



Avvocatura dello Stato

ECC.MA CORTE D'APPELLO DI BOLOGNA

RICORSO IN APPELLO

Ricorrono: BREGA EUGENIO nato a Milano il 13.5.1945; CORSINI ROBERTO nato a Cividale del Friuli il 9.8.54; VIVIANI BRUNO nato a Varese il 1.3.66, ufficiali dell'Aeronautica Militare Italiana - con il patrocinio dell'Avvocatura dello Stato;

avverso la Sentenza (n°129\95) resa dal Tribunale di Bologna il 28.2.1995, depositata il 26.5.1995, nel procedimento penale 6437\90 R.G. e 3\95 R.N.C. con la quale sono stati condannati tutti alla pena di anni 2 e mesi 6 di reclusione per il reato di disastro aviatorio ed omicidio colposo plurimo.

La Sentenza ,muovendo da un'errata ricostruzione dei presupposti normativi e di fatto, ha inflitto agli imputati una condanna che, per quanto si espone nei motivi di seguito indicati, è ingiusta ed avverso la quale , con il presente atto, viene interposto Appello chiedendo l'annullamento,la revoca e\o la riforma della Sentenza impugnata e delle Ordinanze emesse dal Tribunale nel corso del giudizio.

ISTITUTO PENITENZIARIO DELLA AVVOCATURA DELLO STATO

NULLITA' DELLA SENTENZA PER ERRATA RICOSTRUZIONE
DEL FATTO E PER OMESSA AUDIZIONE DI TESTI DELLA DIFESA

Il 6 dicembre 1990 si è verificato un evento terribile e straordinario.

Le modalità del fatto, le qualità dei protagonisti, il numero delle vittime e la loro giovane età hanno scosso, con epicentro Casalecchio, tutta la collettività.

Il fatto tragico non solo non ha trovato adeguato e giusto componimento nell'ambito dell'ordinamento ma anzi è stato aggravato sotto importanti profili da interventi distorti e particolaristici.

Le buone volontà e gli interventi spontanei, delle Istituzioni e dei privati, lungi dal sortire effetti compositivi hanno aumentato attese ed aspettative non solo risarcitorie pur facendo rimanere ancora inappagate alcune istanze assolutamente legittime.

Questo quadro di straordinarietà ed unilateralismo si è ripercorso sul processo e sulle sue vicende.

E' la stessa Sentenza nel suo preambolo a dar conto della straordinarietà dell'impianto accusatorio ed alcuni commenti di elogio alla Sentenza valgono a definire l'esito della vicenda più delle critiche che la difesa porta con i presenti motivi.

Gli elogi ad una sentenza: "perchè dimostra che si può condannare l'Aereonautica Militare" o la considerazione che la pena elevata inflitta deriva dall'eccessiva difesa svolta dall'Avvocatura dello

Stato; rendono evidente come la Sentenza sia stata percepita ed a quali istanze è stato ritenuto abbia dato risposta.

Se il giudizio penale serve a riportare le deviazioni nel quadro di un ordinamento vigente ed effettivo, in un quadro di uguaglianza sostanziale e nell'ottica dell'accertamento di responsabilità personali, la Sentenza invece opera scelte dogmatiche e procedimentali unilaterali in perfetta adesione con quanto, parimenti unilateralmente chiesto dall'accusa pubblica e privata.

Gli imputati, come aveva chiesto la Parte Civile, sono stati giudicati come devianti rispetto ad un modello deviato di istituzione.

Ad onta delle solenni affermazioni con le quali l'accusa ha iniziato ogni intervento, sul banco degli imputati è stata posta l'organizzazione militare quale asserito corpo separato e quale organismo non in linea con i valori costituzionali.

Se è certamente un onore per gli imputati indossare la loro divisa è certo che essi non possono segnare, crocifissi dalla sentenza, la strada per riforme o per mutamenti ordinamentali.

Molte delle affermazioni sulle quali la Sentenza si fonda derivano dalla non esatta percezione dei fatti di causa.

La stessa motivazione dell'identica misura della condanna- a fronte di comportamenti di ben diversa incidenza- testimonia la esemplarietà della Sentenza.

La Sentenza poi si fonda, per la quasi totalità, su valutazioni operate a critica dell'esame cui gli imputati hanno consentito a conferma di una leale partecipazione della difesa al dibattimento.

Le dichiarazioni degli imputati sono state lette con acrimonia e sospetto ed utilizzate quasi con valore confessorio su temi del tutto sottratti ad ogni disponibilità come l'organizzazione normativa dell'attività militare.

La povertà del quadro probatorio con il quale l'accusa ha introdotto il dibattimento è stata tempestivamente dedotta dalla difesa sin dalla fase delle indagini preliminari in dibattimento erano state richieste numerose prove testimoniali utili alla integrazione del quadro probatorio.

Con memoria ex art. 367 CPP la difesa chiese al P.M., dopo l'annullamento del primo richiesta di rinvio a giudizio, di portare le proprie indagini sulla base di Villafranca al fine di accertare se la base venne, in occasione dell'avaria al Macchi 326, messa in allarme e quali erano, di conseguenza i ruoli svolti dal CORSINI e dal BREGA nonchè dagli altri uffici o enti della base.

Il P.M. si accontentò della redazione da parte del Maresciallo NOCCO dei Carabinieri di un verbale nel quale si affermava che i due ufficiali erano "addetti alla SOR (intendendo per essa una sala operativa di

reparto che aveva il compito di seguire costantemente il velivolo)".

Con verbale della stessa data, la cui produzione- richiesta dalla difesa- il Tribunale ha rigettato, lo stesso NOCCO, dopo un'ora, effettuava la disamina di tutto il personale della base ed assegnava agli ufficiali i loro ruoli corretti, rispettivamente di Capoufficio operazioni e di Comandante della Base.

Accertava la presenza di un Ufficio detto B.O.C.\ C.O.C. adeguatamente presidiato e dell'assegnazione alla SOR di altro Ufficiale.

Nessuna indagine veniva effettuata in ordine ai ruoli e compiti dei vari uffici nel corso degli avvenimenti.

Si chiede pertanto la rinnovazione del dibattimento in ordine alle prove richieste dalla difesa e non ammesse.

Si ripropone la domanda di acquisizione del secondo verbale redatto dal NOCCO.

Dalla disamina di esso e dalle deposizioni dei testi si rileva l'articolazione della base e la rispondenza dei comportamenti di tutti gli addetti ad un preciso modello comportamentale.

Occorre poi sottolineare la straordinaria tenacia con la quale l'accusa contro gli imputati sia stata portata avanti nonostante i risultati sia della Inchiesta Tecnico formale che della relazione della Commissione Peritale nominata dal P.M. e composta da

tecnici-estranei all'Amministrazione di assoluta risonanza nazionale.

Al fine di approfondire, con indagini irripetibili, l'esame del motore dell'aereomobile venne disposto un incidente probatorio nel quale venne ribadita: l'imprevedibilità della perdita di carburante; la causalità esclusiva nello scoppio dell'incendio della discesa del carrello e la imprevedibilità di tale situazione; la inefficienza causale di condotte pur ritenute non conformi a canoni astratti di tecnica del volo.

Orbene per giungere alla condanna il Tribunale non solo disegna autonomamente ed in contrasto con detti elaborati una autonoma figura di Pilota su canoni sconosciuti a tutte le esperienze italiane ed estere ma soprattutto effettua delle valutazioni tecniche, parimenti autonome, in contrasto con il parere di tutte le Commissioni.

Ha conclusione di questo motivo di appello con il quale si denuncia l'unilateralità delle indagini e dell'esame delle risultanze processuali si deve affermare da parte degli imputati che l'esame della loro condotta deve essere effettuata in ordine a modelli comportamentali generali e vigenti.

Ove tali modelli generali dovessero essere ritenuti errati deve parimenti escludersi la colpa degli imputati avendo essi appreso ed attuato detti comportamenti in sintonia con una esperienza sia

trasmessa nel tempo che orizzontalmente condivisa da tutto il mondo dell'aviazione civile o militare.

Per cogliere una, non certo felice, espressione della Parte Civile, gli imputati non sono pecore nere ma il loro colore è uguale a quello di tutto un vasto gregge.

Se questo gregge non ha il candore brillante della tunica dei sapienti della Città del Sole è problema sul quale deve riflettere tutta la nazione e non può farsi carico a tre persone ed alle loro famiglie l'esistenza di diversi ed astratti modelli di comportamento.

