

N. 6437/90 R. Not. Reato

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

La Corte d'Appello di Bologna

PRIMA Sezione Penale composta dai magistrati:

1. DOTT. SALVATORE SIGNA Presidente
2. DOTT. ANTONINO TERRANOVA Consigliere
3. DOTT. GIUSEPPE CHICCO »

Udita la relazione della causa fatta alla pubblica udienza del 14/1/97
dal CONSIGLIERE DOTT. CHICCO

Inteso, l'appellat

il Pubblico Ministero dott. FRANCO QUADRINI

ed i difensor , ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa penale

CONTRO

- 1) VIVIANI BRUNO, nato a Varese l'1/3/1966, res.te a Clivio (VA) Via Delle
Sorgenti n. 18; **CONTUMACE**
- 2) BREGA EUGENIO, nato a Milano il 13/5/1945, elett. dom.to presso Stazione CC.
Stato Maggiore A.M. in Roma; **PRESENTE**
- 3) CORSINI ROBERTO, nato a Cividale del Friuli (UD) il 9/8/1954, elett. dom.to
presso Stazione CC. Aeroporto Roma Urbe; **PRESENTE**
- 4) RESPONSABILE CIVILE: MINISTERO DELLA DIFESA, in persona del Ministro Pro-Tem
pore, elett. dom.to presso Avvocatura Distrettuale dello Stato.

N. 96 R. Sen

N. 1042/95 T R. Ger

N. R. Ric

SENTENZA

in data 22 GEN. 1997

depositata in cancelleria

il 16 GIU. 1997

Il Collaboratore di Cancelleria
Dott. Germano VIRZI

Addi

notif. estratto sentenza al
contumace

Il Collaboratore di Cancelleria

Estratto esecutivo

Alla Proc. Gen. Bologna

Alla Proc. Rep. di

Alla Proc. Circ. di

Alla Questura Bologna

trasmesso il

Il Funzionario di Cancelleria

N. Camp. Pen

IMPUTATI:

VIVIANI BRUNO

- A) del delitto p. e p. dagli artt. 4280-449 C.P. (disastro aviatorio colposo) perchè quale pilota dell'aeromobile Aermacchi M.B. matricola 5486, dell'Aeronautica Militare Italiana impegnato in una esercitazione militare, al manifestarsi di una avaria, per colpa consistente in imperizia, imprudenza, negligenza nella conduzione dell'aeromobile cagionava anche in ragione delle seguenti specifiche condotte:
- a) 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;
 - b) 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);
 - c) 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 l'esatta comprensione della causa dell'avaria;
 - d) nell'omettere nella notifica dell'emergenza la quantificazione del combustibile a bordo;
 - e) nel decidere di mantenere la quota di 5.000 FT (piedi) fino alla verticale sull'aeroporto di Bologna;
 - f) nel circuitare a sud dell'aeroporto sulla città;
 - g) talchè 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 (Sud) invece che sulla campagna (Nord) per cui quando divampa violento l'incendio e l'aereo diveniva ingovernabile, con conseguente abbandono da parte del pilota, lo stesso precipitava in zona densamente popolata con un DISASTRO articolato nell'incendio della Scuola "Gaetano Salvemini" e conseguente decesso e ferimento delle vittime, di cui 12 deceduti (ALUTTO DEBORA, ARMAROLI LAURA, BARONCINI SARA, CORAZZA LAURA, DE LEO TIZIANA, FERRARI ANTONELLA, GENNARI ALESSANDRA, LUCCHINI DARIO, PATRIZI ELISABETTA, RIGHETTI ELENA, SCHIRINZI CARMEN, VENTURI ALESSANDRA) e numerosi feriti;

B) del delitto p. e p. degli artt. 423 - 449 C.P. (incendio colposo), perchè con la condotta descritta sub A) - qui integralmente riportata - cagionava colposamente l'incendio della Scuola "Gaetano Salvemini";

C) del delitto p. e p. dall'art. 589 u.c. C.P. (omicidio colposo plurimo), perchè 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.

BREGA EUGENIO - CORSINI ROBERTO:

D) del delitto p. e p. dagli artt. 113, 428 - 449 C.P. (cooperazione in disastro aereo colposo), perchè per colpa consistente in imprudenza, negligenza, imperizia, nonchè specificamente, allorquando pervenne presso la centrale operativa (S.O.R.) della base militare di appartenenza dell'aeromobile pilotato dal Viviani la dichiarazione di emergenza, assumendo gli imputati la direzione a terra dell'assistenza all'aeromobile:

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

b) 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;

c) talchè non ordinavano ovvero quantomeno consigliavano al pilota l'immediato abbandono dell'aereo, indirizzandolo, ancora governabile, verso zona palesemente disabitata, inoltre allorquando l'aeromobile giungeva in prossimità dell'aeroporto di Bologna non ordinavano, ovvero quantomeno consigliavano al pilota l'altezza di soli 2.500 piedi che avrebbe evitato una duplice circuitazione sul cielo cittadino e analogamente non intervenivano per evitare la 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 (ALUTTO DEBORA, ARMAROLI LAURA, BARONCINI SARA, CORAZZA LAURA, DE LEO TIZIANA, FERRARI ANTONELLA, GENNARI ALESSANDRA, LUCCHINI DARIO, PATRIZI ELISABETTA, RIGHETTI ELENA, SCHIRINZI CARMEN, VENTURI ALESSANDRA) e numerosi feriti;

E) del delitto p. e p. degli artt. 113, 423 - 449 C.P. (cooperazione in incendio colposo, perchè con la condotta sub D) - qui integralmente

riportata - concorrevano con il Viviani a cagionare colposamente l'incendio della Scuola "Gaetano Salvemini";

F) del detto p. e p. dagli artt. 113, 589 u.c. C.P. (cooperazione in omicidio colposo plurimo), perchè con la condotta sub D) - qui integralmente riportata - concorrevano con il pilota Viviani a cagionare colposamente il decesso ed il ferimento delle persone, di cui 12 morti (ALUTTO DEBORA, ARMAROLI LAURA, BARONCINI SARA, CORAZZA LAURA, DE LEO TIZIANA, FERRARI ANTONELLA, GENNARI ALESSANDRA, LUCCHINI DARIO, PATRIZI ELISABETTA, RIGHETTI ELENA, SCHIRINZI CARMEN, VENTURI ALESSANDRA) e numerosi feriti.

In Casalecchio di Reno (Bo), il 06/12/1990

APPELLANTI

Gli imputati, il responsabile civile e le parti civili Avv. Alessandro GAMBERINI e Avv. Andrea FORNASARI, quali procuratori speciali di DE LEO LUCA, NANETTI PAOLA, ARMAROLI LUCIANO, LIPPARINI CARLA, ARMAROLI ENRICO, BARONCINI GIANNI, INCERTI MARIA CRISTINA, BARONCINI DIEGO, CORAZZA FRANCO, SARTONI ADELINA, CORAZZA CRISTINA, VENTURI ERMANNINO, RIGHETTI LEDA, SCHIRINZI EMANUELA, PATRIZI DINO, BONAIUTI LILIANA, PATRIZI MIRELLA, GENNARI VITTORIO EMANUELE, SAPORITO VITTORIA ANNA, GENNARI VALERIA, LUCCHINI STEFANO, SABBIONI TIZIANA, FERRARI EMILIO, DINELLI ARGIA, ALUTTO ROBERTO RIGHETTI JEDER, RIGHETTI STEFANO, GROSSI MARIO, avverso la sentenza del Tribunale di Bologna che in data 28/02/1995 così provvedeva:

Visti gli artt. 533, 535 c.p.p. 62 bis C.P., dichiarava VIVIANI BRUNO, CORSINI ROBERTO e BREGA EUGENIO responsabili dei reati loro ascritti, ritenuta l'imputazione di cui all'art. 423 C.P. assorbita ed unificata in quella di cui agli artt. 449 e 428 C.P. e, ritenuto il concorso formale tra i reati di disastro colposo plurimo, concesse le attenuanti generiche, li condanna ciascuno alla pena di anni 2 e mesi 6 di reclusione, oltre al pagamento in solido delle spese processuali.

Visti gli artt. 538 e segg. c.p.p., condanna gli imputati in solido tra loro e con il Responsabile Civile al risarcimento dei danni in favore di tutte le parti civili costituite, danni da liquidarsi in separato giudizio.

Condanna gli stessi al pagamento di provvisionali secondo la seguente elencazione:

- 1) L. 150.000.000 ciascuno a De Leo Giuseppe e Nanetti Paola;
L. 60.000.000 a De Leo Luca.
- 2) L. 150.000.000 ciascuno ad Armaroli Luciano e Lipparini Carla;
L. 60.000.000 ad Armaroli Enrico.
- 3) L. 150.000.000 ciascuno a Baroncini Gianni e Incerti Maria Cristina;
L. 60.000.000 a Baroncini Diego.
- 4) L. 150.000.000 ciascuno a Corazza Franco e Sartoni Adelina;
L. 60.000.000 a Corazza Cristina.
- 5) L. 150.000.000 ciascuno a Venturi Ermanno e Righetti Leda.
- 6) L. 150.000.000 ciascuno a Schirinzi Mario e Blaco Lidia;
L. 60.000.000 a Schirinzi Emanuela.
- 7) L. 150.000.000 ciascuno a Patrizi Dino e Bonaiuti Liliana;
L. 60.000.000 a Patrizi Mirella.
- 8) L. 150.000.000 ciascuno a Gennari Vittorio Emanuele e Saporito Vittoria Anna; L. 60.000.000 Gennari Valeria.
- 9) L. 150.000.000 ciascuno a Lucchini Stefano e Sabbioni Tiziana.
- 10) L. 150.000.000 ciascuno a Ferrari Emilio e Dinelli Argia.
- 11) L. 150.000.000 ad Alutto Roberto.
- 12) L. 150.000.000 a Righetti Jeder e L. 60.000.000 a Righetti Stefano.
- 13) L. 20.000.000 a Grossi Mario.

Per le sopraelencate parti civili, dal n. 1 al n. 13, condanna gli imputati ed il responsabile civile, in solido, alla rifusione delle spese di costituzione e difesa che si liquidano, complessivamente, in L. 85.869.814 di spese e in L. 72.000.000 di onorari oltre I.V.A. e C.P.A. per le prestazioni dell'Avv. ALESSANDRO GAMBERINI; L. 15.280.000 per spese e L. 72.000.000 per onorari oltre I.V.A. e C.P.A. per le prestazioni dell'Avv. ANDREA FORNASARI.

Provvisionali di:

- 14) L. 40.000.000 a Belletti Giuseppe;
- 15) L. 160.000.000 a Benatti Alessandra;
- 16) L. 40.000.000 a Berti Daniele;
- 17) L. 100.000.000 a Bettocchi Romina;
- 18) L. 30.000.000 a Bugalossi Michela;
- 19) L. 100.000.000 a Buldrini Stefania;
- 20) L. 160.000.000 a Cullè Andrea;
- 21) L. 80.000.000 a Ferro Domenica Sandra;

- 22) L.200.000.000 a Gabellini Alessandra;
- 23) L.160.000.000 a Gabusi Milena;
- 24) L.160.000.000 a Germani Cristina Isabella;
- 25) L.180.000.000 a Leonardi Tiziana;
- 26) L.150.000.000 a Natalini Paolo;
- 27) L. 30.000.000 a Neri Lorenza;
- 28) L. 80.000.000 a Preci Michele;
- 29) L.200.000.000 a Regazzi Federica;
- 30) L. 30.000.000 a Ronchi Angela;
- 31) L. 30.000.000 a Scandellari Simona;
- 32) L.160.000.000 a Tacconi Federica;
- 33) L.160.000.000 a Venturi Alessandra.

Per le sopraelencate parti civili, dal n. 14 al n. 33, condanna gli imputati, in solido con il responsabile civile, alla rifusione delle spese di costituzione e difesa, che si liquidano in L. 16.212.565 di spese e L. 72.000.000 di onorari oltre I.V.A. e C.P.A..

Provvisionali di:

- 34) L. 40.000.000 a Baldazzi Marzia;
- 35) L. 80.000.000 a Bonacorsi Ivana;
- 36) L. 120.000.000 a Cavallini Giuseppina;
- 37) L. 80.000.000 a Davoli Annalisa;
- 38) L. 50.000.000 a Domenichini Donatella;
- 39) L. 50.000.000 a Fantuzzi Erica;
- 40) L. 80.000.000 a Lodi Mariele;
- 41) L. 50.000.000 a Manara Marina;
- 42) L. 80.000.000 a Monzali Lisa;
- 43) L. 70.000.000 a Moscati Sabina;
- 44) L. 160.000.000 a Paganelli Maurizia;
- 45) L. 50.000.000 a Vaccari Samantha;
- 46) L. 60.000.000 a Venturi Rita.

Per le sopraelencate parti civili, dal n. 34 al n. 46, condanna gli imputati, in solido, con il responsabile civile, alla rifusione delle spese di costituzione e difesa, che liquida in L. 9.512.565 per spese e in L. 72.000.000 di onorari oltre I.V.A. e C.P.A.;

Provvisoriale di :

- 47) L. 50.000.000 a Giorgi Alessia, oltre alle spese di costituzione e difesa che liquida in complessive L. 6.900.000 oltre I.V.A. e C.P.A.;

Provvisoriale di:

48) L. 20.000.000 a Tabellini Monica, oltre alle spese di costituzione e difesa che liquida complessivamente in L. 12.000.000 comprensive di onorari oltre I.V.A. e C.P.A.;

Provvisionale di:

49) L. 200.000.000 a Foschi Carla, oltre alle spese di costituzione e difesa che liquida in complessive L. 20.000.000 oltre I.V.A. e C.P.A.;

Provvisionale di:

50) L. 160.000.000 a Cinti Luciani Stefania, oltre alle spese di costituzione e difesa, che liquida in complessive L. 16.568.000 più I.V.A. e C.P.A.

Provvisionale di:

51) L. 50.000.000 all'Azienda U.S.L. città di Bologna, oltre alle spese di costituzione e difesa che si liquidano in complessive L. 20.000.000 più I.V.A. e C.P.A.

Provvisionale di:

52) L. 200.000.000 al Comune di Casalecchio di Reno, oltre alle spese di costituzione e difesa, che liquidano in L. 20.000.000 più I.V.A. e C.P.A.

Condanna inoltre gli imputati, in solido con il responsabile civile, alla rifusione delle spese di costituzione e difesa sostenute dal Comune di Sasso Marconi che si liquidano in L. 15.000.000 onnicomprensive, oltre I.V.A. e C.P.A.

Provvisionale di L. 100.000.000 alla Provincia di Bologna, oltre alle spese di costituzione e difesa che si liquidano in complessive L. 15.000.000 oltre I.V.A. e C.P.A.

Ordina il dissequestro e la restituzione al Ministero della Difesa del rottame dell'aereo Aermacchi MB 326 e della Torre di Controllo dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna al Direttore dell'Aeroporto stesso.

Stante la complessità del processo, fissa in giorni 90 il termine per il deposito della motivazione della presente sentenza.

CONCLUSIONI P.G.: CONFERMA SENTENZA DI PRIMO GRADO.

CONCLUSIONI DIFF. DI P.C.: CONFERMA SENTENZA DI PRIMO GRADO.

CONCLUSIONI DIFF. IMP.TI E RESP.CIV.: ACCOGLIMENTO DELL'APPELLO PROPOSTO DALLA AVVOCATURA E, IN RIFORMA DELLA SENTENZA, ASSOLUZIONE DEGLI IMPUTATI; quanto al reato sub A) perchè il fatto non è previsto dalla legge come reato e in subordine non doversi procedere ai sensi dell'art.260 Codice Penale Militare di Pace; per il reato sub B) perchè il fatto non costituisce reato per mancanza del nesso di causalità tra condotta ed evento o per mancanza dell'elemento soggettivo della colpa. Per entrambi i reati l'assoluzione con qualsiasi altra formula assolutoria sarà ritenuta dalla Corte d'Appello. In via subordinata l'assoluzione, ex art. 530 co. 2 C.P.P., per essere mancante o insufficiente la prova sull'elemento soggettivo e/o sul nesso di causalità. In ulteriore subordine, previa dichiarazione di nullità della ordinanza di rinvio a giudizio per improcedibilità del giudizio ex art. 260 C.P.M.P., la rimessione degli atti alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bologna.

Ancora subordinatamente la dichiarazione di nullità della sentenza di 1° grado con rimessione degli atti al Tribunale Penale di Bologna. Ancora subordinatamente, in questo grado di giudizio, la rinnovazione del dibattimento con ammissione delle prove non ammesse in primo grado. Infine in caso di condanna, riduzione notevole della pena e concessione agli imputati di tutti i benefici di legge.

FATTO

Il 6 dicembre 1990 alle 9,32 un aereo militare, pochi secondi prima abbandonato dal pilota, si abbattè sull'istituto scolastico Gaetano Salvemini di Casalecchio di Reno.

L'aereo, un Aermacchi M.B. 326, monomotore a reazione, centrò ed attraversò un'aula e si arrestò, incendiandolo parzialmente, nell'edificio, nel quale erano in corso le attività scolastiche.

Dei presenti nella scuola morirono in dodici e molti furono i feriti anche gravi.

Con a bordo solo il pilota, il tenente dell'aeronautica Bruno Viviani, l'aereo era decollato alle ore 8,48 dall'aeroporto di Villafranca, presso Verona, ove era di base il terzo stormo, che l'aveva in dotazione.

Al tenente Viviani era stata ordinata una missione consistente nell'eseguire, ad orari prefissati e con provenienza da punti diversi, tre passaggi a bassa quota ed a velocità relativamente elevata su una batteria missilistica posta tra Castelmassa e Legnago.

