ma non si può, in quest'ultima ipotesi, dolersene in sede di legittimità senza mettere in discussione la stessa essenza del giudizio di cassazione.

Né vale richiamarsi al "Manuale di volo", che, anche a rigettare il giudizio riduttivo secondo il quale... "non è la Bibbia", prevede determinati comportamenti e detta determinate prescrizioni nella presupposizione che ne sia possibile l'attuazione; e proprio sotto questo aspetto il Giudice censurato ha affrontato la discussione ed è pervenuto a giudizio negativo.

44. Sotto il profilo più squisitamente teorico, è possibile verificare la correttezza della decisione impugnata sul punto evidenziando che la ragione dell'esclusione dell'elemento





psicologico deve essere reperita, nella considerazione che l'addebito di colpa, per fondare il profilo di responsabilità, va valutato per il tramite di un giudizio di prognosi postuma mediante l'ausilio di una massima di generalizzazione conforme all'*id quod plerumque accidit*; tratta, cioè, dall'esperienza già formata, e non sulla base di postulato formulato apposta per regolare il caso in giudizio, non essendo sufficiente opinare che, nel caso di specie, sarebbe stato opportuno talmente determinarsi. Il giudice, invero, è consumatore non inventore di massime di esperienza, le quali sono *regulae juris* e preesistono al giudizio, non diversamente da quanto accade per la legge scritta (che il giudice applica, non crea).

Orbene, nel caso di specie, proprio per l'unicità del caso, come si è già ricordato, non è stato possibile rinvenire una regola di esperienza, sufficientemente generalizzante, idonea a giustificare un rimprovero come colpevole mancata previsione (cfr.: Sez.IV, 27 maggio 1993, Rech, C.E.D., n.196428).

45. Conclusivamente, il primo motivo di ricorso del Procuratore generale di Bologna e i





già considerati profili motivazionali del secondo mezzo di annullamento articolati dalle parti civili che fanno capo ai difensori avvocati Gamberini e Fornasari, vanno, dunque, complessivamente rigettati.

VI-6. ALTRI ASPETTI DELL'IMPUTAZIONE  
DI OMICIDIO COLPOSO PLURIMO.

46. Il Procuratore generale di Bologna, con il terzo motivo di ricorso, denuncia violazione di legge in punto elemento psicologico del reato di incendio colposo.

Secondo il deducente il giudizio di imprevedibilità dell'evento incendio a bordo del velivolo sarebbe stato sostenuto dalla Corte territoriale considerando il coagire di tre fattori: formazione di miscela aria/combustibile; vortice causato dall'estrazione del carrello; getto caldo del motore. Ma, evidenzia il deducente, tali condizioni dovevano essere previste in quanto alla portata della professionalità del pilota; la prevedibilità doveva essere valutata con giudizio ex ante, e concretamente.

47. L'autonomia argomentativa del motivo di ricorso rimane alquanto oscura, perché nulla





aggiunge a quanto già ampiamente argomentato con il primo molto articolato mezzo di annullamento.

E' chiaro che il giudizio sulla prevedibilità e prevenibilità dell'evento, come elementi di fattispecie nell'aspetto psicologico, deve essere effettuato *ex ante*, ma le considerazioni svolte dal ricorrente, a parte una cospicua componente assertiva, inducono a ritenere che proprio *ex post* si voglia argomentare.

La Corte territoriale, con giudizio di fatto sostenuto da adeguata motivazione, ha rilevato, ponendosi proprio nella condizione di chi deve assumere una decisione prima e non dopo l'accadimento, che non era prevedibile che l'aeroplano portasse a bordo carburante e che all'eiezione del carrello si verificassero quei complessi fenomeni fisici, unici nella specificità del caso, che portarono all'innescò dell'incendio. A tale ragionamento si oppone che, invece, la previsione di tutto ciò era alla portata della professionalità del pilota: giudizio assertivo non sostenuto da alcuna regola generalizzante né da disposizione normativa. Neppure i periti, per quanto evidenzia il Giudice dell'appello, hanno sostenuto come operazione di facile e pronta





realizzazione una analisi idonea a pervenire a giudizio di accumulo di carburante nell'interno del velivolo e di sversamento di parte dello stesso lungo le pareti codali della fusoliera: invero i tempi erano ristretti, le comunicazioni difficili, le preoccupazioni grandi. Il giudizio di merito ha tenuto conto della situazione reale in cui il pilota venne ad operare senza lasciarsi fuorviare da emozioni per quanto umanamente comprensibili.