LA POSIZIONE DI GARANZIA

Il Tribunale effettua una innovativa ricostruzione del reato inquadrandolo nel tipo del reato omissivo improprio. ←

Postula che il volo sia finalizzato alla tutela della pubblica incolumità e che pertanto il Pilota e chi lo segue da terra abbiano in origine e possano assumere, anche mediante spontaneo e volontario comportamento, una posizione di garanzia rispetto ai beni della vita e dell'incolumità di persone e cose al suolo.

L'inquadramento proposto dal Tribunale non è corretto se rapportato ai singoli i quali hanno, in ipotesi di accusa, realizzato una condotta attiva o omissiva da parametrarsi con precise disposizioni.

Non appaga, anche per la sua strumentalità, l'utilizzo della categoria del reato omissivo improprio sotto le specie utilizzate in Sentenza.

La comparazione tra diversi ed importanti valori della società moderna: tutela della pubblica incolumità e sviluppo economico o difesa aerea, non può essere attribuita ai singoli agenti.

Detta comparazione viene effettuata dall'ordinamento al momento in cui si consente una determinata attività apportando ad essa limitazioni per fini di interesse generale o particolare ed imponendo comportamenti specifici al singolo operatore.

E' la collettività che nell'accettare una attività fonte di pericolo detta una serie di cautele (attraverso i meccanismi delle norme tecniche di settore e delle regole dell'arte) frutto comunque di un compromesso.

Nel caso del volo il meccanismo della garanzia massima possibile (ma certamente non esaustiva) è dato dalla selezione, dall'addestramento del Pilota e dal suo rispetto delle norme e tecniche dell'arte nautica.

E' lo stesso legislatore art.891 cod.nav. infatti a parlare di dettami dell'arte del volo.

Tra tali norme, in caso di avaria, non è previsto nè consentito al Pilota - e pertanto non può essere consigliato da terra - di lasciare l'aereo mentre è governabile e quando non sia imminente ed ineluttabile la sua ingovernabilità.

Se questa sia una carenza riguardo ad un sistema di valori costituzionali può essere anche motivo di riflessione.

Certamente non può farsi carico ai singoli operatori di aver agito nel quadro del diritto vigente.

Premessa alla condanna sarebbe l'abrogazione di quelle norme che non prevedono discrezionalità nel seguire le norme di settore.

Sia il codice della navigazione che il C.P.M.P. all'art. 106- duramente sanzionato- prevedono l'esperimento di tutti i mezzi che consentono il sostentamento in aria del velivolo prima dell'abbandono.

E' lo stesso manuale di volo (norma tecnica che riempie di contenuto il precetto generale) a prescrivere che, in caso di avaria, per prima cosa il Pilota riacquisti la possibilità di navigare, quindi curi l'orientamento e poi la comunicazione con gli enti a terra.

In nessun momento dell'addestramento (di tutti i piloti civili o militari) o dei relativi atti normativi si prevede la possibilità di condurre un aereo che vola in zona (che il Pilota in quota presuma) disabitata e l'abbandono dell'aereo da parte del Pilota.

Se in questo atteggiamento, che deriva da considerazioni generali comunque comuni a tutti i paesi del mondo, non è costituzionalmente legittimo

non può dubitarsi che esso è per il Pilota addestrato un dato giuridico e di fatto da non poter essere messo in discussione.

Per il Pilota militare vi è una sanzione pesantissima qualora non dimostri che l'aereomobile sia stato abbandonato dopo l'esperimento di tutti i comportamenti comunque utili alla salvezza dell'aereo.

Ciò non deve scandalizzare nè essere strumentalmente letto per aggredire una cultura militare che, in quanto tale, è di tutto l'ordinamento ora vigente dato che i militari devono come ordinamento particolare conformarsi in via generale alla Costituzione.

E', come già detto, la presenza a bordo del Pilota la maggiore garanzia normativamente prevista per un buon esito delle avarie in volo.

Il Tribunale ritiene che l'art.106 del C.P.M.P. venga derogato dal manuale di volo e che pertanto non sia applicabile alla fattispecie.

Il manuale detta la norma di riferimento in base alla quale può elevarsi l'imputazione.

Detta norma tecnica prevede che l'aereo possa essere abbandonato solo in caso di incendio conclamato o quando il Pilota non dia alcun utile contributo alla manovra di volo.

Tale ultima causa per la verità scriminerebbe automaticamente mancando la condotta punibile.

La pretesa di portare volontariamente su zona disabitata (rectius, meno abitata e secondo una

il volo non è un concetto astratto. Tale, come, ...

valutazione fatta a centinaia di metri di quota) un aereo e quindi di lasciarlo fare abbandonandolo è pertanto contraria a norma penalmente sanzionata.

Dalla superiore premessa discende che il comportamento degli imputati si è conformato a quel complesso di regole e di istruzioni che riempie di contenuto una funzione di garanzia approntata dall'ordinamento.

La diversa questione dell'idoneità astratta di tale funzione di garanzia a garantire nella maniera migliore un complesso di esigenze tra di loro contrastanti non può costituire oggetto di questo processo penale.

ERRONEITA' DELLA SENTENZA PER CONTRASTO CON GLI ACCERTAMENTI PERITALI E CON LE ACQUISIZIONI TECNICHE IN ATTI

La natura strettamente tecnica del presente processo è fuori discussione.

Ciò non mortifica ma anzi esalta la funzione del giudice ma essa non può giungere a pretermettere tutte le considerazioni svolte da collegi diversi e compositi.

Le conclusioni di tutti gli elaborati sono univoche.

La specialità di questo processo è stata dichiarata dal Pubblico Ministero il quale non ha ritenuto possibile l'utilizzo della Commissione Tecnico-amministrativa nominata ad hoc

dall'Aeronautica e composta da Ufficiali di assoluta esperienza.

Ebbene tale commissione ha dato identici risultati di una commissione, nominata autonomamente dal Pubblico Ministero.

I risultati del lavoro di questa Commissione ed una considerazione anche critica ma necessaria della Relazione della Commissione Saviola dovevano dare sufficiente riscontro alle necessità di conoscenza tecnica che il processo richiedeva.

La Commissione era infatti disposta su quesiti assolutamente ampi e sostanzialmente ripetuti in quelli assegnati dal GIP alla Commissione nominata nell'incidente probatorio.

L'incidente probatorio infatti nasceva dalla necessità di svolgere indagini non ripetibili all'interno del motore.

Sulla condotta di volo e sul contatto con la base venivano ripetuti gli identici quesiti.

Orbene anche la Commissione nominata dal GIP ha reso, nell'elaborato e nella deposizione in udienza, conclusioni che escludono completamente ogni responsabilità.

Ha, in particolare in udienza momento autentico di formazione della prova, ribadito come nessuna prova vi è che una analisi più dettagliata dell'avaria rendesse concretamente prevedibile l'incendio.

Ha specificato, ma vi era già nella relazione peritale, che le condotte di volo (circuitazione sulla

città ed altitudine di arrivo sul cielo di Bologna) non erano causalmente efficienti rispetto alla catastrofe in quanto comunque la condotta anteriore alla discesa del carrello era ininfluente per essere la bassa e l'alta chiave per l'atterraggio punti non solo altimetrici ma anche spaziali.

L'aereo si sarebbe trovato comunque, ad un certo punto del suo volo, dove si è trovato al momento della discesa del carrello e lì si sarebbe innescato questo evento, unico causalmente efficiente.

Comunque, sia la circuitazione che l'altezza di sorvolo rispondono a criteri di prudenza e sono funzionali alla necessità di poter disporre di una quota di sicurezza in funzione del rischio prevedibile dato dal possibile ripetersi di una "piantata motore".

Nelle esperienze dell'aereo infatti la Piantata motore non è mai stata collegata con lo scoppio di un incendio.

Il sorvolo della città non solo non era, all'epoca, vietato ma cautelava questa più di un sorvolo diverso che avrebbe esposto la città alle proiezioni di una caduta e soprattutto ai rischi in caso di atterraggio mal riuscito.

La manovra effettuata da VIVIANI era la migliore per avvicinare la pista con la direzione verso la campagna e con il minor numero di evoluzioni.

ASSISTENZA AL VOLO

Assolutamente carente la sentenza per quanto riguarda la ricostruzione normativa dell'assistenza al traffico aereo.

Sul punto le indagini preliminari sono parimenti inesistenti.

L'assistenza al traffico aereo è svolta in regime di monopolio legale e di esclusiva da apposita azienda che svolge in Italia le funzioni descritte dagli elaborati che la difesa ha prodotto (Norme ICAO, Istruzioni Permanenti Italia, I.P. Bologna).