La missione fu eseguita fino al primo passaggio ed all'avvio per il secondo.

Alle ore 9,17,44 via radio il Viviani comunicò a terra che l'aereo aveva avuto una "piantata motore" e che ora, compiute le prime manovre d'emergenza, si trovava a nord di Ferrara con velocità di 150 nodi e quota di 4500 piedi.

Quanto avvenne nei quindici minuti successivi, fino al tragico epilogo a Casalecchio di Reno, è oggetto di esame nel processo, del quale questa sentenza definisce il grado di appello.

L'indagine preliminare fu svolta dalla procura della Repubblica presso il tribunale di Bologna, ipotizzandosi reati di competenza di detto giudice, oltre l'omicidio colposo e le lesioni colpose di competenza pretorile.

Il P.M. già il 19.12.1990 conferì ad un collegio di sei esperti l'incarico di una consulenza tecnica.

Quel collegio depositò la propria relazione l' 8.7.1991.

Successivamente il G.I.P. del tribunale, nell'ambito di un incidente probatorio richiesto dal P.M., il 10.12.1991 ordinò tre perizie: una di decifrazione di tracciati radar, una di trascrizione delle registrazioni delle comunicazioni via radio intercorse tra l'aereo in volo e vari enti a terra ed una riguardante l'avaria dell'aereo e le cause di essa, il volo dell'aereo stesso da che si manifestò la "piantata motore" alla caduta

nonché riguardante le condotte del pilota e di coloro che con lui comunicarono, a motivo dei loro uffici, durante detta fase del volo.

Per l'espletamento dell' ultima perizia il G.I.P. nominò un collegio di quattro periti.

Questo collegio il 3.4.1993 depositò una relazione scritta.

Dopo le archiviazioni richieste dal P.M. e disposte dal G.I.P. riguardo ad alcuni indagati, il 19 febbraio 1995 davanti al tribunale di Bologna iniziò il giudizio di primo grado a carico di Viviani Bruno, Brega Eugenio e Corsini Roberto, imputati di disastro aereo colposo, incendio colposo ed omicidio colposo con pluralità di morti e di feriti.

Le imputazioni, con le quali i predetti furono portati al giudizio del tribunale, sono qui trascritte in epigrafe.

Quelle riguardanti il Viviani sono riferite alla sua condotta di pilota dell'aereo precipitato.

Quelle del Brega ed il Corsini sono a loro comuni, come se i due fossero stati gli autori di una medesima condotta, e dicono che i due, a seguito della comunicazione dell'emergenza proveniente dal Viviani, assunsero *"la direzione a terra dell'assistenza all'aeromobile"*.

Delle qualifiche, dei compiti concreti e delle condotte del Brega e del Corsini si dirà nella motivazione.

Qui, per l'immediata informazione, data la mancanza di questi elementi nelle imputazioni, si ricorda che i due erano ufficiali-piloti, Brega colonnello e Corsini tenente colonnello ed entrambi in servizio presso la base di Villafranca.

Il Brega comandava tale base ed il terzo stormo.

Egli ed il Corsini, questo con mansioni subordinate ma di più complessa indicazione, da quella base ebbero via radio alcune comunicazioni col Viviani a partire dalle ore 9,24,04.

Nell'istruttoria dibattimentale furono ampiamente sentiti i periti dell'incidente probatorio ed i consulenti di tutte le parti.

Furono assunte numerose testimonianze e ciascuno degli imputati fu interrogato.

Di quell'istruttoria, comunque, fornisce un lungo resoconto la sentenza di primo grado (pagine 7-40).

Le risultanze rilevanti qui saranno riferite nell'ambito della motivazione.

Il giudizio del tribunale fu di colpevolezza degli imputati per i reati di disastro aereo colposo, in questo assorbito l'incendio, e di omicidio colposo.

Le domande delle molte parti civili contro gli imputati medesimi e contro il Ministero della difesa, responsabile civile, furono tutte accolte quanto a condanna generica al risarcimento (il tribunale assegnò anche provvisionali).

La sentenza è stata appellata da tutti gli imputati e dal responsabile civile e le loro domande sono di assoluzione.

Dell'appello di una parte civile basta un cenno per dire che l'assoluzione degli imputati ne esclude l'esame.

I limiti delle imputazioni

La tesi essenziale degli imputati e del responsabile civile, sostenuta davanti al tribunale e riproposta con gli appelli, è che la caduta dell'aereo e gli altri eventi, che ne derivarono, avvennero per cause

indipendenti dalle condotte degli imputati medesimi, che in ogni caso non versarono in colpa.

Questa tesi comprende un assunto relativo alla causalità, che attribuisce gli eventi a fattori oggettivi accertati e comprende, comunque, un ulteriore assunto relativo alla ricostruzione delle condotte degli imputati ed alla valutazione di esse alla stregua dell'art.43 c.p..

Gli appellanti supportano il loro duplice assunto con argomenti che si articolano in rapporto ai vari temi posti dalle imputazioni ed a quelli trattati nella motivazione della sentenza impugnata.

Di questa gli appelli contraddicono quasi ogni punto.

Ne deriva che si può prescindere da un resoconto analitico dei motivi di appello: la loro estensione onnicomprensiva determina analoga estensione del giudizio di secondo grado.

Questa estensione richiede subito una diretta ricognizione delle imputazioni, che manifestano peculiarità per le quali il giudizio rischia, come pare sia avvenuto in primo grado, di assumere un carattere dispersivo se non addirittura confuso.

Sono imputazioni che per la loro stessa mole danno subito l'impressione della complessità e che si rivelano, comunque, di problematica lettura.

Un riflesso di ciò può essere il fatto stesso che la sentenza impugnata contenga un paragrafo, di collocazione preliminare, appunto intitolato "Le imputazioni" (pagg. 41-45).

Tale paragrafo, la cui funzione potrebbe essere l'esame critico delle imputazioni per l'esatta individuazione delle accuse, si risolve in una parafrasi non motivata.

In essa si segnala una insistita valutazione di gravità, oltre che dell'avaria che colpì l'aereo, della colpa che avrebbe permeato ogni scelta ed ogni atto degli imputati: sono valutazioni che le imputazioni di sicuro non esprimono ed è singolare che la sentenza anticipi alla ricognizione delle accuse valutazioni di carattere del tutto conclusivo.

Delle scelte interpretative, individuabili nella parafrasi delle imputazioni, che contiene, la sentenza, come accennato, non indica i motivi, per quanto quelle scelte non risultino né di poco peso né ovvie.

Sembrerebbe quasi che la parafrasi, piuttosto che all'individuazione critica delle contestazioni mosse agli imputati e quindi dei temi di

giudizio, serva a stabilire, a giudizio avvenuto, e si vedrà in che modo, la corrispondenza tra le accuse e le decisioni e ad omologare quelle a queste (di qui anche quell'inserimento di elementi valutativi, che le imputazioni non lasciano trasparire neppure per implicito).

Il paragrafo in questione della sentenza impugnata così esordisce: *"Il tenente Bruno Viviani risponde innanzitutto del disastro aviatorio colposo per aver cagionato la caduta dell'aeromobile MB326 da lui condotto, in zona densamente abitata. La tesi accusatoria individua il cuore del comportamento colposo del pilota nell'aver deciso di dirigere l'aeroplano portatore di un'avaria gravissima, individuata in una perdita di carburante in un punto non precisabile dell'impianto di alta pressione a valle della valvola P.T.V., sul cielo di Bologna, per tentare un atterraggio di emergenza anziché operare l'immediata eiezione dall'aeroplano indirizzando lo stesso, quand'era ancora governabile, su zona palesemente disabitata. Tale decisione è maturata nel contesto di una condotta di grave negligenza, imperizia ed imprudenza in tutte le fasi della gestione dell'emergenza manifestatasi durante il volo dell'Aermacchi A (sic) 356. E se così gravemente colposo è stato non avvedersi, in tempi contenuti, della cospicua perdita di combustibile anche attraverso il controllo del consumo mediante la strumentazione di bordo; altrettanto grave è stato non accettare il fatto che il motore spentosi al manifestarsi dell'anomalia, si era riaccessato con una spinta*

disponibile ridotta che non ne avrebbe consentito il sostentamento in volo e aver pertanto ripetuto la operazione di riaccensione fino a quando, tenendo continuamente premuto il pulsante relight al di fuori di ogni previsione di norma tecnica, egli si accorgeva di ottenere un regime di giri che gli permetteva di volare".

Le imputazioni di disastro aviatorio colposo.

L'azione e l'evento.

La diretta lettura dell'imputazione a carico del Viviani, che richiama in rubrica gli artt. 428 e 449 c.p., fa constatare che essa, nella prima parte, dice che l'imputato per colpa *cagionava*.

Questo verbo crea, com'è ovvio, l'attesa della specificazione di ciò che il Viviani cagionò ma la rimanente lunga formulazione accusatoria, almeno nella sua lettera, lascia delusa l'attesa.

Non pare che ciò avvenga per qualche fattore accidentale.

L'imputazione letteralmente dice: "*... per colpa consistente in imperizia, imprudenza, negligenza nella conduzione dell'aeromobile cagionava anche in ragione delle seguenti specifiche condotte:*".

Segue l'elenco delle condotte e, quando il discorso dovrebbe riprendere con l'indicazione di ciò che *anche in ragione delle*

specifiche condotte l'imputato cagionò, esso così continua: "talché colposamente portava l'aeroplano con tale avaria verso e poi sul cielo di Bologna (invece di operare l'immediata eiezione dall'aeroplano 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 (sud) invece che sulla campagna (nord) per cui quando divampava violento l'incendio e l'aeroplano 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 delle vittime".

La formulazione dell'imputazione è appesantita da imperfezioni della sintassi, tra le quali assume particolare rilievo il mutamento del soggetto nel corso della descrizione di ciò che il Viviani fece: il soggetto diviene l'aereo e si passa a descrivere il suo meccanico precipitare per il violento incendio in zona densamente popolata, mentre non trova scioglimento la sospensione relativa all'indicazione dell'oggetto del *cagionava* (il Viviani).

In questa situazione occorre dare a senso all'imputazione il contenuto, che la concatenazione delle parole non esplicita, ed a senso si deve ritenere che l'assunto accusatorio sia che l'imputato cagionò per colpa il DISASTRO (tutto in maiuscole

nell'imputazione, che lo pone come complemento di compagnia del meccanico precipitare dell'aereo).

Cosa intenda per disastro l'imputazione lo chiarisce specificando che esso si "*articolò*" nell'incendio della scuola e nel conseguente decesso e ferimento di persone.

Questa interpretazione a senso riceve conferma certa dall'altra imputazione, anch'essa indicante in rubrica gli artt. 428 e 449, a carico di Brega e Corsini.

Nella parte finale questa imputazione dice che i due "*concorrevano*" col Viviani "*nel disastro conseguente alla caduta dell'aeroplano sulla scuola G. Salvemini, sita in zona cittadina densamente popolata con incendio della stessa, 12 morti e numerosi feriti*".

Se ai due si addebita di avere "concorso" (correttamente si sarebbe dovuto dire: colposamente cooperato) col Viviani, "nel disastro conseguente alla caduta dell'aereo sulla scuola G. Salvemini", al Viviani non può che attribuirsi lo stesso disastro.

Ma, ciò che occorre cogliere con la massima precisione è che secondo le imputazioni il disastro non è quello consistente nella caduta dell'aereo bensì quello conseguente a tale caduta: il disastro articolato nell'incendio della scuola, nelle morti e nei ferimenti, come si specifica nell'imputazione a carico del Viviani.

Pare ipotizzabile che le imputazioni esaminate abbiano assunto una formulazione involuta e, comunque, non chiara (maggiormente quella relativa al Viviani) a causa della scelta, fatta dal P.M., di avere nel processo dell'aereo caduto un titolo di reato assonante e di competenza del tribunale, pur in presenza della necessità di proclamare nel corpo delle imputazioni stesse, agli effetti della configurazione delle colpe, che l'aereo, per cause non attribuibili agli imputati, non poteva che cadere.

L'evento tipico ed esclusivo considerato nella fattispecie dell'art. 428 (le cose non cambiano nella configurazione colposa prevista dall'art. 449, che di quella dolosa fa richiamo) è la caduta di un aeromobile e la condotta considerata è il cagionare quella caduta.

Una volta programmata, attraverso l'indicazione degli articoli del codice, una fattispecie di disastro aviatorio, nella formulazione dell'imputazione non resta altra possibilità, giuridicamente fondata, che di ripetere le lineari parole della norma: cagiona(va) la caduta di un aeromobile (va, poi, specificato quale, dove e quando e nell'ipotesi colposa vanno descritte le condotte colpose cagionanti quella caduta).

Da quanto prima detto risulta che le imputazioni, nominalmente di disastro aviatorio, oggetto di questo processo, non si attengono alla

fattispecie legale perché non attribuiscono agli imputati di avere cagionato la caduta dell'aereo ma attribuiscono loro eventi ulteriori.

A bene intendere, la struttura delle imputazioni è la seguente: vi fu un evento, la caduta dell'aereo, che fu cagionato da fattori oggettivi ed in nessun modo attribuibili agli imputati; vi furono, poi, ulteriori eventi, cioè l'incendio della scuola, le morti ed i ferimenti, che furono conseguenze di quella caduta, per le specifiche modalità che essa assunse, e che ebbero come concausa le condotte colpose degli imputati, in quanto furono quelle condotte a determinare le predette modalità.

C'è da stabilire se imputazioni, così strutturate, corrispondano alla fattispecie astratta del disastro aereo.

La corte ritiene di no, come già detto, perché l'evento tipico ed esclusivo di quella fattispecie, secondo la stessa tesi dell'accusa, non fu cagionato dagli imputati.

Questo essendo il carattere delle imputazioni, va esaminato il modo in cui la sentenza appellata si è rapportata ad esse.

Il dispositivo ha dichiarato gli imputati "responsabili dei reati loro ascritti, ritenuta l'imputazione di cui all'art. 423 c.p. (449 e 423

avrebbe dovuto dire) assorbita ed unificata in quella di cui agli artt. 449-428 c.p."

E' appena il caso di rilevare come non risulti vero, nonostante la chiara proclamazione, che il tribunale abbia dichiarato gli imputati "responsabili dei reati loro ascritti": appena fatta, nel dispositivo questa affermazione è smentita dalla precisazione che la condanna non comprende uno dei titoli di reato, quello di incendio colposo.

Alla stregua della formulazione del dispositivo, non si può, però, dubitare che il tribunale abbia ravvisato il reato previsto dagli artt. 449 e 428 c.p., cioè il disastro aviatorio colposo, e per esso abbia condannato gli imputati.

Nella motivazione della sentenza (pag. 317 e segg.), tuttavia, si afferma che il disastro si concretò in un evento complesso, da considerare unitariamente.

In essa di sicuro si considera parte dell'evento complesso l'incendio della scuola e si considerano parte, come si vedrà, una serie di altri elementi.

Si tralasci pure di stabilire se sia corretta, in presenza di un evento complesso, la condanna pronunciata per un titolo di reato, quello di disastro aviatorio, che prevede un evento tipico, semplice ed esclusivo.

La condanna pronunciata per il disastro aviatorio esige, però, ancora a parere della corte, l'accertamento che gli imputati per colpa abbiano cagionato quell'evento, cioè la caduta dell'aereo.

Si è già detto come si ritenga che le imputazioni non contestino, di fatto, agli imputati di essere gli artefici di quella caduta, in sé considerata, cosicché non resta che riscontrare se il tribunale abbia avuto un'opinione diversa proprio sull'interpretazione delle imputazioni e se, in punto di diritto, si sia attenuto ad una tesi diversa da quella, anzidetta, relativa all'essere la caduta di un aeromobile l'evento tipico ed esclusivo della fattispecie di disastro aviatorio.

Il riscontro si trova nella seconda parte del lungo paragrafo della sentenza, intitolato "Il fatto e la descrizione dell'evento".

Detto paragrafo, dopo una minuziosa ricostruzione di tutta la vicenda del volo dell'Aermacchi MB 326, a partire dagli ordini che il volo stesso disposero, passa, nel sottoparagrafo "descrizione dell'evento", ad una lunga trattazione teorica diretta a stabilire le regole secondo le quali va individuato e descritto l'evento di un reato ed, in particolare, di quello in esame di disastro aviatorio.

L'evento caduta dell'aereo e gli eventi conseguenti



Il risultato più evidente è che la individuazione e la descrizione dell'evento debbano comprendere i fattori che lo determinarono e tra poco si vedrà come questa acquisizione teorica sia messa in pratica.

Con una molto più ristretta trattazione (dopo pag.93) la sentenza giunge alla conclusione che il dettato normativo dell'art. 428 c.p., recepito anche dall'art. 449, per quanto di semplice formulazione circa la descrizione della condotta e dell'evento (chiunque cagiona la caduta di un aeromobile), necessita di una incisiva interpretazione.

La sentenza parte dal prendere atto che con indirizzo costante la Cassazione ha negato la necessità del requisito della concreta pericolosità dell'evento per le ipotesi tipiche di disastro, tanto dolose che colpose.

Poi, nella sostanza solo osservando che questo indirizzo "lascia irrisolto il problema della eventuale innocuità della condotta illecita", arriva a ritenere che non rientra nella previsione dell'art. 428 il fare cadere un aereo in mare o in zona desertica e, quindi, anche in una zona palesemente disabitata.

Arriva pure ad affermare che *"l'evento del tipo previsto dalla norma non è la caduta di un aereo ma la caduta di un aereo che possa costituire (...) un <disastro aviatorio> e cioè che colpisca collettivamente persone o cose con effetti straordinariamente gravi"*

e complessi e che giustifichi in tal modo l'applicazione di una sanzione attraverso il meccanismo della tutela anticipata".