48. Con il quarto mezzo di annullamento il Procuratore generale della Corte d'appello di Bologna denuncia contraddittorietà e carenza assoluta di motivazione in punto di esclusione della responsabilità colposa degli imputati Brega e Corsini.

Riassunti i profili di addebito rinvenuti dal Tribunale a riguardo dei detti imputati e le ragioni che hanno portato la Corte territoriale all'esclusione di responsabilità, il deducente, sul punto della doverosità dell'interazione con il pilota in emergenza e delle operazioni cognitive, denuncia apoditticità e mancanza di motivazione.

La Corte di Bologna avrebbe ommesso di considerare risultanze processuali acquisite in





primo grado e utilizzate da quel Giudice quanto a posizioni specifiche dei due prevenuti e all'obbligo giuridico di interazione con il pilota in difficoltà.

Sulla base delle "Tabelle ordinarie organiche", edite dallo Stato maggiore dell'Aeronautica militare per definire i compiti del comandante di stormo e del capo ufficio operazioni, il deducente evidenzia come i compiti di assistenza ai velivoli in emergenza riguardino tutto il personale di una base dell'Aeronautica militare. Inoltre, le disposizioni della SOR/SIV36 pongono a carico della SOR, del capo ufficio operazioni e del comandante di stormo, obblighi di intervento siccome nel documento catalogati, sicché l'omissione sarebbe dovuta essere considerata concausativa della tragica caduta del velivolo MB326, come aveva ritenuto il Giudice di primo grado (pag. 45 del ricorso).

Quanto, in particolare, alla responsabilità del col. Brega, il deducente ritiene immotivata la convinzione espressa dal Giudice dell'appello secondo il quale il comandante della base aeronautica intervenne nel colloquio tra il ten. Viviani e la SOR solo per dovere morale verso





un suo subordinato in difficoltà; invece, si sarebbe dovuto ritenere, sempre secondo il ricorrente, che il comandante intervenne in adempimento a un obbligo giuridico di attivarsi per collaborare alla migliore risoluzione dell'emergenza, cadendo, però, in colpevoli errori.

49. Gli avvocati Alessandro Gamberini e Andrea Fornasari, nella più volte ricordata qualità, affrontano la stessa tematica nella seconda parte del secondo motivo di ricorso.

Con riferimento alle carenze di interazione tra il pilota e gli enti a terra, ed, in particolare, ai profili di colpa attribuibili agli imputati Brega e Corsini, i deducenti, dopo avere fatto precedere richiami al pensiero sviluppato dal Tribunale, ritenuto rigorosamente corretto (pag. 39 del motivato di ricorso in esame; pag. 251 s. della sentenza di primo grado), quanto al col. Corsini, evidenziano la sussistenza, a suo carico, di posizione di garanzia derivante in via istituzionale e, conseguentemente, la escludibilità di "assunzione volontaria" di obblighi giuridici o no.

*[Handwritten mark]*





Per razionalizzare la censura, i deducenti richiamano quanto spiegato dal Tribunale di Bologna, il quale, sulla base dei documenti prescrizionali esaminati, giunse alla conclusione secondo la quale, in assenza dell'ufficiale addetto alla SOR, spetta proprio al capo ufficio operazioni (dunque, al col. Corsini), l'obbligo di supplire svolgendo le funzioni di SOR con conseguente "presa in carico" della posizione di garanzia attribuita alla funzione.

Tale funzione, e negli stessi termini, sarebbe da attribuire al comandante Brega il quale, pertanto, viene parificato al Corsini negli addebiti e nelle conseguenze.

50. Tutto lo sforzo logico concettuale profuso per sostenere il motivo di ricorso risulta inane se non si riesce a demolire, con i mezzi consentiti in sede di legittimità, il giudizio cui è pervenuta la Corte d'appello quanto a condotte anteriori al momento dell'innescò dell'incendio a bordo del velivolo MB326.

Una volta preso atto che la Corte del merito ha giudicato corretta la condotta anteriore al momento ora indicato come tenuta dal tenente Viviani, e ritenuto un tanto inattaccabile sotto







il profilo di legittimità, non si vede come possa trovare ingresso la minuta critica svolta negli elaborati di impugnazione. Le condotte addebitate agli altri due imputati ineriscono a quella riferita al pilota, al quale non avrebbero dato assistenza adeguata e consigli specifici.