Tali funzioni sono svolte in Italia in identico modo che nel resto del mondo e non trovano differenza alcuna per il traffico aereo militare e civile.

La torre di Controllo di Bologna ha proprie Istruzioni Permanenti per quanto è specifico ad essa e tutte le operazioni di volo si svolgono in sintonia con norme generali non potendo il Pilota conoscere tutte le SOP o le I.P. di tutte le basi di possibile destinazione. *nota*

L'assistenza al volo non è continua ma viene richiesta dal pilota o dall'Ente di Controllo aereo nella cui giurisdizione esclusiva l'aereo si trova e sulla frequenza radio esclusiva del singolo Ente.

Consegue che al momento in cui un aereo come l'MB 326 si trova in avaria ha l'obbligo di notificare, con

priorità l'avaria all'ente del controllo secondo gli standar generali e l'Ente qualora i propri standar particolari richiedano di conoscere ulteriori dati chiede al Pilota le notizie al riguardo.

Avviata l'emergenza il Pilota deve restare in contatto con l'Ente del controllo traffico, unico abilitato a dare le informazioni relative alla rotta e le prescrizioni da seguire.

Ciò è puntualmente avvenuto nel caso di specie e il VIVIANI per prendere contatto con la Base di Villafranca, una volta uscito dalla frequenza radio di essa, avrebbe dovuto, per le caratteristiche dell'attrezzatura radio a bordo, lasciare il contatto radio con l'Ente del controllo.

Tale semplice riscontro avrebbe consentito al Tribunale di escludere sia la completa applicabilità delle normative della base che l'obbligo di interazione esclusiva e primaziale tra SOR ed aereo.

Ciò con tutte le conseguenze in ordine all'esclusione della responsabilità per Brega e Corsini.

Il Tribunale ha ritenuto che la SOP della base di Villafranca istituisse con autonomia normativa, un particolare servizio di assistenza al volo diverso e maggiore di quanto ordinariamente previsto in tutti i casi.

Ciò è incongruo con la natura puramente esecutiva della SOP emanata per adeguare, sulla base di

villafranca ,istruzioni e normative di portata generale.

Se Villafranca dovesse seguire, fuori dalla sfera di giurisdizione della torre e con carattere di continuità, tutti voli comunque raggiungibili via radio avremmo l'istituzione di un servizio complesso e parallelo all'assistenza al volo.

Il limite della SOP è base di Villafranca. *Lucio!*

Questo è comprovato dalla autorità che la emana che non ha giurisdizione fuori dalla base.

L'intestazione della SOP ed il suo contenuto sono inequivoci e la circostanza che la base di Villafranca possa attivare qualche servizio anche per avvenimenti che avvengono altrove non può elevare la SOP al rango di normativa generale.

In udienza il Perito della Difesa, a sciogliere ogni possibile dubbio che ancora potesse rimanere, ha indicato esattamente nell'obbligo di interagire con la Torre di Controllo e sulla medesima frequenza radio il limite di operatività della SOP.

Poichè la giurisdizione sull'assistenza a terra agli aerei è determinata territorialmente e con riferimento alla frequenza radio dell'Ente del controllo è escluso che possa essere normativamente prevista una qualsiasi forma di assistenza al velivolo che non sia in grado di coinvolgere contemporaneamente anche l'Ente del controllo territorialmente competente e sulla frequenza radio di questi.

Devono quindi coincidere il limite di operatività dell'Ente del controllo aereo con quello degli altri enti della base.

La lettura piana e non finalizzata della SOP esclude che vi sia in essa la istituzione di un servizio di assistenza a terra fuori dalla base.

Anche nella base la priorità è della Torre e la SOR può avere una priorità solo per gli aspetti della missione che siano di esclusiva competenza di questo Ente e pertanto mai per l'assistenza al volo.

Quanto alla possibilità di effettuare da terra analisi o prognosi sul comportamento del motore è da dirsi che se questo servizio esistesse sarebbe una novità unica in campo mondiale e pertanto avremmo sicuramente tracce maggiori che poche parole in un documento emanato da uno degli stessi imputati a livello periferico.

Sulla mancata applicabilità della SOP all'emergenza per il mancato coinvolgimento della base, tutti i testi dell'accusa sono stati concordi.

Tempestivamente la difesa, che non ha conosciuto prima del deposito della lista il nome dei soggetti interrogati, aveva invitato il P.M. ad accertare se la base di Villafranca venne messa in emergenza.

Il Tribunale anziché dedurre dall'intervento di BREGA e CORSINI una partecipazione fuori dagli obblighi meramente istituzionali trae lo strano convincimento che tutti i testi non dicano la verità.

Anche sul punto dell'organizzazione della sicurezza volo nelle basi aeree erano stati indotti testi che il Tribunale ha ritenuto di non ammettere.

Comunque la diffidenza del Tribunale si scontra con l'affermazione contenuta nella stessa sentenza secondo la quale il campo di effettiva utilizzabilità della SOP coincide con l'utilità dell'intervento.

Ora non vi è dubbio che fuori giurisdizione e poi su di un aeroporto lontano e senza la possibilità di interagire con gli Enti del controllo e quindi con la Torre di Controllo e con gli altri eventuali Enti interessati la possibilità di apporto utile cessa di essere un dato certo e si riduce all'eventuale tanto da essere espressamente prevista come limitativa dell'intervento obbligatorio dal Codice della Navigazione art. 981.

La possibilità di intervento si riduce a quanto fatto, a fine di aiuto psicologico e per dare qualche supporto di esperienza, da BREGA e CORSINI in aiuto di un collega più giovane.

Dirigere un'emergenza alla cieca e fuori dalla propria giurisdizione non può essere certamente previsto da alcun documento nè può essere derivato in via di interpretazione forzando dati testuali e riscontri processuali.

E' mancata una adeguata ed approfondita conoscenza dell'organizzazione interna delle basi militari al fine di verificare il fondamento dell'accusa nei confronti degli imputati Brega e Corsini.

Detti ufficiali sono stati tratti a giudizio quali "controllori di volo".

L'approssimazione di tale qualifica assolutamente non descrittiva di ruoli, compiti e funzioni è dovuta alla delega che l'inquirente ha operato in favore di tale Maresciallo NOCCO dei Carabinieri.

Stranamente il Maresciallo NOCCO ha redatto, lo stesso giorno ed a una sola ora di distanza, due verbali.

Il Tribunale ne ha acquisito uno in sede di esame del teste a richiesta del Pubblico Ministero ed ha poi rigettato in quanto ininfluyente l'acquisizione dell'altro.

Tali verbali sono in assoluto contrasto tra di loro.

Nel verbale richiamato in Sentenza si indica in Brega e Corsini gli "ufficiali addetti alla centrale operativa della base" mentre nel verbale successivo si individua con precisione ruoli e qualifiche e, in particolare si indica chi era di servizio presso la SOR e chi presso il BOC e si riconoscono agli imputati i loro ruoli.

Nel corso del dibattimento la confusione derivante dal mancato approfondimento, pur richiesto dalla difesa, sulla operatività nella base è stato addebitato all'organizzazione militare e si è parlato di "emergenza nei corridoi" senza che mai venisse approfondito tale tema da parte dell'accusa.

Ha certamente errato il Tribunale nel non considerare come la Perizia CERRA abbia temporizzato all'ora di Bologna Torre solo le comunicazioni via etere.

Le comunicazioni via filo appaiono sfalsate e pertanto la ricostruzione degli avvenimenti in Villafranca è sfalsata rispetto alle testimonianze acquisite.

Dalle testimonianze risulta come l'organizzazione della Base si sia attivata, per quanto di sua spettanza, con assoluta tempestività.

La richiesta di prova sulla organizzazione militare è stata rigettata quando avanzata dalla difesa.

Non si ritiene che un qualsiasi Maresciallo Nocco possa essere sufficiente a giustificare le affermazioni spinte nel processo e riprese espressamente o quale presupposto in Sentenza.

Comunque tutti i testi sentiti hanno dato ben diversa prospettazione delle attività della base in occasione dei fatti.

Tali emergenze probatorie andavano dal Tribunale calate nel loro quadro normativo di una base militare che non è in emergenza ma che segue nei propri ambiti operativi l'emergenza sul cielo di Bologna del Macchi 326.

Come tenuto VIVIANI comunica l'emergenza all'ente del controllo aereo con il quale è in contatto e non lascia tale contatto radio.