Così la sentenza con nessuna fatica si libera dalle pastoie di una costante tradizione interpretativa e soprattutto di una norma chiarissima, una volta tanto.

Soprattutto si rende libera, con l'ausilio di qualche opportuno silenzio e di qualche aggiustamento dei fatti, di ridisegnare il diritto secondo le esigenze della decisione presa.

Nel far ciò, la sentenza si è liberata anche del buon senso e di qualche dovere.

Essa, infatti, non si cura di spiegare, non dicasi a chi legge a tavolino, ma ai viaggiatori sopravvissuti di un aereo fatto cadere in mare o nel deserto, fra i quali va compreso il pilota, che normalmente per essere legato alla sua sorte non fa cadere l'aereo, perché per la caduta del loro aereo non si giustifichi *l'applicazione della sanzione attraverso il meccanismo della tutela anticipata.*

Inoltre, non si cura di dare quella spiegazione neppure al raro navigante o al solitario cammelliere, che abbiano avuto, in relazione alla caduta dell'aereo, motivo di temere per la propria sorte.



La sentenza non prende in considerazione quel navigante e quel cammelliere e, così, riesce, anche espressamente omologando al mare aperto ed ai deserti le zone *palesemente disabitate* della Pianura Ferrarese e della Pianura Padana in genere (uno dei più fertili e coltivati ed abitati giardini al mondo), ad ignorare anche i tutt'altro che rari e solitari agricoltori, lavoratori, viaggiatori ed abitanti, in genere, di ogni sito di quelle pianure.

Sulla base di dati, che esclusivamente le appartengono, la sentenza sa che nei territori considerati non mancano affatto le zone *palesemente disabitate*, nelle quali senza alcun preavviso e senza alcun controllo, e tuttavia senza creare pericolo, si può alla bisogna fare cadere un aereo.

Dalla sentenza si ricava la seguente massima, destinata a sostituire nelle raccolte quelle di una giurisprudenza superata: fare cadere un aereo in una zona della Pianura Ferrarese, che presuntivamente sia *palesemente disabitata*, costituisce fatto illecito innocuo, per il quale non si giustifica l'applicazione della sanzione prevista dall'art. 428 c.p. o dal combinato disposto di tale articolo e dell'art. 449 stesso codice.

Correggendosi dal cedimento all'ironia, si può ancora osservare che la sentenza non mostra di apprezzare la differenza che può esservi tra il predisporre un territorio controllato, al fine di escludere la

presenza umana, ove fare avvenire la caduta di un aereo, ed il fare assegnamento su un elemento probabilistico, relativo alla ridotta presenza umana.

Si può, altresì, osservare che essa, forse anche per non avere apprezzato detta differenza, magari tenuta in conto dal legislatore, trascura l'esistenza del terzo comma dell'art. 428, che richiede per la rilevanza penale del fatto l'esistenza in concreto del pericolo per l'incolumità pubblica solo quando l'aeromobile sia di proprietà di chi ne cagiona la caduta.

Tale terzo comma da una parte per implicito, ma chiaramente, esclude che il pericolo concreto, oltre che quello presunto, sia richiesto nelle ipotesi base di naufragio, sommersione o disastro aviatorio e dall'altra può anche indicare che quelle ipotesi, oltre che l'incolumità pubblica, tutelino accessoriamente anche le navi e gli aeromobili per il loro rilievo rispetto a vari fini (questo aspetto della norma penale a qualcuno oggi può apparire poco apprezzabile ma diversa può essere stata la valutazione del legislatore).

Il disastro aviatorio, reato di pericolo, e i reati di danno.

L'ultima osservazione di carattere generale, che pare di potere fare riguardo alla tesi della sentenza appellata, è che essa finisce per ridurre i reati di disastro ad inutili doppioni di taluni reati di danno.

Quella tesi, nella sostanza, per la configurabilità di un reato di disastro richiede che ad esso si accompagnino clamorosi eventi di danno, i quali include, anzi, nell'evento del reato.

Questa, infatti, è la reale conseguenza del dire, come fa la sentenza, che l'evento di quel reato bisogna che abbia *effetti straordinariamente gravi e complessi*.

A questo punto avrebbe nuovo spazio la tesi, sempre rigettata, di un rapporto di specialità tra il reato di disastro ed il reato di danno (ne deriverebbe anche, in molte ipotesi, data la minore pena edittale dei reati di disastro, l'assurdo di un alleggerimento della punizione del reo).

Comunque, tra reato di disastro e reato di danno ci sarebbe concorso formale, per essere unica la condotta (ciò praticamente sempre), e gli effetti dell'accertamento di più reati sarebbero quasi nominali rispetto alla pena.

Di ciò fornisce pratica dimostrazione il modo in cui è stata determinata la pena inflitta agli imputati, mentre pare indicativo di una complessiva impostazione della sentenza il fatto che in essa, nel ritenuto concorso formale tra disastro aviatorio colposo ed omicidio colposo plurimo, violazione più grave sia stato ritenuto il primo, che ha pena edittale fino a cinque anni di reclusione, mentre per il

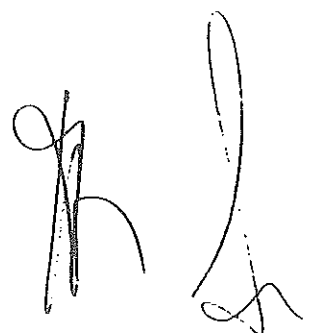
secondo, sia pure nello schema di una configurazione specifica di concorso formale, il massimo edittale è di dodici anni di reclusione.

L'effetto della tesi del tribunale sarebbe, quindi, di sguarnire la prevenzione primaria rispetto agli eventi, in sé pericolosi, di tutte le forme tipiche di disastro, omologando sul piano pratico queste all'ipotesi di disastro innominato, prevista dall'art.434 c.p..

Si dice di un'omologazione sul piano pratico perché nella casistica giudiziaria reati di disastro innominato sono stati ravvisati quasi esclusivamente nella configurazione colposa che può ricavarsi in relazione a sinistri stradali clamorosi, nei quali la clamorosità deriva dal numero delle vittime.

Insomma, non perché questa sia la previsione legislativa ma perché di fatto non capita di ravvisare eventi di pericolo atipici, scissi dagli eventi di danno, reati di disastro atipico la giurisprudenza ne ha registrati solo in concomitanza dei reati di danno.

Per la coesistenza predetta e per essere, in genere, la pena dei reati di danno maggiore di quella del reato di disastro, l'accertamento di questo nei casi concreti è sicuramente risultato laborioso e controvertibile ma di quasi nessuna incidenza agli effetti della pena.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page.

A questo punto cade a proposito la seguente annotazione, il cui specifico rilievo emergerà meglio in seguito.

In questo processo, che si ricollega ad un evento che è stato un grande lutto della collettività, che suscita panico, smarrimento e forte coinvolgimento emotivo, anche a rievocarlo dopo anni, e fa esprimere voti perché fatti simili non si ripetano, per cui comprensibili sono i moti dell'opinione pubblica, in questo processo - si diceva - non si è fatto risparmio di retorica e di discorsi suggestivi, fino a dare ad essi uno spazio tale da porre in ombra o confondere i veri nodi del giudizio, nodi riguardanti da una parte i nudi fatti, da meditare e capire più che da ricostruire, e dall'altra l'applicazione di norme, relative alla colpa ed alla causalità, complesse e di difficile applicazione ma quotidianamente interpretate e sperimentate (cosicché a poco serve la lunga e non originale e, tuttavia, a volte bizzarra trattazione, che ne fa la sentenza appellata).

Taluni protagonisti del processo, però, hanno preferito nel pubblico dibattito parlare quasi solo di diritti costituzionali: materia altissima, cui gli onesti cittadini si accostano con spirito puro.

L'enfasi dei discorsi, che non aiuta il giudice ad emettere la giusta sentenza, ha ampiamente strumentalizzato la suggestione dei temi astratti e della parola disastro, che nel senso comune evoca vittime e distruzioni ma che nel diritto penale ha un senso ristretto a designare

eventi pericolosi, come un incendio o un crollo di edificio o, appunto, la caduta di un aereo, fatti che possono, tuttavia, risolversi senza vittime o danni rilevanti, secondo l'agire del caso, a volte maligno ed a volte propizio (si possono ipotizzare minime varianti della traiettoria dell'aereo, dopo l'eiezione del pilota, per le quali la sua caduta si sarebbe risolta in un fatto di cronaca di secondario rilievo, presto dimenticato).

La strumentalizzazione delle parole ha qualche volta fatto aleggiare, sia pure come per un lapsus, il termine strage.

Secondo il senso comune si può ben dire che l'aereo caduto a Casalecchio di Reno ha fatto una strage.

Ma è oltremodo mistificatorio, per chi parli il linguaggio giuridico, fare intendere che gli imputati abbiano potuto rendersi colpevoli di una strage e siano per questa giudicati.

La strage, in senso giuridico, si ha solo quando colui che agisce abbia la volontà di uccidere gente a caso, così da creare un pericolo collettivo.

Per tendere ad una maggiore chiarezza, confrontandosi con fatti, si afferma che la vicenda dell'aereo disintegratosi con i suoi passeggeri nel cielo di Ustica e quella dell'aereo caduto a Casalecchio di Reno hanno in comune le molte vittime e la connessione col volo ma dal

punto di vista dell'agire umano, data la condotta che è attribuita agli imputati, sono non raffrontabili.

Fosse anche quella di Ustica una vicenda non determinata da una volontà mostruosa ma prodotta da un agire colposo, egualmente non raffrontabile con quell'agire sarebbe la condotta colposa che, a tutto concedere, si può attribuire agli imputati di questo il processo.

L'avaria dell'aereo in volo e l'emergenza.

Ipotesi di colpe individuali.

Qui non si perseguono i responsabili di avere volto in tragedia un volo, che procedeva sicuro, né si perseguono i responsabili di un'avaria e, quindi, della caduta di un aereo ma si perseguono tre uomini, e tra essi soprattutto il pilota, che quell'avaria subirono.

Il pilota, la cui condotta anzitutto si esamina, fu colui che per primo e più sicuramente dall'avaria, da lui non cagionata, fu esposto al pericolo.

Quella sua condotta, giusta o sbagliata, fu determinata solo dalla necessità di fronteggiare il pericolo che l'avaria creava, l'avaria che in nessun modo - si ripete - il pilota come nessuno degli altri imputati aveva contribuito a determinare.

Gli imputati, ancora per ragionare sul concreto, ebbero una posizione paragonabile a quella del pompiere di fronte all'incendio o del

medico che soccorre un ferito o dell'automobilista che all'incrocio
veda non rispettata la sua precedenza.

Il pompiere, il medico e l'automobilista possono versare in colpa in relazione a quanto è loro dovere di fare, ma non vanno confusi con l'incendiario, col feritore o con l'utente della strada che non rispetta la precedenza.

Inoltre, è pacifico in diritto che al pompiere non si può fare colpa di non avere attuato qualcosa che richiedesse assoluto sprezzo del pericolo, al medico non si può fare colpa di non avere agito come un mago della chirurgia ed all'automobilista non si può fare colpa di non avere attuato, nella reazione quasi istintiva, la manovra di salvezza più felice.

Le condotte degli imputati sono state vagliate da esperti dell'aeronautica e del pilotaggio su incarico dei magistrati e, come si vedrà, nessuno ha riscontrato in esse chiari errori o imprudenze.

Questo processo, quindi, se non se ne stravolgono i termini, non si presta alle grandi affermazioni di principio e non può avere un effetto riparatorio in qualche modo proporzionato alla tragicità degli eventi, che sono alla sua origine.

Nelle indagini furono approfondite ipotesi di colpe di maggiore spicco, ma senza risultato, cosicché il processo a carico di Viviani,

Brega e Corsini è, se così si può dire, un processo residuale: in esso si esaminano eventuali errori o imprudenze individuali ma non vengono in questione né l'idoneità dell'aereo al volo, né la serietà delle revisioni e dei collaudi e neppure i pericoli in senso oggettivo e statistico connessi con la localizzazione degli aeroporti in prossimità degli abitati.

Esso, non solo fuori delle aule giudiziarie, è stato gravato di implicazioni, alle quali non sembra affatto corrispondere e che hanno rischiato di trasformarlo in un irrazionale rito esorcistico o espiatorio o peggio.

Una società civile, permeata dal diritto, non può volere in Viviani, Brega e Corsini dei colpevoli per forza, ma deve loro garantire un giusto e sereno giudizio nella sede propria, attraverso tutti i gradi che l'ordinamento prevede.

Questi gradi sono plurimi, nella nostra tradizione fin da tempi antichi, non per dare spazio alla cavillosità dei causidici ma per corrispondere ad una delle alte acquisizioni del pensiero che riflette su sé stesso: la consapevolezza che ogni conclusione ridiventa ipotesi che consente un ulteriore approfondimento.

Com'è per essa che può aversi un pensiero scientifico in progresso così è per essa che un giudice di appello deve svolgere il suo

compito libero, come Galileo, ma per dovere del suo ufficio prima che per desiderio di conoscenza e verità, dal condizionamento dello sconcerto che una sua affermazione, opposta a quella precedente, può suscitare, nonché consapevole che anche la sua affermazione potrà ancora da altri essere criticata, approfondita ed eventualmente ribaltata.

I controlli, quando investono non solo il puro pensiero ma anche l'agire pratico, ed il giudizio è sia pensiero che agire pratico, possono fare emergere sia gli errori della conoscenza ed i vizi logici sia altri fattori delle eventuali asserzioni erronee.

Il discorso precedente, almeno nella parte riguardante le suggestioni che nel processo sono state fatte dilagare, e quanto ancora prima si è osservato, circa l'argomentare della sentenza appellata in ordine alla configurazione del reato di disastro aviatorio e, più in particolare, circa l'individuazione dell'evento di esso, servono a cogliere, a parere della corte, l'agire di un fattore irrazionale nel processo complessivamente nonché nella predetta sentenza.

Già il pubblico ministero, pur nella difficoltà di formulare una imputazione lineare ed aderente al semplice dettato normativo, ha voluto che il processo si facesse all'insegna del disastro aviatorio.

La pubblica accusa e le parti civili hanno in seguito enfatizzato, come si è detto, il rilievo dell'imputazione relativa al predetto titolo di reato.

Fatto sta che la sentenza appellata ha pronunciato la condanna per esso, lo ha valutato come violazione più grave nell'ambito del concorso formale con l'omicidio colposo plurimo e nella motivazione ha sostenuto la pronunciata condanna con un impegno verbale, cui non corrisponde la validità degli argomenti, troppo scopertamente forzati.

Il processo è rimasto quello del disastro aviatorio, altisonante e suggestivo, ma non può che esserci un sofisma nella motivazione della sentenza, che arriva ad affermare la colpevolezza degli imputati attraverso una interpretazione fortemente restrittiva, come pare di avere mostrato, della norma incriminatrice.

E' quanto di più strano che un'affermazione di colpevolezza abbisogni di essere sostenuta con una interpretazione restrittiva della norma penale, sempre in precedenza rigettata, e che per dimostrare, invece, la doverosità di un giudizio assolutorio, si renda necessario riaccreditare, come qui si è fatto, la tradizionale interpretazione, che segue la linea del rigore.

Ridotto all'essenziale, il discorso della sentenza appellata è il seguente.

Vi fu un'avaria dell'aereo che lo destinava a cadere; l'aereo poteva, tuttavia, essere temporaneamente tenuto in volo; il pilota utilizzò questa possibilità; la caduta dell'aereo, com'era inevitabile, avvenne e quando avvenne colpì una scuola; la caduta, se fosse avvenuta altrove, sarebbe stata solo cagionata dall'avaria; essa, però, avvenne su una scuola, verso la quale il pilota portò l'aereo dopo l'avaria; va concluso che la caduta, che colpì la scuola, fu cagionata anche dal pilota.

Si potrebbe tagliar corto e dire che non v'è chi, ad occhi aperti, non distingua la caduta dai suoi effetti e che non sappia capire che a cagionare la caduta dell'aereo restò sempre e solo l'avaria e che il pilota contribuì, in ipotesi, a fare in modo che la caduta cagionasse il danno alla scuola ed a quelli che essa ospitava.

Non ci si esimerà, tuttavia, da un discorso analitico.

L'evento del reato di disastro

La conclusione, cui perviene la sentenza, richiede per reggersi che si selezioni e specializzi l'evento mediante quella piccola aggiunta, che accompagna la parola caduta: la caduta che colpì la scuola.

Di qui la necessità di porre la premessa, che giustifichi quella selezione dell'evento in base all'elemento aggiuntivo.

Tale necessità viene soddisfatta dalla sentenza con quell'assunto di diritto, anomalo e controcorrente e - si ribadisce - errato, secondo il quale ad integrare l'evento del disastro aviatorio non basta la caduta dell'aereo ma concorrono gli effetti straordinariamente gravi e complessi di essa e, quindi, di fatto gli eventi di danno.

Questa premessa di diritto non è però sufficiente, giacché ugualmente si potrebbe obiettare che la caduta dell'aereo, anche in un momento diverso ed anche altrove, avrebbe potuto colpire una scuola o un condominio o altro edificio affollato o un treno passeggeri, o un pullman di gitanti o singole persone.

Ripugnerebbe (invero non a tutti, dato che una parte faticosa dell'istruttoria anche predibattimentale si è svolta sul tema se il Viviani con l'aereo in avaria dovesse andare a Villafranca piuttosto che a Bologna) ripugnerebbe - si diceva -, a chi non fa, bisogna aggiungere, questioni di campanile anche per le sciagure, fare colpa agli imputati di avere contribuito, non per la deliberata scelta di colpire l'uno piuttosto che l'altro, a che una sciagura accadesse a Casalecchio di Reno piuttosto che altrove.