Ma se il volo dal momento della notifica della "piantata motore" al momento dell'innesco dell'incendio fu caratterizzato da decisioni corrette e in nessun punto censurabili, non si vede davvero, abbiano i due prevenuti a terra agito bene o male, quale rilievo possa avere ai fini della punizione. Non è necessario neppure percorrere i tracciati logico-giuridici sviluppati dalla Corte del merito per contrastare il giudizio del Tribunale di Bologna in ordine al ruolo di fatto svolto dai prevenuti di cui si parla (se quale SOR oppure a titolo personale; se per dovere di ufficio o per assistenza morale al pilota - e quindi collega, entrambi i detti imputati essendo piloti -) in difficoltà che, peraltro, aveva già assunto una decisione irretrattabile e, quando il contatto radio fu stabilito, si trovava ormai a un punto di "non ritorno" .





Per razionalizzare la censura, i deducenti richiamano quanto spiegato dal Tribunale di Bologna, il quale, sulla base dei documenti prescrizionali esaminati, giunse alla conclusione secondo la quale, in assenza dell'ufficiale addetto alla SOR, spetta proprio al capo ufficio operazioni (dunque, al col. Corsini), l'obbligo di supplire svolgendo le funzioni di SOR con conseguente "presa in carico" della posizione di garanzia attribuita alla funzione.

Tale funzione, e negli stessi termini, sarebbe da attribuire al comandante Brega il quale, pertanto, viene parificato al Corsini negli addebiti e nelle conseguenze.

50. Tutto lo sforzo logico concettuale profuso per sostenere il motivo di ricorso risulta inane se non si riesce a demolire, con i mezzi consentiti in sede di legittimità, il giudizio cui è pervenuta la Corte d'appello quanto a condotte anteriori al momento dell'innescò dell'incendio a bordo del velivolo MB326.

Una volta preso atto che la Corte del merito ha giudicato corretta la condotta anteriore al momento ora indicato come tenuta dal tenente Viviani, e ritenuto un tanto inattaccabile sotto





il profilo di legittimità, non si vede come possa trovare ingresso la minuta critica svolta negli elaborati di impugnazione. Le condotte addebitate agli altri due imputati ineriscono a quella riferita al pilota, al quale non avrebbero dato assistenza adeguata e consigli specifici.

Ma se il volo dal momento della notifica della "piantata motore" al momento dell'innesco dell'incendio fu caratterizzato da decisioni corrette e in nessun punto censurabili, non si vede davvero, abbiano i due prevenuti a terra agito bene o male, quale rilievo possa avere ai fini della punizione. Non è necessario neppure percorrere i tracciati logico-giuridici sviluppati dalla Corte del merito per contrastare il giudizio del Tribunale di Bologna in ordine al ruolo di fatto svolto dai prevenuti di cui si parla (se quale SOR oppure a titolo personale; se per dovere di ufficio o per assistenza morale al pilota - e quindi collega, entrambi i detti imputati essendo piloti -) in difficoltà che, peraltro, aveva già assunto una decisione irretrattabile e, quando il contatto radio fu stabilito, si trovava ormai a un punto di "non ritorno" .





Per concludere in modo dirimente, può evidenziarsi che, quand'anche i due prevenuti avessero mancato ai loro doveri, tuttavia il pilota "se l'era cavata" egregiamente (sempre secondo l'accertamento di merito sul quale questa Corte non è autorizzata ad esprimere giudizi di valore di qualsiasi genere) e i consigli e prescrizioni dati (o taciuti) nulla modificarono di quel che doveva essere.

D'altra parte, consigliare il pilota, quando era ormai sulla via di Bologna, a pochi minuti dall'area ove poi il disastro si abbatté, ad abbandonare l'aereo facendolo cadere sul territorio sorvolato, benché il velivolo procedesse in condizioni pressoché normali (il rischio paventato era che il motore si bloccasse e dovesse operarsi in situazione di atterraggio forzato), sarebbe apparsa, in quel momento, con quelle conoscenze, davvero un atto insulso. Né varrebbe, ancora, richiamarsi agli opinamenti espressi dai ricorrenti quanto a conoscibilità previa analisi dell'avaria, perché di ciò si è ampiamente parlato.

VI-7. RESIDUALI PROBLEMI POSTI DAI RICORSI.





51. Gli avvocati - Umberto Guerini e Paolo Trombetti nell'interesse delle parti civili rappresentate, con il secondo motivo di ricorso denunziano manifesta illogicità della motivazione con riguardo all'assorbimento e alla unificazione dell'imputazione di cui all'art. 423 c.p. in quella di cui all'art. 449-428 c.p..

Non sarebbe esatto quanto affermato dalla sentenza impugnata in relazione alla "non condanna" in ordine al delitto di incendio colposo dell'edificio della scuola Salvemini, posto che il Tribunale avrebbe semplicemente regolato un caso di concorso apparente di reati, peraltro a vantaggio degli imputati.