La dotazione di bordo, come assolutamente evidenziato in dibattito, gli impedisce di mantenere contemporaneamente il contatto radio con più Enti.

L'Ente del controllo aereo provvede ad allertare gli altri Enti interessati tra i quali la Base di villafranca; Bologna avvicinamento ed il ROC.

Ognuno degli Enti allertati ha un compito tra di loro infungibile.

E' solo "Bologna Avvicinamento" che rileva l'aereo sul radar e che si mette in contatto istituzionale e doveroso con l'aereo.

La Base viene allertata e provvede a quanto di sua competenza.

Tra questo non vi è il controllo del volo nè il dare notizie relative all'aeroporto di Bologna.

Se gli aerei militari avessero sotto il profilo del controllo aereo e, in particolare sotto il profilo della consulenza meccanica su quanto sta avvenendo a bordo un trattamento diverso e particolare rispetto agli aerei civili non può dubitarsi che di tanto avrebbero dovuto avere conoscenza anche gli altri Enti del Controllo Aereo in quanto non può aversi una azione di assistenza che sia divergente rispetto agli Enti del controllo o quanto meno che non sia con questi coordinata;

Se la SOR avesse le funzioni che gli si vuole attribuire essa sarebbe stata avvisata con priorità

assoluta e direttamente da parte dell'Ente del Controllo Aereo.

Di tale obbligo vi sarebbe stata traccia normativa in atti.

Al contrario la Base é allertata da parte della Torre di Villafranca che riceve la notizia dal Padova Controllo.

Secondo il Tribunale non vi é alternativa alla SOP-Siv 36.

Se non la si applica non é possibile tenere alcun comportamento che coincida con le sue prescrizioni.

A contrario se in qualche punto la si applica vuol dire che tutto quanto in essa contenuto é regola ferrea.

L'eccezione sarebbe il comportamento assurdo quale l'allertamento dei vigili del fuoco o del medico di Villafranca.

Tale ricostruzione non ha alcun pregio.

La Base, doverosamente, segue da più uffici le vicende del velivolo; predispone quanto di sua competenza per il soccorso e, tramite Corsini prende contatto anche con il Pilota.

Occorre sottolineare come in realtà le valutazioni del Tribunale non abbiano per oggetto nè l'A.M. quale é normativamente ne quale é nella realtà bensì il portato della Sua immagine presso le parti civili.

Infatti la difesa aveva offerto tutto un ampio ventaglio probatorio proprio in risposta a quelle

domande che la Sentenza ritiene inappagate e continua a porsi.

Era stata offerta prova sull'organizzazione della sicurezza volo presso le Basi militari. Era stata offerta prova sulle modalità dell'addestramento avuto dal Viviani e su come era stato istruito a gestire l'emergenza.

Era stata offerta prova sul comportamento in avaria e quindi in emergenza da parte di piloti civili e militari.

A richiesta della parte civile queste prove assolutamente necessarie sono rimaste fuori dal Processo.

Si chiede quindi la riapertura del dibattimento e l'ammissione delle prove offerte in primo grado.

ERRONEITA' DELLA SENTENZA NELLA RICOSTRUZIONE DEL MODELLO DI COMPORTAMENTO

La Sentenza che richiama in varie occasioni la comparazione con l'"Homo eiusdem professionis" trae le impressioni su tale riferimento da non verificate conoscenze personali, nel contrasto con le prove offerte e soprattutto con le acquisizioni e valutazioni contenute nelle relazioni Amministrative e peritali in atti.

Dei documenti in atti espressamente il Tribunale tralascia di esaminare la Relazione Tecnico Formale ed

il parere della Commissione permanente presso il Ministero della Difesa.

Si tratta di documenti importanti e ricompresi negli atti essendo stati acquisiti in sede di incidente probatorio tra gli atti utilizzati dalla Commissione Peritale nominata dal G.I.P.

Nella Sentenza, quando con ragionamento assolutamente paradossale si concedono le attenuanti generiche agli imputati in quanto non divergenti da censurabili modelli, si afferma che la congruità delle azioni degli imputati é stata desunta dal Tribunale attraverso le parole dell'Avvocatura dello Stato.

Tanto senza nessun riferimento alla Relazione Amministrativa che, confermata in pieno da tutte le perizie in atti, concludeva per la piena aderenza del comportamento degli imputati alle aspettative in termini di addestramento e di osservanza di ordini e discipline derivanti dal loro status di ufficiali e di Piloti della Aeronautica Militare.

Tale esame é stato compiuto in maniera attenta e condivisa dagli altri colleghi peritali di nomina del P.M. e del G.I.P. presente in atti.

E' quindi il Tribunale che si discosta, in un'interpretazione puramente personale e non supportata da elementi di riscontro dei fatti, dai modelli professionali di Pilota, a terra ed in volo.

Nel richiedere alla Corte d'Appello sia l'integrazione del quadro probatorio riproponendo tutte le istanze svolte nel giudizio di primo grado e

non accolte che l'esame ed il riesame critico del materiale probatorio in atti si rileva la evidente diffidenza che il Tribunale manifesta verso tutte le acquisizioni probatorie che derivano da Piloti civili o militari, quasi che fosse impossibile operare un sereno giudizio su queste risultanze processuali. *V. Scigano*
dei piloti

Si rileva, per quanto attiene la mancata ammissione di testi tempestivamente richiesti dalla difesa, come il Tribunale abbia ecceduto nel proprio potere in ordine all'ammissione delle Prove.

Nel nuovo codice di procedura penale infatti il diritto alla prova non può essere compreso fuori dai limiti previsti dall'art.468 relativamente alle testimonianze vietate ed a quelle manifestatamente sovrabbondanti;

Era nella disponibilità della parte offrire la prova su circostanze che solo ad essa spettava ritenere conducenti.

La Sentenza di primo grado é pertanto nulla per non aver dato sfogo al diritto degli imputati alla propria difesa.

Nè é legittima l'ordinanza del 19 gennaio 95 quando rigetta l'ammissione di alcuni testi qualificandoli come "Consulenti tecnici".

Poiché la difesa aveva diritto, per ciascun imputato allo stesso numero di C.T. quanti erano i Periti nominati in sede di Incidente Probatorio, tutti i testi avrebbero avuto la possibilità di essere ascoltati anche ove avessero fornito solo opinioni. *?*

Ma un esame sereno dei capitolati deve far ritenere come, in realtà i testi vennero indotti per testimoniare solo su fatti concreti e specifici.

E' certamente un limite della Sentenza che il non aver dato la necessaria rilevanza allo specifico del'attività militare. G

Mentre infatti non vi è alcuna differenza quanto al rispetto delle normative sulla sicurezza volo tra aerei militari e civili va considerato che, contrariamete quanto ritenuto in Sentenza, non vi è una maggiore dipendenza dalla base d'appartenenza per l'aereo militare.

Ogni missione operativa infatti presuppone la piena autonomia del Pilota tanto che l'ordine di missione è identico sia per il tempo di pace che per missioni di difesa aerea.

Dette missioni si svolgono secondo identiche procedure e comunque per il Pilota Militare in volo la missione può essere in qualsiasi momento, per esigenze di difesa aerea, convertita in missione di guerra o comunque collegata con operazioni belliche anche in caso di guerra non dichiarata.

Sotto questo profilo la SOR o La Base hanno la necessità di segnalare , tramite gli organi del Cotrollo aereo o direttamente nel CTR della Base ,gli specifici militari delle missioni.

**ERRONEITA' DELLA SENTENZA PER VIOLAZIONE DELLE
NORME SOSTANZIALI IN TEMA DI CAUSALITA'**

Afferma esplicitamente il Tribunale che, nell'esame della fattispecie viene ripudiata la corrente interpretazione della vigente normativa, teoria della equivalenza causale.

L'applicazione di tale teoria, che é invece presente anche negli esempi di note catastrofi naturali citati in Sentenza, avrebbe comportato la piena assoluzione degli imputati.

E' stata chiarita infatti da tutte le perizie e da tutte le relazioni tecniche come l'innesco dell'incendio seguì in maniera imprevedibile alla discesa del carrello del velivolo.

Tale discesa si sarebbe verificata ovunque il VIVIANI avesse deciso di atterrare e, nel breve volgere di un minuto, si sarebbe determinata ugualmente l'assoluta ingovernabilità del velivolo.