La sentenza appellata sa tutto ciò, giacché in un suo passaggio molto appropriatamente puntualizza, seppure a fini di accusa, che in certe situazioni è la categoria di eventi, che può essere prevista da un soggetto in rapporto ad una causa, e non lo specifico evento, condizionato da una serie di fattori casuali, che solo poi si constata ed al quale esclusivamente appartiene come accidente l'entità del danno.

Sa, insomma, che si può obiettare che il pilota non aveva motivo di non fare uso della residua capacità di volo dell'aereo, perché la sua previsione poteva essere che l'aereo stesso, cadendo in qualsiasi istante dell'arco di tempo del suo volo ed in qualsivoglia dei luoghi possibili, recasse danno a cose e persone mentre la sua previsione non poteva essere relativa alla specifica forma che il danno avrebbe assunto e tanto meno alla gravità di esso.

Per arginare questa obiezione la sentenza stabilisce un secondo presupposto, stavolta di fatto, della sua conclusione.

Lo fa meramente affermando l'esistenza di una zona *palesamente disabitata*, in cui la caduta dell'aereo, non malamente ma felicemente indirizzata dal pilota, sarebbe avvenuta senza *effetti straordinariamente gravi e complessi* e senza danno.

Anche questa affermazione è infondata, come si è già visto e come ulteriormente si dimostrerà.

I presupposti, uno di diritto ed uno di fatto, della conclusione del tribunale circa l'attribuibilità agli imputati dell'evento del disastro aviatorio, vengono meno e la conclusione stessa è, quindi, immotivata.

La sola accettazione della premessa di diritto, che la corte, col conforto di una giurisprudenza costante e, pare, di incontrastabili argomenti, ritiene esatta e che si contrappone a quella del tribunale, comporta che la conclusione di detto giudice risulti anche errata.

A maggiore ragione così è se si reputa erronea o anche solo indimostrata l'affermazione dell'esistenza di quel luogo palesemente disabitato.

Gli accadimenti eccezionali, tanto più se tragici, possono riuscire difficili da analizzare.

Un po' come fa chi simula in scala ridotta grandi fenomeni, al fine di poterli meglio studiare, per avere un riscontro della conclusione, alla quale si è giunti, si ragionerà ora attorno ad un caso teorico, che si ritiene ponga gli stessi problemi di quello vero, oggetto del processo, ma che presenta relazioni tra causa ed effetto rientranti in un'ottica più comune ed un evento molto meno tragico.

L'art. 703 c.p. prevede una contravvenzione, che punisce chi in luogo abitato o nelle sue adiacenze spara armi da fuoco o compie analoghi atti *pericolosi*.

In formato minore, ma solo perché prevede una contravvenzione in rapporto a fatti che valuta di contenuto rilievo, la norma ha la stessa struttura e lo stesso fine di quelle che prevedono i reati di disastro: previene le condotte pericolose per prevenire gli eventi di danno.

La prevenzione non è garantita, come dimostra l'immancabile notizia ad ogni fine anno di qualche morto, dovuto alla consuetudine degli spari.

Non risulta che sia mai stato seriamente sostenuto che la punibilità dell'agente per la contravvenzione in questione dipenda da una valutazione dell'effettivo pericolo e dal verificarsi di eventi di danno.

La Cassazione, non diversamente da chiunque si attenga al chiaro dettato normativo e comprenda che la sua efficacia dipende dall'essere il divieto incondizionato, anche in relazione alla contravvenzione dell'art. 703 ha affermato che trattasi di fattispecie di pericolo presunto.

Si ipotizzi che Caio si accinga allo sparo vietato e che Mevio intervenga materialmente per impedirglielo.

Si ipotizzi, ancora, che l'intervento di Mevio sia maldestro e che Caio spari ugualmente.

Per l'intervento di Mevio sulla mano armata di Caio il colpo, che questo si accingeva ad indirizzare verticalmente in aria, parte orizzontalmente e ferisce taluno.

Secondo l'ordine di idee, espresso nella sentenza appellata, cioè perché senza l'intervento di Mevio il proiettile sparato da Caio sarebbe andato nello spazio disabitato e perché l'evento del reato di pericolo non è solo lo sparo ma anche il suo effetto, cioè quanto è stato determinato dall'azione di Mevio, questo si sarebbe senz'altro reso responsabile non solo delle lesioni colpose, cioè dell'evento di danno, ma anche dello sparo, cioè dell'evento di pericolo.

E' però inconfutabile che l'azione di Mevio non è stata il cagionare lo sparo ma è stata un'azione che ha determinato solo la direzione del proiettile e, quindi, l'evento di danno.

L'esplosione del colpo è azione che rimane solo di Caio.

L'esempio pare avere perfetto parallelismo con la fattispecie concreta di questo processo e, certo, non rileva che in esso si sia individuato in Caio l'autore dello sparo, giacché anche in questo processo avrebbe potuto esserci un altro imputato, cioè colui che cagionò o non prevenne l'avaria e cagionò, quindi, la caduta dell'aereo, nel

senso che tutti, non solo i teorizzatori di teorie destinate a valere una sola volta, possono comprendere.

L'esempio dimostra, poi, che può contribuire a cagionare un evento di danno un soggetto estraneo all'evento di pericolo, che pure dell'altro evento sia antecedente causale imprescindibile.

Soprattutto dall'esempio, come sotto una lente di ingrandimento, emerge la forzatura del diritto, che il tribunale ha dovuto operare per condannare gli imputati per il reato di disastro.

Come ingiustificabile e, quindi, forzato sarebbe sostenere che l'evento della contravvenzione dell'art. 703 non è lo sparo ma è lo sparo più qualcosa d'altro, così ingiustificabile e forzato è sostenere che l'evento del delitto dell'art.428 non è la caduta dell'aereo ma questa più qualcosa d'altro.

E come nell'esempio il colpo di pistola, fattore materiale del ferimento, resta attribuibile solo a Caio, nonostante l'intervento di Mevio, perché questo ne condiziona solo le modalità e l'effetto, così nella fattispecie del processo la caduta dell'aereo resta solo attribuibile a chi la cagionò tramite l'avaria e non agli imputati, che solo ne avrebbero condizionato, cosa da dimostrare, modalità ed effetti.

Pare con tutto quanto prima detto di avere solo dato forma verbale alla scoperta infondatezza degli argomenti, che nella sentenza appellata motivano la condanna degli imputati per il reato di disastro aviatorio colposo, e pare di avere anche dimostrato come quella condanna non sia altrimenti motivabile, perché l'argomentare corretto porta all'assoluzione degli imputati medesimi.

L'omicidio colposo con pluralità di morti e feriti

Le questioni fin qui trattate e risolte non sono quelle centrali del processo, per quanto, come detto, al reato di disastro abbiano attribuito imprescindibile rilievo la pubblica accusa e le parti civili e per quanto anche la sentenza appellata di esso dia analoga valutazione.

Agli imputati ed al responsabile civile poco risultato darebbe l'assoluzione da detto reato, se ugualmente la condanna fosse pronunciata per l'omicidio colposo plurimo.

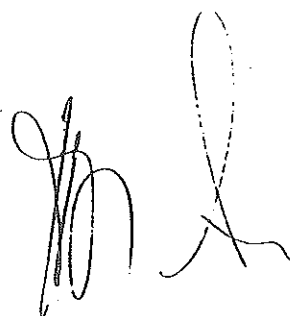
Tuttavia, giustificata o meno, l'enfasi, di cui è stato caricato il tema del reato di disastro, ha reso necessaria la trattazione fatta.

Essa potrebbe anche aprire la prospettiva, nel caso di fasi processuali successive, di avere un processo alleggerito, nel quale ci si possa concentrare sull'essenziale, senza quella dispersione su una

molteplicità di temi, che li ha tutti immersi nella stessa indifferenziata nebulosità.

La predetta trattazione ha consentito, inoltre, di fare emergere taluni caratteri della sentenza appellata, fra cui quello di essere estesissima e puntualissima nell'inventariare elementi di fatto, che restano di mero contorno, di essere estesissima nei riferimenti teorici, che possono tranquillamente darsi per presupposti, tanto fanno parte dello strumentario quotidiano del giudice, mentre riesce, ove le serva, a cassare come con un tratto di penna non solo una consolidata e ben motivata tradizione interpretativa ma anche un intero sistema normativo, perché questo, come pare di avere dimostrato, sarebbe l'effetto dell'intervento del tribunale di Bologna sui reati di disastro e sul sistema nel suo complesso dei reati di pericolo presunto, che nel codice penale comprende non poche fattispecie oltre quelle dei reati predetti.

Nell'ambito della trattazione, che precede, si ritiene essenziale quanto acquisito quando si è detto che la strutturazione dell'accusa non ha ragionevoli e sostenibili alternative rispetto al prendere atto che la caduta dell'aereo fu cagionata da fattori in nessun modo attribuibili agli imputati, che vi furono ulteriori eventi materialmente cagionati da quella caduta, cioè un incendio, morti e ferimenti, e che



gli imputati potrebbero solo avere contribuito a determinare tale incendio, tali morti e tali ferimenti.

Posto, dunque, che gli imputati non cagionarono la caduta dell'aereo, le loro condotte potrebbero avere avuto solo rilievo di concausa degli altri eventi.

La tesi difensiva, riproposta con gli appelli e già ricordata, richiede di esaminare se effettivamente quel rapporto concausale, nei limiti precisati, ci fu e richiede di esaminare, in caso affermativo, se le condotte, distintamente considerate, perché ogni imputato agì individualmente, ebbero natura colposa.

L'avaria del motore e il fuoco a bordo

La vicenda, consumatasi la mattina di quel 6 dicembre 1990, ebbe nei suoi tratti essenziali uno svolgimento che il processo ha ricostruito con certezza e che non ha lasciato margini di controversia.

Così, è pacifico che l'aereo pilotato dal Viviani improvvisamente manifestò un difetto di funzionamento meccanico, quello che il Viviani medesimo poco dopo, parlando via radio, chiamò con espressione di gergo "piantata motore".

Nel processo sotto il profilo tecnico si è discusso se il difetto sia consistito in un completo spegnimento del motore a reazione o in un repentino e considerevole calo del suo rendimento, tale da farne mancare l'effetto propulsivo.

E' stato, però, considerato certo che il difetto vi fu e si manifestò al pilota come una repentina decelerazione per improvvisa mancanza di propulsione (gergale ma usata anche nel manuale di volo e pienamente espressiva ed aderente al fatto, quindi, l'indicazione data via radio dal pilota: piantata motore).

Il difetto di funzionamento del motore fu dovuto, come hanno detto periti e consulenti, ad un manchevole afflusso di carburante.

Tale manchevole afflusso a sua volta fu determinato da un guasto nell'impianto di alimentazione, con ogni probabilità localizzato nel tratto dell'alta pressione, che comportò una parziale perdita del carburante all'esterno.

Il guasto non ha potuto essere individuato in modo specifico neppure con l'esame, fatto dai periti, delle parti meccaniche del relitto.

La sua esistenza è stata dedotta, con riferimento ad una fase anteriore alla "piantata motore", dalle dichiarazioni di tale Montaguti, testimone anche al dibattimento, a dire del quale, mentre si trovava in viaggio in macchina nella zona di Massa Finalese, senti

il rumore di un aviogetto e ne fu interessato per avere avuto trascorsi in aeronautica, cosicché guardò con attenzione e vide un aereo (va ricordato che la missione affidata al Viviani prevedeva un volo a bassa quota), che riconobbe per un MB 326 e sulla coda del quale, alla base della deriva verticale, notò una strana luminosità biancastra.

Gli esperti hanno ritenuto che la piantata motore si produsse in coincidenza con un repentino aumento della fuoruscita di carburante dall'impianto di alimentazione ed hanno ritenuto che la fuoruscita in seguito si stabilizzò.

Il protrarsi del guasto, con riferimento alla fase del volo successiva alla "piantata motore", è stata desunta da qualche dato, indicante un certo eccesso di consumo di carburante, trasmesso via radio dal pilota, nonché, con riferimento più specifico alla parte finale del volo su Bologna, da testimonianze di persone che osservarono l'aereo nonché, in modo oggettivo, dal fuoco che si sviluppò quando il pilota stesso, ormai compiendo le ultime manovre preparatorie al prossimo atterraggio, comandò l'estrazione del carrello di atterraggio.

Un continuo o intermittente parziale infiammarsi fuori dell'aereo del carburante, che fuoriusciva dal condotto di alimentazione, si riversava all'interno di un settore della fusoliera e da questa all'esterno, con ogni probabilità vi era stato anche prima

dell'estrazione del carrello (la testimonianza tecnicamente qualificata del tenente elicotterista Bertuzzi ha descritto l'aereo, giunto sulla verticale dell'aeroporto di Bologna, con fiamme intermittenti e scia di fumo bianco all'ultimo terzo della fusoliera).

E', però, da considerare certo, come ha fatto anche la sentenza appellata, alla stregua delle concordi indicazioni degli esperti, che fu in coincidenza con quell'estrazione, che il fuoco interessò, a differenza di prima, anche l'interno dell'aereo e gli impianti dei comandi, cosicché l'aereo stesso in breve tempo risultò per il pilota governabile con difficoltà e, poi, del tutto ingovernabile.

Gli esperti hanno spiegato che l'estrazione del carrello provocò una decelerazione, la quale, associandosi all'assetto inclinato dell'aereo in fase di discesa, incrementò la fuoruscita di carburante, per il riversarsi di quello prima accumulatosi in parti interne dell'aereo stesso, ed hanno spiegato che quell'estrazione soprattutto provocò nuove turbolenze dei flussi dell'aria e la polverizzazione di parte del carburante fuoriuscente nonché, quindi, la formazione di una miscela omogenea di combustibile e comburente, che si infiammò verso coda a contatto con il getto caldo del motore: la fiamma risalì via via lungo l'esterno della fusoliera, fino a raggiungere i punti di fuoruscita del carburante, e da essi passò all'interno, ove produsse effetti meccanicamente devastanti.

Alle 9,29,37 il Viviani, che doveva avere appena comandato l'estrazione del carrello, a chi è in ascolto dice parole, come le altre rimaste registrate, significative del fatto che ritiene ormai conclusi i messaggi radio, in relazione alla strettissima imminenza dell'atterraggio.

Poco più di un secondo dopo, alle 9,30,57, il Viviani riprende, però, a parlare via radio per dire: "Ho delle forti vibrazioni, ho i comandi laschi mi sa che mi lancio".

Pochissimo dopo dice: "I comandi sono ingovernabili, bestiale, cazzo".

Ancora dopo qualche attimo: "Non va più il roll, neanche con il trim...ecco con il trim va...con il trim va".

Infine, alle 9,31,44 dice: "Merda, mi lancio".

Effettivamente, nel dire queste ultime parole, il Viviani azionò il relativo comando e venne espulso dall'aereo.

Questo mutò direzione e con una traiettoria irregolare giunse a colpire la scuola. L'ultima fase del volo fu documentata con un occasionale filmato.

Nel processo, come sono rimasti pacifici e certi i fatti oggettivi della perdita di carburante, della "piantata motore", del successivo anomalo funzionamento del motore stesso (su cui si dovrà tornare), del fuoco innescatosi per l'estrazione del carrello e del totale guasto dei comandi, così è rimasto certo ed indiscusso che tutti questi fattori furono subiti dal pilota (non dicasi dal Brega e dal Corsini a terra) e non furono in alcun modo da lui o da loro cagionati.

LA GESTIONE DEL VOLO IN EMERGENZA

Il pilota dovette rapportarsi alle anomalie di funzionamento del mezzo, che non poteva eliminare, e dovette scegliere cosa fare in presenza di esse e compatibilmente con esse.

Nel linguaggio tecnico è stato detto che la piantata motore manifestò un'emergenza, cioè una situazione di pericolo, cosicché la condotta del pilota fu di gestione dell'emergenza.

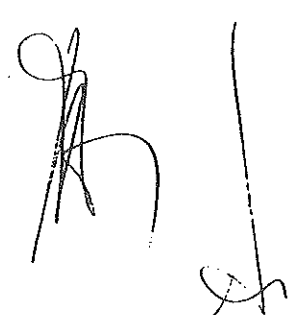
Ciò che il pilota scelse e fece fu di continuare a pilotare l'aereo, mal funzionante, per portarlo all'atterraggio all'aeroporto idoneo, che ritenne meglio raggiungibile: quello di Bologna.

Il suo agire non conseguì il risultato dell'atterraggio per l'insorgere, nella fase ormai attuativa di questa manovra, dell'incendio distruttivo dei comandi.

Fatta la ricognizione di questi essenziali punti fermi, resta da cogliere quali elementi della condotta del Viviani abbiano consentito all'accusa la formulazione delle imputazioni a suo carico ed al primo giudice di pronunciare la di lui condanna.

Dopo quanto si è detto a proposito del fatto in sé della caduta dell'aereo ed a proposito della connessa imputazione di disastro, l'esigenza dell'approfondimento si pone, per quanto riguarda il nesso di causalità, in rapporto agli altri eventi mentre, per quanto riguarda la colpa, si pone in rapporto a tutti gli eventi, giacché la mancanza di essa avrebbe implicazioni assolutorie generali.