52. Il motivo, nella misura in cui tende a censurare la decisione, assunta dal Tribunale di assorbimento del delitto di incendio colposo in quello di caduta di aereomobile, appare privo di rilevanza: infatti, esatta o meno che sia stata la decisione del Tribunale, in assenza di impugnazione da parte del pubblico ministero, la Corte del gravame, sulla sola impugnazione degli imputati, non avrebbe potuto modificare *in pejus* la prima decisione.





53. Solo per completezza va ricordato che le predette parti civili, con la seconda parte del quinto motivo di ricorso, introducono un tema, non rinvenibile esplicitamente nella motivazione della Corte emiliana, ma presente nei motivi di appello degli imputati: quello, cioè, della "colpa negli ordinamenti sezionali".

Si era sostenuto, dalla difesa degli imputati sia in sede di dibattimento di primo grado che con i motivi di appello, che nell'ambito dell'esercizio di attività della pubblica amministrazione a carattere sezionale, il puntuale adempimento delle specifiche prescrizioni cautelari esaurisce il tema della colpa, non potendosi estendere l'indagine anche alla generica negligenza, imperizia, imprudenza.

Il discorso critico sviluppato dai deducenti parte da considerazioni riferentisi alle prescrizioni dell'art. 2 della Costituzione per coinvolgere la regola di cui all'art. 52 della Carta, con riferimento alle forze armate. Si conclude, in termini omologabili a quelli assunti dal Tribunale, che anche nella materia in questione oltre al rispetto delle norme cautelari





sezionali, l'agente deve essere ritenuto obbligato ad osservare quelle generiche proprie della colpa.

Invero, il motivo è privo di rilievo, posto che la Corte d'appello non ha fatto applicazione della regola in questione e, sostanzialmente, da tutto l'apparato motivazionale, risulta rigettata.

54. L'essenzialità delle doglianze sinteticamente espresse con il sesto, settimo ed ottavo motivo di ricorso delle parti civili Provincia di Bologna e Comune di Casalecchio di Reno è stata discussa unitamente ad omologhi motivi del Procuratore generale di Bologna.

VII - CONCLUSIONI.

55. Conclusivamente: i ricorsi vanno rigettati e le parti civili ricorrenti, elencate sopra al capitolo VI-1., punto 1, vanno condannate al pagamento delle spese processuali.

P.T.M.

visti gli artt. 615, 616 c.p.p.

r i g e t t a

i ricorsi e

c o n d a n n a.  
*in solido*

le parti civili ricorrenti a pagare le spese processuali.

Deciso in Roma il 26 gennaio 1998.

IL PRESIDENTE  
dott. Ferruccio Scorzelli

Il consigliere estensore  
(Mauro D. Losapio)



**CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE**  
**IV Sezione Penale**  
DEPOSITATO IN CANCELLERIA

oggi, 19 GIU. 1998

IL COLLABORATORE DI CANCELLERIA  
Concetta Ammendola  
*Concetta Ammendola*





## I N D I C E

I-	La cronologia degli avvenimenti.	pag. 3
II-	L'indagine preliminare.	" 8
III-	Il dibattimento di primo grado.	" 14
IV-	La sentenza del Tribunale di Bologna.	
	1. Il "fatto" ritenuto dal Collegio giudicante.	" 34
	2. Le teorizzazioni fondanti la decisione.	" 44
	3. Le ragioni della decisione sul merito della vicenda.	" 53
	4. L'esame delle condotte individuali con riferimento alle posizioni di garanzia.	" 66
V-	La sentenza di secondo grado.	" 83
	1. Premessa.	
	2. L'analisi delle imputazioni e della sentenza di primo grado.	" 85
	3. L'avaria subita dall'Aermacchi MB326.	" 91
	4. Le vicende del volo dopo l'avaria e le condotte degli imputati.	" 95
	5. In particolare: il mancato riconoscimento della perdita di carburante e le relative implicazioni d'accusa.	" 113
VI-	I ricorsi e la discussione sui motivi a sostegno.	" 122
	1. Premessa.	
	2. Le deduzioni della difesa degli imputati e del responsabile civile.	" 125
	3. L'imputazione di cui agli artt. 428-449 cod. pen.	" 132
	4. L'imputazione di omicidio colposo plurimo: il rapporto di causalità.	" 146
	5. L'imputazione di omicidio colposo plurimo: l'elemento psicologico.	" 159
	6. Altri aspetti dell'imputazione di omicidio colposo plurimo.	" 186
	7. Residuali problemi posti dai ricorsi.	" 194
VII-	Conclusioni.	" 197