Il fatto addebitato - caduta del velivolo sull'istituto "SALVEMINI"- si sarebbe quindi realizzato con identiche modalità e tutta la condotta precedente è scriminata dalla imprevedibilità di tale circostanza verificatasi nel corso di una manovra di atterraggio effettuata con l'aereo assolutamente in grado di ancora di manovrare per quanto necessario.

Per poter affermare la responsabilità degli imputati il Tribunale forgia una teoria composita che accanto ad un impianto assolutamente e rigidamente normativistico (interpretazione della SOP di Base)

pone elementi tratti dalle teorie - proprie di altri ordinamenti - del c.d. aumento di rischio.

Il collage ~~non coordinato tra teorie eterogenee~~ è inammissibile.

Se si riguardasse l'accaduto sotto il profilo della teoria del rischio consentito si vedrebbe come nessun indebito aumento di rischio si è verificato ad opera degli imputati a fronte di un rischio - quello del volo - accettato dalla Collettività.

Contrariamente a quanto afferma il Tribunale è quella del Pilota a bordo la garanzia massima che viene offerta alla collettività.

La presenza a bordo di un Pilota ben addestrato con un Aeroplano in grado di manovrare è la garanzia che la manovra dell'aeroplano si attuerà coerentemente con gli interessi assunti quali tutelabili.

Tali interessi sono già comprensivi della sicurezza generale che è il presupposto dell'attività di volo e non è necessaria alcuna innovativa lettura Costituzionale.

Si addebita, con insistenza e non senza ironia, al VIVIANI di aver ripetuto in aula che per prima cosa il Pilota in avaria si deve preoccupare di "navigare".

Orbene tale considerazione è presente sia nell'addestramento di tutti i Piloti che nello stesso manuale di volo nell'emendamento 3 - pag. 3-1.

Ma tale impellente necessità di navigare deriva, non dalla tutela dell'aereo e tale idea e davvero

peregrina, o dalla tutela della vita del Pilota bensì dalla tutela della collettività sottostante.

L'aereo - che decolla in violazione della legge di gravità - resta in volo grazie all'abilità del pilota e l'impiego di tale abilità è la garanzia che l'aereo atterrando farà cessare il rischio insito per la collettività derivante dalla presenza in volo di un grave.

Solo il "Califfo esigente" del racconto di Flaiano pretendeva l'invenzione di un aereo che in caso di avaria restasse in aria o meglio scendesse dolcemente.

L'abbandono di un velivolo in quota mentre governa è atto criminale, punito dalle norme rispettivamente applicabili a civili e militari e trasforma il rischio controllato dall'azione del Pilota in rischio incontrollato per la Collettività.

Il bilanciamento di interessi tra l'esigenza di assicurare alla collettività la presenza del Pilota e quello di salvaguardare la vita del Pilota può quindi avvenire solo quando la presenza di un conclamato incendio a bordo rende prevedibile l'inutilità a breve dell'ulteriore presenza o la attualità della ingovernabilità rende il Pilota semplice passeggero.

Questo è l'attuale e vigente impianto normativo e sotto questo profilo la collettività accetta un rischio tutelato da norme e prescrizioni particolareggiantissime che vedono come principale destinatario il Pilota presente a bordo.

Non è nella disponibilità del Pilota l'effettuare la valutazione su dove portare il rischio in termini geografici al di fuori delle limitazioni di sorvolo ritualmente esistenti.

Sono le norme generali, astratte e preventivamente poste, a dire quali delle zone sottostanti vanno cautelate impedendo il sorvolo sotto di una determinata quota.

Ad alta quota tutto è sorvolabile proprio perchè il Pilota può, rimanendo a bordo, controllare la caduta.

Oltre che essere errata in punto di diritto la pretesa che il Pilota di un aviogetto lanciato a 300 Km possa abbandonare il velivolo mentre questo è come era il Macchi perfettamente manovrabile, deve rilevarsi l'infondatezza -in punto di fatto -della pretesa contenuta nel capo di imputazione di poter abbandonare il velivolo in zona disabitata nelle condizioni di tempo e di luogo di quel tragico mattino.

Nella zona sorvolata dal VIVIANI non vi è alcun tratto così poco densamente popolato da consentire l'abbandono dell'aereo in assoluta mancanza di pericolo per la popolazione.

L'abbandono dell'aereo manovrabile avrebbe portato un sensibile aumento di rischio per la popolazione sottostante.

Il rischio di avaria prevede che nel portarsi all'atterraggio il Pilota debba privilegiare assolutamente una pista appositamente attrezzata proprio per le caratteristiche del velivolo.

Anche a bassa quota l'aereo conserva una notevole "efficienza", intesa come raggio di possibile caduta e le circostanze finali della caduta rendono evidente che abbandonando l'aereo su di un punto, la caduta si è verificata in un punto distante alcuni Km.

Punto di impatto al suolo tanto sciagurato quanto imprevedibile.

Ma con l'abbandonare - contravvenendo ad appositi ordini e discipline - il velivolo, il Pilota non avrebbe operato come afferma la sentenza la scelta tra beni giuridici di uguale tutela in quanto avrebbe fatto affrontare alla Collettività un rischio certo a fronte di un rischio al momento solo eventuale.

Il ragionamento della Sentenza è frutto quindi del senno del poi e dal raffronto tra l'evento concretamente verificatosi ed un altro evento che si assume - senza riscontro - non sarebbe stato lesivo di interessi parimenti rilevanti.

Il VIVIANI era in avaria non da incendio ma da calo di spinta e pertanto il bilanciamento di interessi va effettuato non sulla base dell'incendio e della conseguente rapida ingovernabilità del mezzo, ma sulla base della previsione che l'avaria potesse evolversi verso la totale cessazione della spinta. *o senso*

l'incidento.

In questo caso la presenza del pilota era idonea a cautelare la Collettività, mentre erano fortissime le probabilità che il velivolo come poi avvenne riuscisse a portarsi sulla verticale dell'aeroporto.

MANCANZA DI PREVEDIBILITA' DELL'EVENTO

confonole

evento - strage

evento - incendio

La caduta dell'Aermacchi mb 326 è stata causata dall'incendio.

Nella causazione di tale avaria nessuna responsabilità vi è né è stata ipotizzata a carico degli imputati.

Le ipotesi verso l'organizzazione militare sono state verificate e sono cadute.

L'incendio, causa esterna, ha agito sull'aeromobile in modo assolutamente inarrestabile provocando nel volgere di meno di un minuto e dopo rapido ed evidentissimo degrado dei comandi, la completa ingovernabilità del mezzo.

Lo scoppio dell'incendio non rientra nella casistica del tipo di aereo e, come incendio in volo, è addirittura l'unico caso.

Tale circostanza non è stata tenuta nel debito conto dal Tribunale che sembra non considerare adeguatamente la difficoltà di conduzione dell'aereo in avaria e l'impossibilità di riconoscere la perdita di carburante e soprattutto di correlare a quella che in volo sarebbe comunque stata una ipotesi, la

certezza dello scoppio dell'incendio e soprattutto dell'effetto devastante sui comandi di questo.

Il bilanciamento di interessi che il Tribunale pretende avrebbe infatti operato, come poi successo, tra il tentativo di governare sino all'ultimo l'aereo e la possibilità legale per il pilota di lasciare l'aereo alla consapevolezza che l'incendio era insorto.

La storia dell'A.M. e le prove offerte fanno ritenere che in presenza di un agglomerato di persone a terra i Piloti dell'A.M. mantengono sino che è possibile il maggior controllo del mezzo al fine di tentare di limitare gli effetti della caduta.

Si è detto della imprevedibilità dell'incendio e della sua prima causa perdita di carburante.

Il Tribunale non ha tenuto conto come ad innescare l'incendio non sia stata la perdita di carburante in sè, essendo il Kerosene utilizzato dall'A.M. non facilmente infiammabile, bensì il combinarsi del carburante con l'olio idraulico del carrello nel vortice d'aria provocato dalla discesa del carrello.

Tale dato era assolutamente imprevedibile in quanto avrebbe avuto come presupposto la localizzazione della perdita .

Per mesi si sono dovute esaminare i resti dell'aereo prima di formulare una ipotesi riscontrata solo con l'apertura del motore.

La pretesa che in volo, nel breve volgere di minuti, si possa procedere non all'analisi dell'avaria - intesa come avaria di volo - ma alla disamina delle cause tecniche di essa, volgendo una attenzione da Pilota e non da ingegnere, all'interno del motore ed al suo funzionamento, è paradossale e si rivolge ad un mondo di utopia che certamente sarebbe bello veder realizzata.