Non c'è dubbio, infatti, che la colpa del Viviani, nonché quelle degli altri due imputati, siano state unitariamente configurate agli effetti di tutti i reati, tant'è che le condotte sono descritte solo nelle imputazioni di disastro e sono, poi, solo richiamate in quelle di incendio colposo e di omicidio colposo plurimo.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

Appare opportuno concentrare l'attenzione sulla posizione del Viviani, perché quelle degli altri due coimputati hanno rispetto ad essa un carattere, almeno parzialmente, dipendente.

E' opinione della corte che sia la disorganicità, oltre che una serie di più specifiche incongruenze, a caratterizzare la parte dell'imputazione di disastro aviatorio a carico del Viviani, che dovrebbe descrivere, anche agli effetti delle altre imputazioni, la sua condotta colposa.

Detta imputazione accumula molteplici segmenti di condotta non vagliati e non organizzati in base ad una linea accusatoria ragionata e coerente.

La serie di segmenti di condotta, che l'imputazione elenca, risultano enucleati nelle indagini tecniche, che però ne fanno una trattazione atomistica.

Nella stessa maniera atomistica quei segmenti di condotta sono riportati nell'imputazione, con l'aggravio di taluni fraintendimenti e forzature.

Quello, però, che soprattutto pare difettare nell'imputazione è la selezione secondo il loro rilievo causale degli spezzoni di condotta.

Ciò risulterà più chiaramente in seguito, così come risulterà che la sentenza uniforma il suo carattere a quello delle imputazioni e non seleziona i temi di fatto di vero rilievo rispetto ai rami secchi, mentre tutto pone sullo stesso piano, cosicché lunghe trattazioni vengono dedicate a fatti irrilevanti.

La sentenza, inoltre, diluisce e disperde i fatti e le questioni essenziali in una sovrabbondanza di digressioni teoriche di incerto rilievo e talvolta di incerto fondamento nonché nella ripetizione di espressioni enfaticamente assertive sia delle colpe, che non dimostrano, sia dell'essere le scelte degli imputati gravide di sviluppi luttuosi e ciò troppo sottacendo le avverse circostanze, la loro forza ed il loro concatenarsi.

Non può che stupire il fatto che la sentenza tanto insista sulla gravità delle colpe, spesso dando l'impressione di confonderla con quella degli eventi (anche una piccola colpa può cagionare immensi lutti, se si inserisce nell'azione di un fattore meccanico o naturale di grande potenza), e mai una volta si soffermi a considerare che, come l'automobilista il cui diritto di precedenza non sia da altri rispettato, il pilota subì un pericolo creato da altri o da un avverso caso e quel pericolo dovette fronteggiare con rapide decisioni da ragguagliare ad una situazione, che si vedrà esorbitare da preventive ipotizzazioni.

La tesi di una condotta doverosa

Il carattere di questo giudizio di appello, nel quale il devoluto riguarda la fondatezza dell'affermazione di colpevolezza degli imputati, nei limiti della configurazione che essa ha assunto nella sentenza di primo grado, richiede di ricostruire tale configurazione.

Di detta sentenza si è avuta occasione di riportare un brano del paragrafo intitolato "Le imputazioni".

Quel brano bisogna, ora, riprendere dove dice: *"La tesi accusatoria individua il cuore del comportamento colposo del pilota nell'aver deciso di dirigere l'aeroplano portatore di un'avaria gravissima (...) sul cielo di Bologna, per tentare un atterraggio di emergenza anziché operare l'immediata eiezione dall'aeroplano indirizzando lo stesso, quand'era ancora governabile, su zona palesemente disabitata.*

La sentenza non individua, oltre il cuore, altri accessori del comportamento colposo del pilota né essa perviene a dare alla colpa dell'imputato una configurazione distinguibile da quella che enuclea dall'imputazione.

Ci si atterrà, quindi, alla tesi che la sentenza appellata individua nell'imputazione e fa propria e se ne svilupperà l'analisi giuridica.

La tesi indica una duplice condotta (l'indirizzare l'aereo e l'eiettarsi del pilota), che pone come doverosa, e contrappone ad essa la condotta effettivamente tenuta dal Viviani.

La connotazione colposa di questa condotta consisterebbe, proprio, nell'essere essa diversa da quella doverosa.

Implicito nella predetta tesi si deve ritenere, poi, che la condotta, indicata come doverosa, avrebbe non solo evitato l'impatto dell'aereo contro la scuola G. Salvemini e quanto ne seguì, ma avrebbe evitato anche altri eventi della medesima categoria.

E' ovvio che la scuola e le persone, in essa presenti, non avrebbero corso rischi, se il pilota avesse fatto cadere l'aereo in un altro luogo.

Resta, però, da dimostrare che la condotta, che si dice doverosa, avrebbe escluso altri rischi.

Ove la dimostrazione non riesca, bisogna trarne le dovute conseguenze giuridiche.

Riguardo al *cuore* della condotta colposa del pilota, pare che la formulazione, prima trascritta, tolta dalla sentenza impugnata, manifesti una lacuna.

Essa pone come dato indiscutibile che sia bastato portare l'aereo in *gravissima avaria sul (nel) cielo di Bologna* perché ne conseguissero i ricordati eventi luttuosi.

Anche questa è, invece, un'ipotesi da dimostrare.

Sotto il profilo del fatto la lacuna sta nella mancata menzione dell'incendio, innescatosi quando l'aereo stava per atterrare.

Non ci fosse stato tale incendio, devastatore dei comandi, l'aereo avrebbe atterrato all'aeroporto di Bologna nonostante la gravissima avaria (la valutazione di gravità, quindi, perché non risulti solo suggestiva, va accompagnata da debite precisazioni).

L'antecedente causale immediato, che fece cadere l'aereo su una scuola di un paese della cintura di Bologna non fu, perciò, l'avaria, con la quale il pilota condusse l'aereo da una zona a nord di Ferrara fino a detta città, ma fu una ulteriore avaria, che si innestò sulla prima.

Si vedrà che l'incendio e la distruzione dei comandi non erano una progressione inevitabile, solo che si protraesse il volo, della perdita di carburante e del cattivo funzionamento del motore, cioè delle sole avarie con cui il Viviani volò tra Ferrara e Bologna.

Solo per debito di chiarezza e non perché sul punto ci possano essere dubbi, va escluso che la tesi accusatoria o la sentenza giungano alla radicale, quanto insostenibile, affermazione che mai un aereo vada portato all'atterraggio quando è in avaria.

Si vedrà come il manuale di volo dia l'indicazione di portarsi all'atterraggio in relazione a talune avarie.

Poiché, tuttavia, il fondamento delle norme tecniche di quel manuale non è indiscutibile, si aggiungerà qualche ulteriore considerazione.

Nelle cronache sono ricorrenti, cosicché si tratta di comuni cognizioni, gli episodi di aerei che tornano ad atterrare dopo il decollo per il manifestarsi di un'avaria o che, comunque, giungono all'atterraggio in condizioni compromesse anche da gravi guasti (ad esempio, uno o più motori in fiamme).

In casi del genere, quando l'atterraggio riesce, capita di sentire elogiare il sangue freddo e l'abilità del pilota, ma non risulta che a lui si muovano contestazioni, alle quali non si saprebbe quale base dare, per avere compiuto qualcosa di vietato o imprudente o comunque colposo.

Ancora per solo debito di chiarezza si precisa che le imputazioni e la sentenza neppure giungono a sostenere che gli atterraggi degli aerei

in avaria non possano avvenire nei comuni aeroporti, fra i quali quello di Bologna.

Né esse potrebbero fondatamente sostenere che gli aerei in avaria, diretti all'atterraggio in un comune aeroporto, non possano sorvolare l'abitato, che normalmente è prossimo aeroporto stesso, quando addirittura non lo circonda, com'è secondo le comuni cognizioni.

Data la posizione di quasi tutti gli aeroporti rispetto ai centri abitati, affermare che un aereo in avaria non possa sorvolare ai fini dell'atterraggio un centro abitato equivarrebbe a negare la possibilità stessa dell'atterraggio ed equivarrebbe all'implicita e assurda condanna a morte dei passeggeri dell'aereo, pilota compreso, condanna che avrebbe, però, ben scarse prospettive di esecuzione per essere affidata allo stesso condannato.

Quanto detto non pare debba mutare nel caso che l'avaria sia gravissima, ove non ne derivi, cosa improbabile, la certezza dell'impossibilità dell'atterraggio.

Nei singoli casi il problema non è di collocare l'avaria in una scala di gravità bensì di stabilire ed esplicitare il suo nesso con le successive manovre, fra cui quelle necessarie per l'atterraggio.

Nel caso del Viviani, quindi, dire che l'avaria fosse gravissima equivale a fare affermazione di un dato neutro, ove non si espliciti il

nesso di essa con la eseguibilità delle manovre che il pilota, decidendo in presenza dell'avaria stessa ed, anzi, a motivo di essa di dirigersi all'atterraggio aeroporto di Bologna, si pose nella necessità di compiere.

Come già rilevato, l'imputazione e la sentenza non si concentrano su questo nesso e collegano, piuttosto, il carattere colposo della scelta del Viviani di andare all'atterraggio con l'aereo in avaria all'aeroporto di Bologna al fatto che con questa scelta egli non ottemperò ad un dovere: quello *"di operare l'immediata eiezione dall'aeroplano indirizzando lo stesso - ancora governabile - su zona palesemente disabitata"*.

Ci si deve chiedere se sia dimostrabile e dimostrato che quella condotta fosse doverosa e ciò equivale chiedersi in cosa sia stato individuato o sia individuabile il fondamento dell'asserita doverosità.

Quando l'imputazione e la sentenza dicono che il Viviani doveva eiettarsi dall'aereo, esprimono per lui una sollecitudine sospetta, tanto più che aggiungono che doveva farlo *immediatamente*.

Su questo secondo aspetto si tornerà.

Ora va rilevato che, se l'imputazione per il suo carattere non consentiva puntualizzazioni, la sentenza, che al pari dell'imputazione ha affermato che il pilota doveva eiettarsi, non poteva esimersi dal

considerare, come pianamente ha fatto serbando sul punto un completo silenzio, che l'eiezione dall'aereo (solo taluni aerei militari sono dotati del necessario congegno) non è un'operazione alla quale il pilota possa determinarsi disinvoltamente e senza fare i conti con taluni fattori, fra i quali il proprio istinto di autoconservazione.

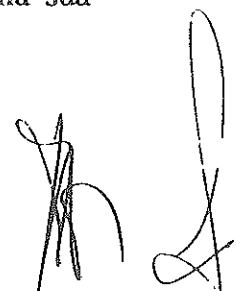
La decisione ha due presupposti congiunti: uno è che sia ormai da considerare inevitabile che l'aereo precipiti, l'altro è che precipitando insieme all'aereo il pilota consideri praticamente certa la propria morte.

L'eiezione non è affatto la salvezza certa ma è una possibilità di salvezza in alternativa alla morte certa.

Essa è un'operazione violentissima e come tale con alta potenzialità traumatica: per effetto di essa il pilota corre un rischio non marginale di morte o di lesioni.

Viviani giunse ad eiettarsi (troppo tardi secondo il tribunale) e ne riportò lesioni alla colonna vertebrale (un passo dalla morte o dalla totale invalidità, secondo ciò che quel tipo di lesioni di frequente produce).

Se, quindi, l'imputazione e la sentenza, col dire che il Viviani doveva eiettarsi, intendono che poteva lasciare andare l'aeroplano alla sua



sorte senza preoccupazioni per la sorte propria, salvaguardata dall'eiezione, esse intendono una cosa del tutto falsa e spietata.

Nel processo, forse per il sottinteso che col solo menzionare la possibilità dell'eiezione il terreno fosse sgombrato, è stato totalmente sottaciuto un tema scomodo ma imminente, quello del diritto alla vita ed all'integrità fisica del pilota, come di ogni altro essere umano.

Avesse anche avuto il pilota il dovere di esporsi al pericolo, cosa che nel processo da nessuno è stata affermata, tale di lui esposizione sarebbe stata esigibile solo se ci fosse stata almeno la probabilità di eliminare con essa un altro confrontabile pericolo.

Inoltre, anche rispetto ad una condotta in sé colposa, il pilota sarebbe rimasto scusato, ove avesse non per colpa ritenuto di agire a tutela della propria vita e della propria incolumità senza creare per altri uno specifico pericolo.

Tutto ciò rimanda ad approfondimenti sulla conoscenza da parte del pilota, o conoscibilità per lui, di taluni elementi.

Questi approfondimenti dovranno compiersi anche in relazione a profili, che risulteranno di più immediata e decisiva incidenza sull'accertamento della colpevolezza degli imputati.

Le tesi dell'abbandono dell'aereo e dell'eiezione anticipata

Imputazione e sentenza, a parte quanto possono sottintendere circa la realizzazione della salvezza del pilota, in effetti vogliono affermare altro quando dicono che doveva eiettarsi e vogliono più precisamente affermare che il pilota doveva fare cadere l'aereo, giacché se il pilota si eietta l'aereo non può che cadere.

In fondo, però, ciò che secondo la sua ottica la sentenza ritiene veramente doveroso non è né l'eiezione del pilota, né il fatto in sé stesso che egli lasciasse cadere l'aereo, ma solo il fatto che egli lo facesse cadere non a Bologna ma in una zona *palesemente disabitata*.

Anche l'affermazione circa il dover fare cadere l'aereo, espressa tramite l'affermazione della doverosità dell'eiezione, affermazione centrale nella struttura della sentenza, ha preso posto in essa del tutto acriticamente, anzi peggio, si vedrà, cioè attraverso l'attribuzione di una falsa regola al manuale di volo.

Ancora in questo caso, la ragionevolezza di un'affermazione è stata speditamente accreditata con un'altra affermazione, quella che il pilota, prima di eiettarsi, cioè prima di fare precipitare l'aereo, dovesse indirizzarlo verso una zona *palesemente disabitata*.

La sentenza non si onera di riscontrare con metodo, cioè con la carta geografica alla mano e con il motivato parere di esperti, se davvero

esistesse qualche zona disabitata in cui il pilota senza pericolo potesse fare precipitare l'aereo (l'avverbio palesemente, che nella locuzione predetta accompagna l'aggettivo disabitata, dato il contesto in cui la locuzione stessa è inserita, non serve e solo dissimula la debolezza del concetto con l'abbondanza verbale e proprio con un termine che surrettiziamente insinua l'idea di una facile riconoscibilità).

Dalla predetta indimostratezza deriva un capzioso argomentare.

Nella sentenza si dà per dimostrata la giustezza dell'alternativa indicata come praticabile ed anzi doverosa, quella di lasciare precipitare l'aereo, con l'appoggio di due assunti essi stessi tutti da dimostrare e che si lasciano indimostrati.

Della fallacia dell'assunto che il fare cadere l'aereo non mettesse in pericolo l'incolumità e la vita stessa del pilota, perché questo poteva eiettarsi, è stato detto.

Dell'altro assunto, quello della praticabilità di una caduta controllata dell'aereo su una zona disabitata, bisogna anzitutto dire, sotto il profilo processuale, che non può essere utilizzato nell'ambito della motivazione della condanna dell'imputato finché non sia provato e bisogna tenere presente che la sentenza non l'ha provato.

Né si intenda che non abbisogna di prova ciò che è evidente, perché non c'è nessuna evidenza né della esistenza di una zona disabitata utilizzabile per la caduta dell'aereo né della controllabilità della caduta in modo da farla avvenire in una zona disabitata, posto che questa esista.

L'avaria si manifestò nello spazio aereo sovrastante una zona della Pianura Padana avente spiccatamente le caratteristiche che in generale ha tale Pianura: numerosi e vicini centri abitati ed una campagna appoderata ed anch'essa, quindi, cosparsa di molte abitazioni rurali e di luoghi di lavoro.

Mancano le zone in cui sia inesistente o anche solo rara la presenza umana.

In ogni caso le zone meno densamente popolate sono di piccola estensione.

Tale anche un'area militare, presa in considerazione dallo stesso Viviani nell'immediatezza del manifestarsi della piantata motore, in relazione all'ipotesi che con essa si fosse manifestata una situazione disperata.

E' solo un'interessata astrazione che il pilota, prima di eiettarsi, possa indirizzare con approssimazione sufficiente, rispetto ad un territorio come il predetto, la caduta dall'aereo in modo da escludere non

dicasi la possibilità ma anche una discreta probabilità di eventi lesivi (di un disastro, usando il termine nell'accezione comune).

Anche per la ripresa, che occasionalmente ne fu fatta, si è reso possibile ricostruire in sede tecnica la traiettoria dell'aereo del Viviani dopo la di lui eiezione (in atti vi è il tracciato riferito alla carta topografica).

Nell'occasione va detto che il Viviani continuò a pilotare l'aereo con tutta l'efficacia possibile finché la situazione non divenne assolutamente disperata, tanto che nonostante i comandi già compromessi lo recuperò da una caduta iniziata.

Va detto, inoltre, che dopo l'eiezione del pilota l'aereo, sicuramente anche per reazione allo scoppio delle cariche esplosive, necessario per determinare quell'eiezione, mutò radicalmente direzione e dopo percorse ancora una notevole distanza, nonostante si trovasse ormai ad un'altezza da terra relativamente ridotta.

Le evoluzioni dell'aereo del Viviani, dopo la sua eiezione (nella sentenza a pag.4 con parole enfatiche e non congruenti si parla di una *traiettoria grottescamente bizzarra e tragica*, senza però riflettere che la traiettoria avrebbe potuto essere altrettanto bizzarra e tragica in ogni altro dei luoghi in cui poteva collocarsi), forniscono la dimostrazione sperimentale che anche l'assunto relativo alla

praticabilità congiunta dell'eiezione e della caduta mirata è pura e fallace astrazione.