Se queste funzioni fossero proprie del Pilota e della SOR esse sarebbero adeguatamente proceduralizzate e non sarebbero lasciate al volontarismo dei protagonisti.

Soprattutto si attuerebbero sempre e non si pretenderebbero dai Piloti solo in caso di disastro e dopo raffinati ragionamenti giuridici.

Le deposizioni di testi dell'accusa ha indicato quali sono le procedure per il Pilota in caso di avaria e come questi si limiti ad annotare i sintomi avvertiti sul libretto di volo lasciando ai tecnici, in sede di revisione del mezzo, il compito di risalire alle cause (testi Abu Kalil e Mastretta).

La stessa testimonianza Montaguti riferisce l'impossibilità, anche per l'osservatore esterno di avere certezza della perdita di carburante.

La testimonianza Montaguti non è prova perchè equivoca e comunque il dato della perdita non poteva essere rilevato dal Pilota che, in quel momento, prima del Jettison non era in grado di conoscere il quantitativo di carburante a bordo.

la Sentenza pretende una condotta non obbligata e che, se anche fosse stata attuata, non avrebbe avuto alcuna seria possibilità di formulare nè ipotesi nè riscontri certi a tali ipotesi.

Sulla base di sensazioni o di mere ed ipotetiche prognosi da parte di non specialisti non era certo possibile attuare una manovra traumatica e pericolosa per l'incolumità pubblica quale è l'eiezione del pilota.

Se la ricerca delle cause dell'avaria appartenesse al Pilota ed alla SOR ciò avrebbe un riscontro ben maggiore sul piano normativo, organizzativo e dell'addestramento di quanto non sia a fatica desumibile da una frasetta nel corso di una S.O.P. di base.

Se questo fosse un compito stabile del Pilota questi sarebbe addestrato a ciò.

La pretesa che dal conoscere l'uso del relight possa desumersi l'effetto di esso su di una perdita di carburante e che pertanto l'uso positivo di esso manifesti la perdita non può che definirsi come il frutto di un titanismo intellettuale che arriva a discernere dove tre diverse commissioni ed i numerosi periti di tutte le parti non sono state in grado di discernere.

Che questa , null'altro che una ipotesi, rivestisse poi il grado sufficiente di probabilità per condizionare il resto della manovra resta senza alcun riscontro.

ERRONEO UTILIZZO DI PARAMETRI DI VALUTAZIONE DELLA
COLPA

La colpa presuppone non la intuizione di una possibilità astratta ma la consapevolezza di una possibilità probabilisticamente rilevante che il proprio agire sia causa dell'evento.

Ogni Pilota con esperienza guarda con adeguata apprensione la manovra di atterraggio anche nelle condizioni più favorevoli.

L'elemento soggettivo va pertanto escluso tutte le volte in cui l'agente porta consapevolmente il proprio agire in direzione della cautela del rischio in attuazione di norme tecniche.

Il volare verso Bologna è vissuto da tutti in terra e sull'aereo come la migliore cautela possibile al rischio dato da un aereo in avaria per calo di spinta.

Ugualmente sarebbe stato il dirigere verso l'aeroporto il miglior modo per cautelare il rischio se vi fosse stata consapevolezza della perdita in atto del carburante, in quanto ciò non provocava immediatamente il rischio certo di insorgenza di incendio.

Anche la previsione di un astratto pericolo di incendio a bordo, non potendo determinarsi il momento

dell'insorgenza nè la gravità e virulenza del fuoco, non avrebbe modificato la destinazione aeroporto quale destinazione di cautela.

Navigare per prima cosa non è un gioco o un piacere, è un dovere normativamente previsto e diretto alla cautela della vita e dei beni della collettività.

L'esito infausto nulla modifica alla previsione fatta sulla base degli elementi a disposizione prima dell'evento incendio.

Così è stato insegnato agli imputati e così è normativamente previsto.

ERRONEA INTERPRETAZIONE DELLE NORME TECNICHE DI SETTORE

Erra il Tribunale quando mette come possibile esito dell'avaria per calo di spinta, il decidere di lanciarsi sullo stesso piano con il portare l'aereo all'atterraggio.

Questa ultima soluzione è prioritaria ed il lancio è residuale e può essere adottato solo quando non sia più possibile, navigando, cautelare il rischio di caduta.

L'imprevedibilità dell'incendio è poi dato ulteriore rispetto alla imprevedibilità della perdita di carburante.

Sia in direzione dell'una che dell'altro non era possibile che VIVIANI avesse sufficiente consapevolezza.

Questo è il risultato di indagine e di perizie ed è la conseguenza della mancanza di sintomi idonei e di precedenti nella storia ultratrentennale dell'aeromobile.

Il Tribunale pretende che VIVIANI impegnato in una manovra delicata ed in difficoltà dopo il brusco calo di potenza potesse diagnosticare ciò che è stato ipotizzato ed accertato a distanza di mesi solo dopo l'apertura del motore.

Inoltre il Pilota ed i suoi interlocutori a terra avrebbero dovuto, pur immaginata la perdita, inferire da essa il pericolo (almeno il 30% di probabilità) di incendio.

Ma tra perdita in volo di carburante e pericolo di incendio non vi è nesso di causalità necessaria, nè probabilisticamente rilevante.

Non è dato conoscere poi da quale parametro il Tribunale ricavi il dato statistico.

Pur immaginando un epilogo infausto il Pilota non era in grado di poter immaginare su quale luogo poteva essere preferibile lasciare il velivolo e ogni secondo di volo lo avvicinava alla sua meta l'aeroporto di Bologna.

L'aver avviato una condotta astrattamente idonea a limitare il rischio per la collettività è lo stato

soggettivo rilevante di VIVIANI sia in ordine al rispetto delle procedure che di un bilanciamento - allo stato - degli interessi in gioco.

Per un diverso agire egli avrebbe dovuto prospettarsi due fatti -ugualmente certi e le cui possibili e prevedibili conseguenze fossero almeno approssimativamente calcolabili.

Nel caso concreto invece c'era un fatto certo rischioso (abbandono e caduta di aereo in zona comunque abitata e frequentata non in modo casuale) contro il mantenimento in volo del velivolo con parametri di sicurezza.

Solo una evidente modificazione di questi dati poteva provocare scelte diverse e ne poteva consentire la liceità.

Non è sufficiente l'astratta e non riscontrata considerazione che potrà finire peggio e che si potranno verificare avvenimenti non presenti nell'esperienza di un soggetto, per sottrarre questi ai propri doveri professionali.

RELIGHT

L'uso del relight costituisce l'argomento suggestivo del processo.

Si dà per scontato che senza di esso la caduta dell'aeromobile si sarebbe verificata senza drammatiche conseguenze.

Se VIVIANI non avesse utilizzato il relight sarebbe, al contrario, andato all'atterraggio forzato sull' inadeguato aeroporto di Ferrara e lì sulla verticale del campo avrebbe calato il carrello.

Sotto un criterio probabilistico molto forte quindi l'aereo sarebbe divenuto ingovernabile sul cielo di FERRARA con traiettoria ugualmente imprevedibile.

Solo il Fato avrebbe deciso se e quante vittime di Ferrara sarebbero state da piangere.

L'inchiesta amministrativa e la relazione dei periti del Pubblico Ministero, certamente ben scelti, escludono l'illegittimità dell'uso del relight, mentre i periti del GIP si limitano a definire tale uso improprio ma non vietato.

Secondo il Tribunale il pilota, pur constatata l'utile azione del relight, avrebbe dovuto cessare di utilizzarlo e precipitare nel mentre si doveva preoccupare di "analizzare l'avaria".

Il Comandante Bonazzi, tecnico collaudatore dell'Aermacchi ha dichiarato che l'uso del relight è assolutamente innocuo tanto che nei voli di collaudo si è tenuto premuto per ore senza altro effetto negativo diverso dal consumo delle candele.

Il Tribunale, al fine evidente di screditare un apporto professionale al processo tecnicamente di altissimo livello e specificamente diretto a colmare

le lacune della indagine preliminare, contesta le affermazioni del Comandante Bonazzi sotto il profilo che l'innocuità del relight doveva risultare dal manuale di volo.

Il manuale di volo al contrario contempla sotto la voce "avvertenza" e sotto quella "attenzione" solo i comportamenti verso i quali è necessario mantenere una maggiore prudenza.

Gli emendamenti vengono aggiunti in questa ottica e non si pretende che il Pilota impari a memoria e ripeta con frequenza ciò che può essere liberamente fatto ma solo ciò che è oggetto di cautela.

E' questa la caratteristica di tutte le norme.