Con ciò cade l'assunto, che nel processo è stato pesantemente e suggestivamente agitato come l'espressione evidente della colpa del Viviani, cioè che questi abbia scelto di mettere in pericolo Bologna e la sua popolazione, quando l'emergenza manifestasi con la piantata motore poteva avere uno sbocco sicuro per tutti e semplice da attuare: l'eiezione e la caduta controllata in zona disabitata.

E' stato aggiunto che il Viviani abbia fatto la sua scelta, rivelatasi tragica, per un esecrabile ispirazione militaristica, che l'avrebbe portato ad anteporre l'azione audace e la conservazione dell'armamento alla tutela della popolazione.

Questa idea ha avuto, per un certo verso, il suo riflesso giudiziario nella condanna per disastro aviatorio, pronunciata con le forzature che si reputa di avere dimostrato.

Una indagine sui condizionamenti, derivati alle scelte del Viviani dalla sua formazione militare, esula dal compito del giudice, che ancor più deve tenersi sgombro da idee riservate nascenti dall'essersi nel proprio intimo egualmente avventurato in quell'indagine.

Dire che il Viviani doveva lasciar cadere l'aereo significa riconoscere che in alternativa egli poteva mantenerlo in volo.

Il divieto di cagionare la caduta di un aeromobile, espresso dall'art. 428 c.p., astrattamente ha come destinatario chiunque, ma, in concreto, può rivolgersi solo a chi abbia la possibilità di determinare la permanenza in volo o la caduta di un aeromobile. Questa possibilità alternativa appartiene in modo evidente al pilota di un aereo in volo, che è, quindi, un sicuro destinatario di quel divieto.

Se si dice che il Viviani doveva fare cadere l'aereo, che pilotava, da una parte implicitamente si riconosce, come prima detto, che egli in via di fatto poteva tenere l'aereo in volo (la caduta non era un fatto fisicamente inevitabile, almeno per un certo tempo) e dall'altra si dice che egli doveva non tenere conto del divieto posto dall'art.428.

Non si intende - è chiaro - attribuire al giudice di primo grado l'idea che il Viviani dovesse commettere un reato ma si intende che quel giudice, ove abbia tenuto conto di quella norma non solo agli effetti delle imputazioni di disastro aviatorio colposo, portate al suo giudizio, abbia considerato sospesa, per l'esistenza di un fattore idoneo, la cogenza della norma stessa.

Va, però, constatato che il tribunale ha affermato che il Viviani doveva lasciare cadere l'aereo senza rilevare la contrarietà, almeno

formale, di questa condotta rispetto al divieto posto dall'art. 428, senza descrivere il fatto ritenuto sospensivo di quel divieto e senza indicare la fonte normativa interferente sull'operatività della norma penale (fonte normativa di tale portata non potrebbe essere una mera norma tecnica, come una indicazione del manuale di volo).

Ciò comporta che la sentenza manchi di motivazione su un altro punto essenziale.

Prima di esaminare se la motivazione sia integrabile, pare necessario rilevare che la sentenza stessa, nonostante la superficiale impressione che potrebbe dare la sua mole, oltre ad adottare a fini di condanna interpretazioni normative insostenibili e che neppure tenta di motivare, ignora temi del processo fondamentali e complessi di spiccato rilievo difensivo.

Pare di avere indicato gli elementi per i quali il Viviani, nella vicenda in esame, era riguardato dall'art. 428 c.p., ma, ove servisse ulteriore dimostrazione, essa verrebbe proprio dal fatto che egli in concreto è stato imputato di disastro aviatorio (e, per ironia, non per avere cagionato ma per avere tentato di evitare la caduta dell'aereo (è, appunto, come se al Mevio dell'ipotesi teorica prima fatta, intervenuto per evitare lo sparo di Caio, si fosse addossata la responsabilità di tale sparo).

L'immanenza della norma penale in questione, rispetto ad ognuna delle possibili articolazioni della situazione, ne resta, comunque, confermata.

La difesa ha affermato l'analogo rilievo di un'altra norma, quella dell'art. 105 del codice penale militare di pace, che stabilisce la punizione del comandante di un aeromobile ed anche di ogni militare, su esso imbarcato, che ne cagioni la perdita.

Mentre l'art. 428 c.p. tutela l'incolumità pubblica, l'art. 105 predetto pare tutelare la conservazione dell'armamento.

Essi, però, esigono analoga condotta, alla quale il Viviani poteva essere tenuto quale destinatario di entrambe le norme (se ne ricava che la conservazione dell'armamento e la protezione dell'incolumità pubblica non sempre sono confliggenti).

Se, per eventualmente colmare la lacuna riscontrata nella sentenza appellata, si ricerca ciò che sospendeva, almeno ipoteticamente, l'effetto delle predette due norme, si arriva ai punti fondamentali del giudizio.

Immediatamente dopo la piantata motore e dopo l'esecuzione della prima manovra prescritta in relazione a quell'emergenza (prendere quota utilizzando la velocità), il Viviani considerò cosa poteva fare, ove non gli fosse riuscito di ripristinare la propulsione del motore.

Si trattava di scegliere, tra soluzioni assai pericolose, quella meno pericolosa.

Il Viviani la individuò nell'utilizzazione della possibilità del volo planato, attraverso il quale avrebbe potuto tentare un atterraggio senza motore all'aeroporto di Ferrara, forse raggiungibile in rapporto alla distanza ed alla quota, cui aveva portato l'aereo.

L'aeroporto di Ferrara era, però, un piccolo impianto, adeguato solo per gli aerei da turismo e non aveva neppure un servizio radio, cosicché il Viviani sarebbe giunto ad esso inaspettato e senza possibilità di ripensamenti in relazione alla situazione, che solo all'ultimo istante avrebbe potuto constatare: la pista avrebbe potuto essere inagibile o ingombra.

Inoltre, in caso di danni nell'atterraggio, non vi sarebbero stati tempestivi ed adeguati soccorsi.

Per quanto così rischioso e pieno di incognite, l'atterraggio a Ferrara era preferibile, almeno nella valutazione del Viviani, proprio per la tutela dell'incolumità pubblica oltre che della stessa vita di lui, all'alternativa dell'eccezione, previo puntamento dell'aereo in caduta.

L'intenzione di tentare l'atterraggio a Ferrara fu anche comunicata via radio dal Viviani in occasione della prima notifica dell'emergenza in atto.

Egli, però, subito dopo diede corso alla manovra di riaccensione del motore.

L'esito fu una ripresa limitata della propulsione e l'instabilità di essa, per cui il Viviani azionò ripetutamente il dispositivo di riaccensione.

Ciò gli fece constatare che con quel dispositivo azionato il motore giungeva ad un rendimento limitato ma costante e bastevole per la prosecuzione del volo.

Preso atto di ciò, il Viviani abbandonò il progetto assai pericoloso dell'atterraggio aeroporto di Ferrara e valutò attuabile il volo fino aeroporto di Bologna, adeguatamente attrezzato, e l'atterraggio in esso.

Comunicò via radio la nuova situazione e il nuovo progetto, che mise subito in esecuzione, ed ebbe l'assistenza del personale degli enti a terra, che gli comunicarono i dati relativi alla distanza ed alla rotta da tenere.

In particolare l'ente aeroporto di Bologna, perfettamente al corrente dell'avaria in atto, lo autorizzò all'uso della pista e gliene garantì l'utilizzabilità, fornendogli anche le notizie necessarie per l'esecuzione dell'atterraggio.

Il volo tra la zona della piantata motore e aeroporto di Bologna si svolse ad una quota e con una velocità che esclusero sempre problemi specifici relativi al volo stesso.

Restava il funzionamento irregolare del motore ed il fatto che anche il suo limitato rendimento era subordinato all'uso continuo del dispositivo di riaccensione.

Questo uso era improprio (anomalo) rispetto a quello ordinariamente previsto, consistente in un breve azionamento fino al risultato specifico, appunto la riaccensione di un motore in precedenza spento durante il volo.

Il motore dell'aereo in volo può essere spento deliberatamente dal pilota, ad esempio per le esercitazioni di volo planato.

Nel caso dell'aereo del Viviani, però, com'è ben noto, lo spegnimento del motore (o altro fenomeno con lo spegnimento confondibile) non era stato comandato dal pilota e rimandava, quindi, ad un fattore anomalo, che l'avesse determinato.

Poteva trattarsi di un fattore contingente che, superato, non avrebbe ostacolato la riaccensione e poteva trattarsi di un fattore permanente e preclusivo della riaccensione stessa.

Un fattore del secondo tipo, in quanto più probabile, dovette considerare il Viviani quando, prima di avere tentato la riaccensione, ipotizzò l'atterraggio a Ferrara, appunto col motore spento.

Attuata, poi, e ripetutamente la manovra di riaccensione, il pilota dovette constatare che il precedente spegnimento andava collegato ad una terza ed intermedia ipotesi, giacché non era stato dovuto né ad un fattore contingente e rimosso né ad un fattore totalmente preclusivo della riaccensione del motore.

Ciò che avveniva era ibrido: il motore si riaccendeva ma erogava scarsa spinta e il suo rendimento poteva essere incrementato con l'uso anomalo del dispositivo di riaccensione.

Quale che fosse la causa di questa situazione, restava che l'aereo poteva essere mantenuto in condizioni abbastanza stabili di volo.

Si hanno, ora, sufficienti elementi di fatto per tornare alla questione, prima impostata, del rilievo in quella situazione dei precetti dell'art. 428 c.p. e dell'art. 105 c.p.m. di p. e per accorgersi che troppo rapidamente ed acriticamente le imputazioni e la sentenza affermano che il Viviani fu in colpa per non avere fatto cadere l'aereo.

Egli si trovò a pilotare un aereo malfunzionante ma capace di continuare a volare ed, in relazione a quei precetti, non poteva che considerare suo dovere mantenere l'aereo stesso in volo, almeno fino a quando non avesse acquisito conoscenza di elementi atti a sospendere l'efficacia dei precetti stessi.

Fra tali elementi potevano esserci quelli indicativi della impossibilità dell'atterraggio e, quindi, ve

Per impossibilità dell'atterraggio deve intendersi non solo quella di un atterraggio ordinario con motore funzionante e carrello esteso ma anche quella di altra modalità alternativa e praticabile.

Esso è eseguito utilizzando la capacità di planata dell'aereo privo della spinta propulsiva del motore ed è il tipo di atterraggio, che nell'immediatezza della piantata motore il Viviani aveva ipotizzato di eseguire a Ferrara.

A questo punto vengono in questione elementi di fatto ignorati dalla sentenza appellata.

Il primo è che il Viviani si avviò e proseguì il volo verso Bologna non perché, altro che ipoteticamente, contasse di giungervi e neppure perché, altro che ipoteticamente, contasse di eseguire nell'aeroporto di quella città un atterraggio in condizioni normali.

Il suo razionale agire considerava che, se l'avaria si fosse aggravata e l'aereo non avesse potuto proseguire il volo, in qualsiasi fase di questo egli si sarebbe trovato a fronteggiare con analoghe possibili soluzioni la stessa situazione, che aveva pensato gli si fosse presentata subito dopo la piantata motore.

Teneva, inoltre, conto del fatto che, se gli fosse riuscito di giungere in prossimità dell'aeroporto di Bologna, avrebbe potuto eseguire in esso in condizioni di notevole sicurezza lo stesso tipo di atterraggio, che inizialmente aveva pensato di fare con grande rischio a Ferrara.

Conferma quanto prima detto il fatto che il Viviani, nelle comunicazioni con l'ente di controllo ed assistenza dell'aeroporto di Bologna, non solo disse che l'aereo era in avaria e specificò come questa gli si fosse manifestata ma disse anche che chiedeva l'autorizzazione ad un atterraggio simulato.

Anche questa è espressione tecnica, il cui significato è spiegato dal manuale di volo: si tratta di un atterraggio da eseguire come se il motore fosse fuori uso.

Il Viviani, quando lo annunciò, non poteva dire che avrebbe eseguito un atterraggio forzato, perché il motore del suo aereo funzionava male ma funzionava.

Correttamente, però, preannunciò che la predisposizione anche a terra dell'atterraggio doveva avvenire come per un aereo che non facesse assegnamento sul motore, che da un momento all'altro, come aveva già fatto e continuamente preannunciava di potere fare, poteva cessare completamente di erogare spinta propulsiva.

Il Viviani, quindi, ebbe sempre presente che l'avaria poteva aggravarsi e fece le sue scelte con piena e corretta considerazione di questa eventualità.

In relazione alla correttezza delle scelte, va ribadito, sia pure per mero scrupolo, tanto la nozione è nota, che nessun aereo, comunque non quello pilotato dal Viviani, quando in volo perde la spinta propulsiva del motore, inizia immediatamente a cadere, tantomeno in verticale.

Si è visto, anzi, come l'aereo del Viviani, dopo la piantata motore non cominciò affatto a cadere ed invece poté prendere quota, sfruttando la velocità.

Un aereo in quota e con una certa velocità, pilotato secondo l'addestramento di un normale pilota, plana e nel perdere gradualmente quota percorre distanze proporzionali alla quota iniziale.

L'aereo del Viviani, dopo la piantata motore, raggiunse una quota di circa 5.000 piedi e questa quota, poi, sempre mantenne durante il volo fino all'aeroporto di Bologna.

Secondo i dati forniti dal manuale di volo, che li illustra con un grafico, in volo planato l'aereo MB 326 da quella quota con un pilotaggio corretto può percorrere una distanza, proiettata a terra, di più di undici chilometri.

E' questo un dato essenziale, ove se ne colgano le implicazioni, per analizzare la condotta del pilota al fine di stabilire se fu colposa.

Il valore del dato nell'imputazione è travisato, tanto che addirittura si fa colpa al Viviani di avere mantenuto la quota di 5.000 piedi, ritenuta eccessiva, fino alla verticale dell'aeroporto di Bologna.

La sentenza appellata, da parte sua, ha considerato quel dato solo per escludere che esso avesse condizionato la caduta dell'aereo sulla scuola.

Questa è una considerazione parziale ed inadeguata delle implicazioni difensive del dato ed in sostanza è come se il giudice l'avesse ignorato.

Tra le cognizioni, che il pilota aveva della situazione dell'aereo e del volo dopo la piantata motore e su cui poteva basare le sue scelte (di ciò, che avrebbe d'altro potuto sapere, e delle scelte, che conseguenzialmente avrebbe dovuto fare, si dirà fra poco), aveva rilievo fondamentale l'elemento relativo alla quota, alla quale aveva portato l'aereo dopo la piantata motore ed alla quale lo mantenne durante tutto il viaggio dalla zona di Ferrara fino all'aeroporto di Bologna.

Il pilota non aveva motivo di prevedere altro aggravamento dell'emergenza in atto, che non consistesse nel ripresentarsi di una nuova e definitiva piantata motore.

Per questa evenienza, la quota di volo con la correlativa capacità di planata dell'aereo faceva in modo che la protrazione del volo stesso e l'avvicinamento a Bologna non comportassero alcun rischio nuovo

rispetto alla situazione, quale si era presentata dopo la piantata motore.

Il territorio, che durante il suo percorso in emergenza l'aereo sorvolava, aveva caratteristiche del tutto analoghe a quelle iniziali del ferrarese.

Di zona palesemente disabitata, nel luogo in cui avrebbe potuto intervenire un temporale, l'aereo, il pilota poteva calcolare tutto il tragitto.

Egli non poteva neppure escludere che col protrarsi del volo intervenisse qualche fattore favorevole, non solo per un caso propizio ma perché, prendendo tempo, poteva meglio capire e meglio operare.

Il dire dell'imputazione, per il quale il Viviani avrebbe dovuto *operare l'immediata eiezione*, manifesta così tutto l'estremismo e l'irragionevolezza, almeno per questo aspetto, dell'impostazione accusatoria.

La sentenza appellata, da parte sua, si è ben guardata dal fare un'analisi, riferita al tempo, dell'insorgere dell'asserito dovere di fare cadere l'aereo.

Il pilota, quindi, poiché non si creavano nuovi rischi e poiché prendere tempo poteva essere utile (quantomeno prolungava la sua vita integra) non avrebbe avuto alcuna giustificazione, se avesse posto fine al volo facendo cadere l'aereo.

Egli avrebbe violato, così comportandosi, gli artt. 428 c.p. e 105 c.p.m. di p. (lo si dice per concludere il discorso, in precedenza fatto soprattutto sotto il profilo della possibile consapevolezza del Viviani in ordine a fattori che sospendessero l'efficacia di dette norme: questi fattori ora si può affermare che non esistessero).

Inoltre, nel caso, sempre possibile, che la caduta dell'aereo cagionasse danno, non sarebbe stata manifestamente infondata un'accusa contro di lui per un reato relativo allo specifico evento cagionato.

Si è detto, dunque, che col mantenere l'aereo in volo nelle precisate condizioni il pilota non creava nuovi rischi ed è risultato che la situazione restava questa anche se il volo andava verso Bologna.

Questa direzione, anzi destinazione, aveva un ovvio scopo: il pilota, senza creare altri rischi, doverosamente usava la possibilità di concludere il volo con l'atterraggio, fatto ordinario che esclude, appunto, i rischi connessi con la caduta.

Non sarebbe fondata l'obbiezione che il rischio si sarebbe fatto diverso quando l'aereo fosse giunto presso Bologna o sopra Bologna.

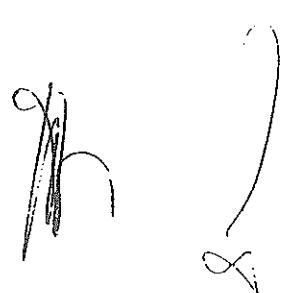
E' stato detto che una città, rispetto ad un aereo in volo, mai è tanto sicura come quando l'aereo le vola sopra.


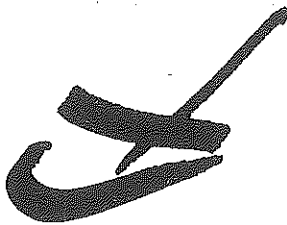

Questa affermazione, che può apparire paradossale, risulta sostanzialmente vera, se intesa con l'ausilio delle minime cognizioni tecniche, prima richiamate.

Essa presuppone che un aereo, per il solo fatto di essere in volo, abbia in ogni momento una non trascurabile velocità e, quindi, una non trascurabile inerzia.

Presuppone, altresì, l'improbabilità della caduta in vite o in verticale, ed afferma che l'aereo, in rapporto alla capacità di planata ed in taluni casi per la sua inerzia, se insorge un' avaria nel cielo di una città, con grande probabilità andrà a cadere fuori del perimetro di essa.

L'affermazione tanto più risulta fondata, sempre alla luce di una nozione prima richiamata, quanto maggiore è la quota alla quale vola un certo aereo considerato.

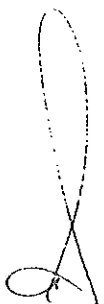
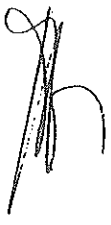




Il Viviani, col mantenere l'aereo fino all'arrivo a Bologna a quella quota, che l'imputazione gli rimprovera come eccessiva, in realtà realizzava condizioni di sicurezza. 

Ma essenziale è che l'aereo non doveva sorvolare la città prima di giungere sulla verticale dell'aeroporto, punto di passaggio obbligato per impostare la circuitazione necessaria per l'esecuzione dell'atterraggio (d'infilata è solo un caso centrare la pista).

Essenziale è che, comunque, se nella fase di avvicinamento la nuova piantata motore, irrisolvibile, si fosse manifestata ad una distanza dall'aeroporto tale da non consentire l'atterraggio senza motore, sempre per la pilotabilità dell'aereo in planata, sarebbe stato possibile indirizzarlo, non altrimenti che altrove, verso una zona di presumibile ridotto rischio.

Essenziale è che, se la nuova piantata motore si fosse manifestata in prossimità dell'aeroporto, l'atterraggio in esso sarebbe rimasto ugualmente possibile nella modalità del "forzato", cioè senza motore funzionante, e che questa modalità sarebbe rimasta ancor più praticabile nel caso in cui la piantata motore ci fosse stata dopo il passaggio sulla verticale dell'aeroporto durante la circuitazione preparatoria all'atterraggio vero e proprio, circuitazione in parte comportante il sorvolo della città.



Va solo aggiunto che l'atterraggio forzato, secondo quanto è stato attestato dagli esperti, fa parte del normale addestramento di un pilota della categoria del Viviani nonché del Viviani medesimo (rispetto all'atterraggio con motore si richiede precisione per la minore possibilità di correzioni e soprattutto per l'impossibilità di rialzarsi in volo nel caso di errori o dell'insorgere di imprevisti).

Una importante postilla alla trattazione, fin qui fatta, è che il Viviani dalla piantata motore a nord di Ferrara al momento in cui le fiamme resero ingovernabile l'aereo durante la circuitazione per l'atterraggio all'aeroporto di Bologna, non si trovò mai a pilotare in condizioni che imponessero, secondo regole dettate dal manuale di volo, l'iezione del pilota e la caduta del mezzo.

E' priva di ogni riferimento testuale non distorto e destituita di qualsiasi fondamento l'affermazione, contenuta a pag. 228 della sentenza , ove si dice: "(...) *lo stesso manuale di volo è perentorio prescrivendo obbligatoriamente che in qualsiasi momento dovessero venire a mancare le condizioni di sicurezza per l'atterraggio bisogna eiettarsi*".

Ribadito che la predetta formulazione non si legge in nessuna parte del manuale di volo, si può provare a ricostruire la genesi di un eventuale travisamento.

Il predetto manuale, che contiene sia dati tecnici relativi all'aereo MB 326, sia istruzioni per il suo uso, sia regole da osservare in particolari situazioni, nella sua parte denominata "emendamento 3" considera i casi di estivo surriscaldamento e di cessazione del funzionamento del motore.

Conferma il buon fondamento di quanto si è detto, circa la correttezza della scelta del Viviani di utilizzare l'irregolare funzionamento del motore per portarsi all'atterraggio, quanto il manuale di volo dice al paragrafo del titolo "Terza manovra di atterraggio" *in caso di estivo surriscaldamento del motore, il pilota deve atterrare secondo necessità per raggiungere la pista anche se esistono chiari indizi di surriscaldamento".*

Questa indicazione già nettamente smentisce la sentenza.

La frase di questa, sopra trascritta, che attribuisce la formulazione di una regola al manuale di volo, è inserita nel contesto di un discorso diretto ad affermare che il Viviani, nella condizione in cui venne a trovarsi il suo aereo dopo la piantata motore, doveva eiettarsi.

La presunta regola è, quindi, utilizzata come se dicesse che le condizioni di sicurezza per l'atterraggio considerate non sono soltanto quelle strettamente pertinenti a tale manovra ma sono anche quelle pertinenti in genere al volo.

La sentenza detta una falsa regola e, persino, ne autodistorce l'interpretazione.

Chiaramente la vera regola del manuale di volo dice di raggiungere la pista (per atterrarvi, è ovvio) con l'aereo che ha il motore malfunzionante, un motore che funziona solo *al minimo dei giri*.

Chiaramente, quindi, le eventuali condizioni di sicurezza per l'atterraggio, che il manuale di volo potrebbe prendere in considerazione in un'altra regola, dovrebbero essere, a meno di una contraddizione, non quelle genericamente pertinenti alle condizioni di volo bensì quelle specificamente pertinenti alla manovra di atterraggio.

Il vero è che il manuale di volo, in relazione al caso che il motore dell'aereo, per varie possibili cause, cessi totalmente e definitivamente di funzionare, pone al pilota l'alternativa tra l'eiezione e l'atterraggio forzato.

Sotto un titolo che è, appunto, "alternative tra eiezione e atterraggio forzato" il manuale dice: "*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" (il testo prosegue con talune indicazioni per l'atterraggio forzato).

Segue un "Attenzione se in qualsiasi momento dell'avvicinamento a motore spento le condizioni non risultano ideali per un buon esito dell'atterraggio, eiettarsi" e segue un "Attenzione se l'atterraggio non è considerato sicuro, eiettarsi".

Con ogni evidenza sono istruzioni per il pilota di un aereo che si avvicina alla pista con il motore spento e che con questo esamina la sicurezza dell'atterraggio.

Altro spunto nel manuale di volo la sentenza appellata non ha potuto trovare.

Ciò che essa ricava, accreditandola come regola di quel manuale, è affatto diverso ed irrazionale.

Essa ricava la preclusione dell'atterraggio all'aereo che abbia qualsiasi avaria.

Comunque, le regole vere del manuale, che si riferiscono al solo caso dell'aereo che abbia il motore definitivamente non funzionante, non imponevano affatto di eiettarsi al Viviani, che pilotava un aereo il cui motore, sia pure con qualche accorgimento particolare, erogava circa il 75% di giri (potenza).

Invece, la vera regola pertinente al caso gli indicava ciò che egli fece, cioè di utilizzare il motore secondo necessità per raggiungere la pista.

Molta della trattazione, che precede, si è resa necessaria per sgombrare il processo da questioni evitabili fin dall'origine.

Con quella trattazione, tuttavia, sono stati definiti alcuni punti di decisione e si sono poste talune premesse per la decisione complessiva.

Nelle macchinose imputazioni di disastro aviatorio, le condotte colpose, enunciate anche ai fini delle altre imputazioni, si possono dividere in due categorie.

Una è quella delle condotte che avrebbero determinato direttamente gli eventi dei reati.

L'altra è quella delle condotte che avrebbero condizionato la mancata conoscenza della perdita di carburante e, quindi, la scelta sbagliata e pericolosa di portare l'aeroplano con quella perdita *verso e poi sul cielo di Bologna*.

Il portare l'aereo, oltre che effetto di altre condotte colpose, quelle impeditive della conoscenza della perdita di carburante, è stato considerato come condotta in sé colposa per la sua contrarietà all'asserita condotta doverosa.

Tale condotta sarebbe stata *l'immediata eiezione dall'aeroplano indirizzando lo stesso, ancora governabile, su zona palesemente disabitata*.

Come condotta in sé colposa quella del "portare l'aereo" si inquadra tra le condotte più direttamente produttive degli eventi dei reati.

In precedenza, con riferimento alla persistente capacità di volare dell'aereo, si sono individuate norme e criteri razionali vietanti al pilota di eiettarsi e, quindi, di fare cadere l'aereo stesso.

Da ultimo si è visto come sia infondata la tesi del tribunale ancorante gli obblighi dell'eiezione e di fare cadere l'aereo ad una norma tecnica del manuale di volo.

Si è visto che, anzi, la vera norma tecnica di detto manuale, pertinente alla reale condizione dell'aereo, prescrive di utilizzare la capacità di volo, pur parziale, per andare all'atterraggio e ciò in perfetta concordanza con le norme di legge e con i criteri razionali.

Resta, quindi, esclusa la natura colposa della scelta, in sé, di portare l'aereo all'atterraggio all'aeroporto di Bologna.

Pare opportuna una breve aggiunta.

Nella sentenza appellata, come in una memoria presentata in vista del dibattimento di appello da alcuni difensori delle parti civili, si fa un gran parlare di posizione di garanzia, fino a fare del concetto, compendiato in questa espressione, una chiave essenziale del processo.

La corte ritiene ciò sorprendente, oltre che espressione di un pericoloso atteggiamento, che schiaccia i fatti sotto i concetti astratti.

Può avere un senso parlare di violazione della posizione di garanzia per chi tenga in servizio aerei inidonei al volo o che risparmi sulle

necessarie periodiche revisioni e sui ricambi di pezzi usurati o che tenga in esercizio aeroporti inglobati nell'abitato.

Può avere un senso parlare di violazione della posizione di garanzia per il pilota che per divertimento faccia in volo acrobazie, che non domini

Ma pare ci sia un ribaltamento concettuale nell'affermare che viola la posizione di garanzia chi agisce al fine di salvaguardare la sicurezza collettiva e non raggiunge il fine perché non gli riesce di capire a fondo un fatto complesso.

Chi in ciò ravvisi concretezza giuridica dica pure che viola la posizione di garanzia sia il medico che visita sommariamente l'ammalato per tornare presto a letto sia quello che resta al capezzale del paziente con ogni sollecitudine e non riesca a salvarlo per non avere ipotizzato una sua rara allergia al farmaco necessario per la cura della malattia.

Le altre condotte che l'imputazione contesta al Viviani e che non sono riportabili alla categoria di quelle che avrebbero condizionato la conoscenza della perdita di carburante (anzi l'imputazione secondo la sua formulazione parrebbe includerle, come il "portare l'aeroplano", tra gli effetti dell'ignoranza della perdita di carburante) sono il

mantenimento della quota di 5000 piedi all'arrivo sulla verticale dell'aeroporto di Bologna e l'effettuazione di un circuito sulla città.

Sono queste le condotte che la sentenza appellata a pag. 243 ricollega ad una *incosciente scelta* e pare ritenere contrarie a norme tecniche.

Essa, quindi, attribuisce al Viviani una *incosciente scelta*, ma non si onera di alcuna *motivazione* al riguardo, nonostante il peso dell'attribuzione.

Chi conosca il processo sa che del tema della quota e di quello della circuitazione si è discusso in sede tecnica, senza costrutto.

In ogni caso non per il riferimento a regole precostituite ed in qualche modo formalizzate ma per disquisire sulle migliori tecniche di pilotaggio.

Quei temi, acriticamente ed in modo casuale sono entrati nell'imputazione ma la stessa sentenza ha finito per escluderne il rilievo causale.

Come si è visto, la sentenza esplicitamente dice che l'incendio si sarebbe verificato ugualmente anche se il Viviani fosse arrivato sulla verticale dell'aeroporto di Bologna ad una quota minore.

Risulta così immotivata, irrilevante e, di conseguenza, solo di effetto suggestivo l'affermazione della *incosciente scelta*.

Si è visto, invece, come essa fosse una scelta prudentiale in rapporto all'eventualità del ripresentarsi della piantata motore, perché consentiva più ampio margine alle manovre dirette a contenere il pericolo.

Si deve aggiungere, perché è stato affermato incondizionatamente in sede tecnica, che la maggiore quota serviva anche ad impostare l'atterraggio in maniera più precisa e con maggiori garanzie di riuscita attraverso la doppia circuitazione (le circuitazioni servono agli aggiustamenti perché l'aereo alla fine centri la pista ed il manuale di volo con esemplificazioni grafiche descrive atterraggi con plurima circuitazione).

Si è visto, altresì, come la circuitazione sulla città non aggravasse il rischio, che è maggiore proprio quando l'aereo si trova in posizioni esterne al perimetro dell'abitato, dalle quali, come un proiettile può raggiungere in caduta l'abitato stesso.

Con ciò si può ritenere di avere esaurito la trattazione relativa alla colposità delle condotte non rientranti fra quelle che avrebbero condizionato la conoscenza della perdita di carburante.

La conclusione è che la colpa va esclusa.

Si può passare all'esame della colposità delle altre condotte.

Si parte da un dato di fatto pacifico: Viviani non seppe mai che il suo aereo perdeva carburante.

Egli, quindi, fece le sue scelte senza conoscere un elemento, che avrebbe potuto - si afferma - condizionarle.

E' altrettanto pacifico che il Viviani non suppose elementi di fatto non veri.

Le sue scelte, quindi, potrebbero essere state condizionate dall'ignoranza ma non dall'errore.

Ciò che resta da stabilire è se l'ignoranza del Viviani fu colpevole e se la reale situazione, da lui parzialmente ignorata, gli avrebbe imposto una condotta diversa, da quella che tenne.

E' indiscusso, sempre alla stregua dei pareri tecnici, che il Viviani non ebbe mai la possibilità di accorgersi direttamente di quella perdita di carburante.



L'aereo non aveva strumenti che la rilevassero e dalla sua posizione di pilotaggio egli non poteva vedere né scie né le verosimili fiamme intermittenti all'esterno della fusoliera.

L'aereo aveva due congegni di rilevamento di incendio a bordo, ognuno operante in un settore diverso della fusoliera, ma proprio perché le eventuali fiamme, prima di quelle interne finali, furono esterne (praticamente prive di rilievo agli effetti della sicurezza del volo), quei due congegni non rilevarono nulla di anormale e nessun allarme diedero al pilota attraverso i segnalatori compresi nella strumentazione.

Resta, così, accertata l'infondatezza di quanto l'imputazione di disastro aviatorio relativa al Viviani accenna nel primo punto delle *specifiche condotte*, attribuite al predetto, ove menziona il *difetto di verifica della strumentazione di bordo*.

Anche la sentenza appellata ritiene accertato che tale difetto di verifica non vi fu (resterebbe da capire da dove l'abbia tratto il P.M., visto che gli esperti nell'esaminare la questione hanno sempre escluso che gli strumenti avessero dato al pilota un qualche avviso della perdita di carburante).

L'imputazione genericamente contesta al Viviani il *non avvedersi della cospicua perdita di carburante in atto con conseguente*

immanente pericolo di incendio a bordo ma, salvo l'infondato riferimento al difetto di verifica della strumentazione, nulla dice di esplicito sul perché il non avvedersi sarebbe stata colpa.

E' la sentenza che combina quanto contestato al Viviani e quanto contestato al Brega ed al Corsini ed elabora la tesi, che enuncia con la formula della *mancata analisi dell'avaria*.

E' una tesi complessa e piena di elementi probabilistici, che la sentenza non scioglie in certezze .

La stessa sentenza fa, poi, pesare le ipotesi irrisolte agli effetti delle condanne, e con ciò viola la norma processuale basilare, che vieta dichiarazioni di colpevolezza non ancorate alla prova certa.

La predetta tesi ne comprende un'altra ad essa funzionale, quella della *mancata interazione*.

Vuole dire la sentenza che il Viviani da solo molto probabilmente non poteva risalire dagli elementi a sua disposizione alla diagnosi della perdita di carburante.

Vuole, però, anche dire che, se il Viviani avesse comunicato certi dati, quelli relativi al carburante, al Brega ed al Corsini o se questi avessero richiesto al Viviani quei dati, che egli spontaneamente non forniva, si sarebbe potuta impostare un'analisi che (forse) avrebbe

portato non a stabilire con certezza ma a diagnosticare come possibile o probabile che l'aereo perdesse carburante.

E' necessario a questo punto dare spazio all'esame dell'assunto, tramite il quale la tesi della "mancata analisi dell'avaria" e la sottotesi della "mancata interazione" hanno possibilità di diventare rilevanti.

L'assunto è che, se il Viviani al posto di pilotaggio ed il Brega ed il Corsini presso l'aeroporto di Villafranca avessero, interagendo, ipotizzato la perdita di carburante, avrebbero considerato anche *l'imminente pericolo di incendio*, in relazione al quale avrebbero dovuto escludere la praticabilità dell'atterraggio all'aeroporto di Bologna, per il pericolo cui esso avrebbe esposto la città ed avrebbero, quindi, capito la necessità dell'eiezione del pilota e di fare cadere l'aereo.

E' chiaro che una diagnosi di perdita di carburante, ove non avesse avuto come corollario la probabilità dell'incendio devastante, sarebbe stata ininfluenta rispetto alle scelte da fare in rapporto all'avaria o, quanto meno, non avrebbe comportato la non praticabilità dell'atterraggio a Bologna e la necessità di fare cadere l'aereo in zona con ridotta presenza umana.