Lo stesso manuale poi prevede la possibilità per il pilota di operare in " corretta valutazione " adeguando le iniziative alle varie avarie non tutte sintomatologicamente individuabili.

Ciò al fine di mantenere il controllo del velivolo.

CARBURANTE

Evidente l'errore in cui è incorso il Tribunale nel ritenere che sia il Pilota che gli altri ufficiali

dovessero trarre elementi di giudizio dal consumo anomalo di carburante.

Se la valutazione del consumo doveva costituire un doveroso adempimento esso sarebbe stato indicato nel manuale di volo ovvero avrebbe fatto parte dell'addestramento specifico per il pilotaggio di quel determinato tipo di aeromobile.

Equivoca il Tribunale su due problematiche eterogenee.

Consumo di carburante e carburante residuo nell'approssimarsi alla fase di atterraggio.

Il Tribunale deve dare atto in sentenza della complessità del calcolo del consumo.

Tale calcolo non è automatico mancando il flussometro nella dotazione di bordo non computerizzata.

Assolutamente di fantasia la ricostruzione sulle funzioni del Jettison nonostante tale punto abbia fatto oggetto di approfondimento in udienza.

Il Jettison infatti è una operazione che consente, al fine di liberarsi di peso superfluo per l'atterraggi in situazione di emergenza, di liberarsi del carburante contenuto nei serbatoi supplementari nelle ali del velivolo.

Prima del jettison è addirittura impossibile sapere quanto è il carburante residuo in quanto l'indicatore di combustibile indica- con qualche

correzione da fare-solo il carburante nel serbatoio principale.

Al momento della notifica dell'emergenza già l'indicazione "ho fatto il jettison" è indicativa del carburante a bordo, pari a quello nel serbatoio centrale.

Il calcolo del consumo è complesso ed approssimativo.

Solo in sede di perizia, a terra e con complicati calcoli si è potuto accertare il consumo.

Esso, a detta dei periti, era compatibile con un motore mal funzionante come venne percepito da VIVIANI.

In nessun modo un consumo di tale tipo poteva essere ritenuto sintomatico di una perdita di carburante.

Ciò anche per la presenza di un elemento divergente di analisi dell'avaria: l'aumentata temperatura del getto.

Tale elemento era sintomatico di un cattivo funzionamento e tale comunque da far divergere la diagnosi da quella della perdita di carburante.

IL RICONOSCIMENTO DELLO SPEGNIMENTO DEL MOTORE

Il motore a reazione sostiene l'aereo solo quando raggiunge un determinato valore di spinta.

Conseguentemente al momento della "Piantata motore" VIVIANI percepì un brusco calo di potenza e la corrispondente caduta di rpm.

Dopo l'operazione di riaccensione , percepì -e questo è lo specifico dell'avaria anomala dell'aeromacchi mb326- il lento calo dell'rpm.

Ragionevolmente quindi ritenne che il motore si fosse nuovamente spento o che non si fosse adeguatamente riacceso.

Il ripetere la manovra , con la conseguenza di scoprire un'effetto positivo del relight, rientra pertanto nella procedura di giusta valutazione e di trattamento delle avarie in conformità all'addestramento.

Nel caso di specie si combinarono due avarie: originario flame -out e quindi insufficienza di giri motore a sostenere il velivolo.

Le risposte quindi del Pilota furono via via adeguate ai diversi aspetti emergenti dell'avaria.

LA POSIZIONE CORSINI

Il Tribunale rileva che malamente Corsini si difende dichiarando di aver usato il nominativo SOR in luogo di BOC per indicare -in chiaro e breve sintagma- la propria appartenenza alla base.

E' invece evidente che Corsini utilizzò un riferimento , la squadriglia, più prossimo al Pilota.

Se avesse inteso esercitare delle funzioni di assistenza avrebbe utilizzato la sigla BOC\COC in quanto tra i due uffici certamente questo è più significativo ed ufficiale.

Il BOC\COC è infatti rappresentativo dello Stormo mentre SOR indica solo il Comando di Squadriglia.

Alla SOR vi era di norma preposto un tenente mentre al BOC\COC vi erano ufficiali superiori.

Contrariamete a quanto ritiene il Tribunale l'uso del termine SOR indica una non ufficialità dell'intervento rapportando questo al livello più prossimo al Pilota mentre un intervento che implicasse l'operatività dello Stormo averbbe impegnato il BOC\COC.

L'uso del termine SOR è pertanto in linea con gli scopi sempre dichiarati dall'intervento del CORSINI.

CORSINI raggiunse il contatto radio con VIVIANI dopo che questi si era determinato nei riguardi dell'avaria e non appena giunse allo Stormo la notizia di questa.

La temporarizzazione delle conversazioni via filo riduce i tempi di intervento ad una distanza di pochissimi minuti.

Comunque CORSINI parla con VIVIANI e non sente le comunicazioni della Torre di Bologna e degli altri Enti del Controllo.

L'emergenza più immediata era quindi quella di agevolare con il minimo intervento la manovra di atterraggio.

Nessuna possibilità vi era per analisi non finalizzate all'atterraggio e comunque mai, da terra poteva essere dato l'ordine o il consiglio di eiettarsi da un aereo che manovrava e fuori dalla portata visuale dell'operatore.

LA POSIZIONE BREGA E GLI OBBLIGHI CONNESSI

Le forzature interpretative necessarie per collocare nel Comandante di Stormo degli incarichi operativi di carattere continuativo sono evidenti.

Viene tratto ,come unica motivazione, argomento dal convincimento del Colonnello BREGA di operare valutando l'operato del CORSINI per inferire l'obbligo giuridico di provvedere ad integrare l'opera di questi.

Ciò è inammissibile sia in punto di fatto che di diritto .

In ogni caso manca qualsiasi prova della possibilità del Col: BREGA di interferire con le operazioni in corso avendo egli stabilito il contatto con VIVIANI in prossimità del cielo di Bologna e senza -come per altro CORSINI- alcuna contezza del precedente andamento dell'avaria.

INTERPRETAZIONE DELL'ART. 428 C.P.

Gli imputati sono stati ritenuti responsabili sia di disastro aviatorio che di omicidio colposo plurimo.

La prima imputazione per poter essere giustificata ha comportato una interpretazione assolutamente impropria della norma.

Poichè la caduta dell'aeromobile è stata causata esclusivamente dall'incendio nel quale nessuna responsabilità può essere attribuita agli imputati il Tribunale ha ritenuto che la fattispecie del disastro aviatorio non sia correlata alla semplice caduta colposa del velivolo.

Bensì la norma deve essere integrata dalla modalità pericolosa per la pubblica incolumità della caduta.

A parte la considerazione che così non è percepibile la differenza tra i due commi dell'art. 428 rispettivamente diretti ai Piloti di professione ed ai Piloti del proprio velivolo, stupisce l'accanimento con il quale si ricerca l'unica interpretazione possibile di una norma tale da rendere credibile l'impianto complessivo del Processo.

L'aver postulato la possibilità di abbandonare l'aereo lasciando i comandi provocando la caduta prima che intervenga una altra causa efficiente trovava nella norma in questione un ostacolo insormontabile.

Ma l'aggiunta in una norma penale di una condizione obbiettiva di punibilità quale sarebbe la

punibilità solo previo riscontro di pericolo per l'incolumità pubblica è improponibile in sede interpretativa.

Tale norma, pur come integrata dal Tribunale, sarebbe poi in contrasto con l'art. 164 del CPMP il quale addirittura punirebbe il solo fatto della caduta di un velivolo colposamente provocata, solo per i militari.

Non può sfuggire la portata nella fattispecie della norma speciale alla quale sola si deve fare riferimento sia nell'imputazione con conseguente improcedibilità che nella valutazione dell'elemento psicologico.

E' certo, infatti, che Viviani ed i suoi superiori si parametravano con un complesso di norme tali da rendere illegittima una loro azione divergente e nella specie l'abbandono di aereo ancora governabile e senza incendio.

Anche se la Costituzionalità delle norme fosse dubbia e si volesse accedere alle letture evolutive del Tribunale è evidente che ciò non sarebbe senza conseguenza sulla valutazione dell'elemento soggettivo.

Se il pericolo alla pubblica incolumità fosse elemento costitutivo della fattispecie di disastro aviatorio non vi sarebbe spazio per l'autonoma

valutazione delle conseguenze essendo esso comunque assorbito dal disvalore della prima norma.

Ciò non è, in quanto una norma punisce chi, con colpa, cagiona la caduta mentre le norme particolari puniscono le lesioni ai beni giuridici intaccati nel solo caso che dette conseguenze vi siano.

Non è pensabile che il legislatore affidi all'alea del caso la punibilità di condotte identiche essendo evidente come la rappresentazione autonoma delle conseguenze dipende da circostanze assolutamente indipendenti dall'operare del Pilota.

Le norme cui all'art. 428 e quella speciale ed unica applicabile in forza del principio di specialità del CPMP, infatti si preoccupano acchè il Pilota presidi nel rispetto delle norme di settore, l'aereo senza porre la propria incolumità, salvaguardabile con la discesa autonoma, innanzi a quella degli altri.

Con la stessa interpretazione anche il Pilota dell'aereo con passeggeri potrebbe immaginare che l'aereo uccida cadendo sulla città più persone di quanto egli ne trasporta ed ordinare l'abbandono dell'aereo ancora in grado di manovrare sulla base di semplici e personali ipotesi.

La Sentenza non ha adeguatamente valutato
l'apporto ininfluyente dato all'evento da parte degli
imputati Corsini e Brega

La sentenza non ha dato adeguato riscontro alla circostanza che il contatto radio tra Villafranca e l'aeromobile avviene sulla frequenza della Torre di Controllo di Bologna.

Se vi fosse stata una necessaria interazione tra gli Enti che comunque si mettono in contatto con il velivolo ciò sarebbe stato regolamentato.

Non a caso il perito di parte Niccolai ha indicato nella unicità di canale radio la possibilità per le emergenze sulla Base e nelle quali la Base è in emergenza, di interazione tra SOR e Torre.

Quando questo requisito non si verifica abbiamo un unico ente competente e eventuali ulteriori azioni di assistenza non sono vietate ma certo auspicabili, purchè lascino integre le competenze e la giurisdizione dell'Ente titolare della frequenza radio.

Certamente quindi se Corsini avesse creato delle interferenze con la Torre di controllo ovvero avesse distratto il Pilota avrebbe dato un contributo causale all'evento ma nella fattispecie il suo intervento è stato attuato ed è stato percepito da tutti come meramente solidaristico.

Il Tribunale non ha dato esatto rilievo poi alle circostanze relative alla divergenza tra quanto percepito in radio da Corsini e quanto registrato.

Non vi è assolutamente alcuna prova che una interazione maggiore avrebbe portato a decisioni diverse atteso che al momento del contatto tra Corsini e l'aereo questo era già in fase di approccio con l'aeroporto di Bologna in volo livellato e dopo superata la prima fase di "piantata motore" con un motore che perciò aveva ripreso a funzionare con numero di giri sufficiente.

La preoccupazione di Corsini relativa al Carburante non può che essere collegata con il peso dell'aereo all'atterraggio.

Pur con la sottovalutazione operata dal Collegio infatti per passare dal dato Carburante residuo a quello del consumo Corsini avrebbe avuto necessità di un calcolo tale da essere incompatibile con la pressante esigenza di non distrarre il Pilota dalla manovra di atterraggio contribuendo ad essa con quei consigli e suggerimenti che potessero essere eventualmente utili.

Anche se avesse percepito che il volo era possibile solo grazie al relight, Corsini non avrebbe avuto nessun rilievo da fare al Pilota.

Dato il tipo di avaria verificatasi infatti, il pericolo prevedibile era la completa cessazione della spinta.

Ma al momento del contatto l'aereo non solo si avvicinava all'aeroporto nella fase finale del volo ma aveva una quota assolutamente favorevole e tale da consentire un atterraggio di emergenza anche senza motore.

Su queste evenienze era coordinato Corsini nel dare suggerimenti al Viviani.

In realtà Viviani era ben presente a sè stesso e pronto a fronteggiare quello che sembrava essere lo sviluppo degli eventi.

Atterraggio forzato con possibile cessazione, a ripetizione dell'avaria, della spinta.

La tranquillità di Viviani è stata mal percepita dal Collegio quasi fosse sottovalutazione del rischio.

Viviani è un Pilota addestrato e si comporta come tale, ha ben presenti le istruzioni ed ha compiuto quanto può consentirgli un atterraggio anche nel degrado della condizioni di volo.

Solo lo scoppio di un incendio imprevedibile sia nel suo sopravvenire che, soprattutto nella localizzazione e negli effetti repentini sui comandi di volo, ha cagionato la catastrofe.

La tranquillità di Viviani andava dal collegio rapportata allo svolgersi dell'avaria, piantata motore recuperata, ed alla storia delle avarie dello specifico velivolo mb326 che mai hanno visto verificarsi l'incendio in volo.

Le trascrizioni radio e le dichiarazioni del personale di terra dell'aeroporto e quelle del personale della Torre danno un quadro di attenta e vigile partecipazione all'evento senza che in nessuno vi sia il presagire della catastrofe.

Ciò tanto più a Villafranca dove l'intervento di Corsini e soprattutto la partecipazione di Brega all'avvenimento si svolge in funzione dell'atterraggio.

Se vi fosse un obbligo giuridico o una prassi in uso di procedere non alla interpretazione dell'avaria nel comprenderne la portata, ma nell'intervenire anche nella diagnosi dei problemi tecnici non è pensabile che l'omissione di una parte rilevante delle prassi di intervento non lasci alcun riscontro nelle registrazioni in diversi enti appartenenti all'A.M. ma non solo ad essa e comunque assegnati a comandi diversi.

Nessuno, neppure chi - come il personale sull'elicottero ha percepito la presenza di fumo - si aspettava l'esito dell'avaria in quel modo.

Il personale della Torre, che pure ha percepito la notizia del fumo, non ha tratto da essa alcun auspicio negativo.

Tutti hanno pensato che l'atterraggio era la soluzione più preferibile.

Il fondamento della responsabilità colposa è dato dalla prevedibilità del pericolo, non essendo altro la prevedibilità che la possibilità dell'uomo coscienzioso ed avveduto, dell'Homo eiusdem professionis et conditionis, di cogliere che un certo evento è legato alla violazione di un determinato dovere oggettivo di diligenza, che un certo evento è evitabile adottando diverse regole di diligenza. (Cass. 12.90 sez, IV richiamata in sentenza).

Orbene sul cielo di Bologna furono decine gli homines eiusdem professionis che videro l'aereo in avaria e che sentirono i dialoghi radio avendo percezione esatta e completa dei fatti, alcuni ebbero una percezione maggiore in quanto videro il fumo.

Nessuno valutò imprudente la condotta del VIVIANI nè giudicò in violazione di norme la sua venuta sull'aeroporto.

INAPPLICABILITA' ALLA FATTISPECIE DEGLI ARTT. 428 E 449 COD. PEN.

Il reato relativo alla colposa perdita di velivolo da parte di appartenenti alle forze armate è punito in tempo di pace ai sensi dell'art. 106 del vigente C.P.M.P. con la pena della reclusione militare sino a dieci anni.

La fattispecie è identica sotto il profilo della condotta materiale a quanto previsto dalle norme sul disastro aviatorio.

La previsione di una pena maggiore e la specialità della qualifica rendono la norma speciale rispetto alla imputazione tratta dal codice penale anche ove fosse da condividersi l'interpretazione data dal Tribunale.

Infatti la norma del codice militare punirebbe una condotta più ampia di quella ordinaria come interpretata.

Gli imputati hanno diritto ad essere giudicati per tale comportamento dal competente Tribunale Militare.

La carenza di Giurisdizione andava rilevata ex officio ed è comunque operante in ogni stadio e grado del giudizio.

Per i motivi suesposti e previa rinnovazione del dibattimento

SI CHIEDE

l'accoglimento del presente appello e in riforma della Sentenza l'assoluzione degli imputati.

Bologna lì 30 giugno 1995


MARIO ZITO
AVVOCATO DELLO STATO

PROCURA SPECIALE

I sottoscritti BREGA Eugenio, CORSINI Roberto e VIVIANI Bruno conferiscono all'Avvocatura dello Stato e per essa all'Avvocato dello Stato Mario ZITO l'incarico di proporre appello avverso la Sentenza del Tribunale di Bologna del 28 febbraio 1995 depositata il 26 maggio 1995 nel procedimento penale n. 6437/90 R.S..

Conferiscono tutte le facoltà di legge.

Eugenio Brega
Roberto Corsini
Ten. Alessio Viviani

Le firme sono autentiche.

Bologna, li 30 giugno 1995



Avv. Mario ZITO
AVVOCATO DELLO STATO