Tale necessità non vi è mai stata realmente nel corso della vicenda.



E' la sentenza appellata che non vuole prendere atto di ciò e per farlo accredita, indimostratamente, come privo di pericolose incognite, lo scioglimento attraverso il puntamento dell'aereo verso l'ipotetica ed inesistente zona disabitata ed attraverso l'eiezione del pilota.

E', ormai, il momento di portare in chiaro una considerazione lineare ed indubitabile e di assorbente rilievo (considerazione purtroppo del tutto omessa nella sentenza): la conclusione disastrosa del volo, come ripetutamente detto, non sarebbe stata evitata con sicurezza - sarebbe stata evitata solo la localizzazione a Casalecchio di Reno - dal fatto che il pilota si eiettasse e riuscisse a fare cadere l'aereo in un luogo poco densamente popolato, non essendovene di disabitati e privi di presenza umana; quella conclusione sarebbe stata con ogni probabilità evitata col semplice spegnimento del motore prima dell'estrazione del carrello in fase di atterraggio.

La capacità di volare dell'aereo, sia pure con un guasto in atto, poteva e doveva essere utilizzata per portare il mezzo in posizione dalla quale si sarebbe dato corso all'atterraggio a motore spento, manovra rientrante nell' addestramento di ogni pilota.

Nello schema di ipotizzazioni, elaborato dal tribunale ed in precedenza esposto, c'è un irreparabile vizio logico, che va messo bene a fuoco.

Il tribunale rimprovera agli imputati la mancata analisi dell'avaria come causa di mancata conoscenza.

È rimproverato per una errata interpretazione oggettiva e ammissibile solo sul presupposto che quell'operazione avrebbe portato ad un risultato di verità.

È, invece, inammissibile sul presupposto che essa avrebbe portato ad un errore, pur in una certa prospettiva ritenuto benefico.

Il tribunale non vuole che attraverso l'analisi, che loro rimprovera di non avere fatto, gli imputati giungessero alla ricognizione della verità, perché questa non avrebbe fatto escludere la scelta della continuazione del volo ai fini dell'atterraggio a Bologna ed, anzi, tale scelta avrebbe confermato, imponendo solo l'introduzione di un'unica e salvifica variante, cioè l'atterraggio col motore spento (spento prima dell'estrazione del carrello) invece che col motore acceso.

Vuole, invece, che della verità gli imputati conoscessero solo l'aspetto che facesse apparire troppo pericoloso l'atterraggio all'aeroporto di Bologna.

E' come dire che il tribunale rimprovera agli imputati di essere rimasti nell'ignoranza e di non avere sostituito questa con l'errore.

La corte, sulla base dei ragionamenti in precedenza svolti, ribadisce che il dovere del Viviani non era, come sostanzialmente vuole la sentenza appellata, di non spostare dalla zona, in cui era sorto, il pericolo manifestatosi con la piantata motore e col successivo difettoso funzionamento del motore stesso, ma era di sfruttare le ragionevoli possibilità di risolvere al meglio, cioè senza danno, l'emergenza.

Quello che l'imputazione e la sentenza esigono dagli imputati è il portato di un assurdo e fatalistico criterio di attribuzione territoriale dei rischi.

Quanto prima detto circa la doverosità dell'utilizzazione della capacità di volo dell'aereo e circa la praticabilità dell'atterraggio a Bologna a motore spento pare abbia, come accennato, un fondamento indubitabile.

E' ovvio che l'atterraggio, eseguibile con sufficiente sicurezza, dovesse nella scelta del pilota prevalere sull'alternativa assai pericolosa, anzitutto per il pilota stesso, dell'eiezione e della caduta dell'aereo.

La praticabilità dell'atterraggio a motore spento è confermata dallo stesso manuale di volo, che ne detta le regole esecutive; dal fatto che dai tecnici l'atterraggio a motore spento all'aeroporto di Ferrara, inizialmente progettato dal Viviani, non è stato mai considerato particolarmente pericoloso altro che per le inadeguate caratteristiche di quell'aeroporto ed è, infine, confermata dal fatto stesso, già ricordato, che il Viviani medesimo all'ente di controllo ed assistenza chiese l'autorizzazione per un "simulato", quindi già mettendo in conto l'eventuale inutilizzabilità del motore in fase di atterraggio.

Si deve, quindi, considerare accertato che il Viviani, ove avesse avuto precisa cognizione della situazione, avrebbe deciso, ragionevolmente, di andare all'aeroporto di Bologna per eseguirvi un atterraggio a motore spento, perché da lui spento prima dell'estrazione del carrello.

La parte ipotetica di quanto ora detto avvia il discorso su ciò che il Viviani, da solo o con l'apporto di altri, avrebbe potuto sapere, oltre a ciò che effettivamente seppe, circa la causa della piantata motore e, per quanto qui interessa, soprattutto circa la situazione dell'aereo dopo quella pianta a circa le prospettive di sviluppo di tale situazione.

La sentenza appellata ritiene che gli imputati omisero "l'analisi dell'avaria" colposamente.

Prima di approfondire il discorso relativo a questo assunto, che implica complesse articolazioni, va osservato che detta sentenza non coglie, e ne patiscono le conseguenze Brega e Corsini, che il suo schema di giudizio comporta la condanna del Viviani, e solo di lui, per la colpa, anteriore ed assorbente, consistita nell'inottemperanza alla presunta regola del manuale di volo, che gli avrebbe imposto l'iezione in rapporto al difettoso funzionamento del motore, indipendentemente dalla conoscenza della perdita di carburante.

Come tesi principale, per il tribunale quell'inottemperanza fu voluta e non determinata dalla colposa ignoranza della regola o della situazione di fatto.

Se, quindi, si attribuisce a Viviani di avere deliberatamente disobbedito alla regola, la cui osservanza avrebbe escluso gli eventi di Casalecchio di Reno, resta senza rilievo causale la condotta relativa alla mancata analisi dell'avaria.

Ne consegue che Brega e Corsini, ai quali la sentenza solo rimprovera di essere stati partecipi di questa omissione e, quindi, solo di una condotta priva di rilievo causale, diversamente da come è avvenuto, non possono essere condannati.

La sentenza può esaminare la condotta attribuita ai due predetti e pronunciare la loro condanna solo ignorando che la propria tesi

principale, quella che il Viviani decise di andare a Bologna sfidando il pericolo e non perché colposamente non lo conoscesse, preclude la condanna degli altri due imputati, perché le loro condotte, come detto, sarebbero state prive di rilievo causale anche se colpose: Brega e Corsini potevano solo influire su decisioni appartenenti per ovvi motivi al solo pilota e questo le sue decisioni le prese - è la tesi del tribunale - per motivi ai quali essi rimasero estranei.

Sulla decisione di Viviani di non applicare la (presunta) regola di eietarsi per il solo fatto dell'avaria Brega e Corsini non influirono.

A loro, comunque, non è mai stato contestato di avere influito.

Nella logica interna della sentenza appellata la condanna dei predetti deriva da un errore, che gli appellanti hanno lamentato.

Si riprende ora la trattazione relativa all'omessa "analisi dell'avaria".

Da questa trattazione forse potrebbe derivare la conferma della condanna del Viviani per una condotta colposa alternativa e subordinata a quella, in via principale attribuitagli dalla sentenza

Nei confronti di Brega e Corsini, però, in mancanza di appello incidentale del P.M., si dovrebbe continuare a ritenere che gli eventi

di reato furono cagionati solo da una condotta del Viviani, rispetto alla quale non cooperarono: effetti di una sentenza che non si è imposta la coerenza.

Il discorso sulla omessa "analisi dell'avaria" si scompone in tre parti.

La prima riguarda le decisioni di quell'analisi.

La seconda le sue prospettive di risultato con riferimento alle cognizioni acquisibili.

La terza la correlazione tra cognizioni acquisibili e decisioni relative ai da farsi.

Ognuna di queste parti ha a sua volta una complessa ed articolata suddivisione in temi di fatto e passaggi logici obbligati.

Ciò si rileva perché sia chiaro che l'onere dell'accusa e, quindi, della sentenza di condanna è di dettagliare per ogni punto di fatto la prova e per ogni passaggio logico la dimostrazione, per cui, anche in mancanza della prova di un solo punto o della dimostrazione di un solo passaggio, la condanna risulta ingiusta.

Al contrario, com'è implicito in ciò che precede, difensivamente basta fare emergere la non provabilità di un punto di fatto o la fallacia di una deduzione perché l'assoluzione diventi doverosa.

Di ciò si terrà conto al fine di contenere la prossima trattazione.

L'assunto accusatorio, a chi non eluda il dovere dell'analisi ed a chi non si spiani la strada ignorando o sottacendo i problemi, appare subito di una complessità enorme, tanto numerosi e tanto ardui sono i gradini che bisogna salire uno dopo l'altro per giungere effettivamente, cioè non solo perché si affermi di esservi giunti, alla meta finale: la dimostrazione della colpevolezza di ciascuno degli imputati - si ribadisce ciascuno perché le loro condotte, anche quelle di Brega e Corsini, richiedono ognuna specifici accertamenti e dimostrazioni.

Il predetto assunto accusatorio, oltre alla necessità della prova di una serie numerosa e complessa di elementi di fatto preliminari, pone la necessità di dimostrare una serie di formulazioni ipotetiche, l'una subordinata all'altra e tutte fortemente aleatorie (le alee si combinano e si moltiplicano nei gradi): 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 l'incognita - constatata - delle interferenze e

dei 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 posto a base di cruciali decisioni? C'era il tempo perché dai risultati dell'analisi si traessero conseguenze? Le conseguenze da trarre erano obbligate ed univoche?

Questa è solo una scrematura delle questioni, ciascuna delle quali va risolta con uno sforzo enorme e con una opinabilità rimarchevole delle conclusioni.

La sentenza appellata vola senza metodo tra un tema e l'altro, senza trattarne i nessi, e quasi nessuno realmente approfondisce.

L'esempio tipico lo dà la trattazione del tema relativo all'uso continuo del dispositivo di riaccensione (*relight*, preferisce chiamarlo la sentenza).

E' una trattazione che si espande, sulla falsariga dei discorsi dei periti e dei consulenti, sull'aspetto tecnico delle questioni (cos'è il dispositivo, quale sia l'uso ordinario, se possa determinare incremento e stabilizzazione del rendimento del motore, se sia utilizzabile ed a che fini fuori dei casi preventivamente determinati, ed altro ancora).

Di questioni tecniche complesse ed opinabili, come dimostrano le discussioni tra gli esperti, il tribunale si fa giudice certo, tanto da permettersi della pesante ironia, anzi l'irrisione, per un consulente degli imputati, il pilota collaudatore dell' MB 326 con innumerevoli ore di volo su quel modello di aereo, che nel processo ha portato la sua esperienza, in particolare sull'uso prolungato sperimentalmente da lui fatto del dispositivo di riaccensione.

Solo perché le affermazioni del consulente contraddicono la tesi tecnica del tribunale, sul punto neppure supportata da altri pareri tecnici, egli viene liquidato come inattendibile e per liquidarlo in concreto solo si adduce una pretesa contraddizione, non pertinente al tema, in ogni caso secondarissima, che il tribunale stesso ritiene di potere cogliere in altre dichiarazioni dello stesso consulente.

A chi perda il filo del discorso, data l'ampiezza della trattazione, l'argomento può apparire di spiccato rilievo e può sfuggire che esso non ne ha in rapporto alla causazione degli eventi di reato.

E' un tema che, esaurendosi in se stesso, consente solo di dire che il Viviani fece un uso improprio del dispositivo di riaccensione e che, cosa anche contraria al vero (ne parlò nella prima conversazione con Corsini alle 9,24), omise di darne comunicazione agli effetti dell'analisi dell'avaria.

Che, poi, a quegli effetti la notizia riuscisse utile nessuno lo può affermare, tanto meno motivatamente.

La sentenza appellata privilegia le teorizzazioni, fra le quali quella che le serie causali per essere tali debbano essere riconducibili a leggi scientifiche e quella che la colpa si coglie confrontando una condotta data con la condotta che nelle stesse circostanze avrebbe tenuto un agente modello (la sentenza stessa preferisce chiamarlo con un latino non classico *homo eiusdem professionis ac condicionis*). Sono teorizzazioni magari eccellenti, delle quali la sentenza dovrebbe nella pratica dimostrare l'utilità ed il corretto uso.

Ma l'unico uso che la sentenza ne fa è che, quando ciò le spiana la strada ai fini di un veloce procedere, la motivazione si riduce ad affermare apoditticamente che un certo sviluppo causale è *sussumibile sotto leggi scientifiche* (quali, da chi elaborate, sottoposte a quale scientifica sperimentazione?) o che una certa condotta non coincide con quella alla quale si sarebbe attenuto l'*homo eiusdem professionis ac condicionis* (un uomo che solo la sentenza conosce: quanti piloti si sono trovati a fronteggiare una seria avaria? Si possono fare delle medie delle loro reazioni? Si può davvero dire, in rapporto ad un caso praticamente irripetibile, come si sarebbe comportato il pilota medio?).

Questo modo di motivare ha la stessa forza dimostrativa del dire che Tizio è colpevole perché è colpevole.

Al giudice di appello non sfugge che gli imputati nel primo grado del giudizio sono stati assistiti da una pesante presunzione di colpevolezza.

Ma anche è stata creata una fondamentale confusione esistente sulla colpa in capo a Mironi e sulle evidenze per essere imputato a pilotare l'aereo della tragedia e Brega e Corsini perché la loro condanna supporta quella del loro coimputato.

Se si va per ipotesi, si può ipotizzare che la tragedia di Casalecchio di Reno non potesse essere archiviata senza un processo e che quanto è avvenuto dopo sia stato come il rotolare di una valanga.

Nel processo la debolezza delle accuse, anziché emergere, è stata sommersa dalla marea dei temi spuri.

Uno dei temi, nei quali si accentua la debolezza dell'accusa, è proprio quello che attiene alla mancata interazione tra gli imputati ai fini dell'analisi dell'avaria.

Anche questo aspetto ha avuto il suo complemento di complicazioni e falsi problemi, che hanno affogato la sostanza.

Chi ha formulato l'accusa, ponendo essenzialmente a fondamento della colpa del Viviani l'errore causato dall'omessa ricognizione di elementi relativi all'avaria in corso, deve aver valutato troppo forzata una tesi che attribuisse a lui soltanto quell'omessa ricognizione.

Ne è derivata la valorizzazione dello spunto fornito dalla poche battute scambiate via radio, prima dell'epilogo del volo, dal Viviani medesimo con Corsini nonché un breve ed inutile inserimento di Brega.

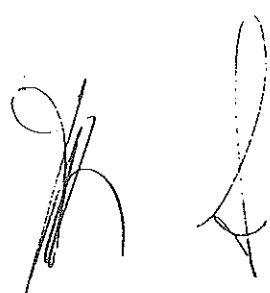
Lo spunto è stato arricchito di elementi relativi alle funzioni, che i due di Villafranca dovevano assolvere che non avrebbero assolto.

La prima enorme questione, che ne è derivata, è stata quella relativa alla individuazione dei compiti dei due imputati e, quindi, dell'origine normativa di quei compiti.

Le discussioni sull'efficacia territoriale della SOP-SIV (istruzioni per la gestione delle emergenze, emanate dallo stesso Brega nell'esercizio del suo comando) hanno dilagato, complicandosi con una serie di altre sottoquestioni.

1^a volta

Ancora una volta è stata la sostanza a finire trascurata.



L'imputazione di disastro aviatorio a carico di Brega e Corsini si limita a dire che essi, dopo che Viviani comunicò l'emergenza, assunsero la direzione a terra dell'assistenza all'aeromobile.

Già questa espressione suona suggestiva ed è, nella sostanza, falsa.

L'assunzione di una direzione suggerisce l'idea di un apparato da dirigere, appunto.

E' incontroverso che tutto l'apparato (la SOR) era costituito dal Corsini, che dirigeva se stesso, mentre Brega, avendo saputo dell'aereo in avaria, data la sua posizione di vertice, dal suo ufficio ascoltava, a mezzo di un apparecchio radio, che vi si trovava, non per dovere ma per tenersi informato e partecipe.

Falso, quindi, che vi fosse a terra una struttura in qualche modo articolata, organizzata per l'assistenza al pilota di un aereo in avaria.

Va osservato che ai due imputati non si contesta l'omessa predisposizione ed organizzazione di un apparato di assistenza ma si contesta una cosa assai più limitata, cioè una manchevolezza (la mancata interazione secondo la sentenza), che avrebbe investito la loro personale azione.

Il carattere della "direzione a terra" è ben reso dal fatto che Brega e Corsini quasi per caso e solo nell'ultima fase dell'emergenza ebbero

*F. Corsini
e Brega*



occasione di parlare col Viviani, essendo stati essi stessi in volo di addestramento mentre il loro collega volava per la sua missione e, poi, fronteggiava da solo l'emergenza.

E' indiscusso che i due, a parte il diverso grado gerarchico, avevano lo stesso profilo professionale del Viviani, giacche come lui erano piloti.

Questo con sicurezza indica che essi non avevano, come è stato osservato dai periti, nessuna specifica formazione, che consentisse loro, anche se a conoscenza dei dati base sulle variazioni delle quantità di carburante a bordo dell'aereo, di organizzarsi mentalmente per una analisi, quale la tesi accusatoria suppone (ancora i periti hanno detto trattarsi di un'analisi complessa, aleatoria per le molte variabili, non rientrante in procedure predisposte e non facente parte dell'addestramento di piloti).

La condanna degli imputati si fonda, quindi, su un addebito relativo al mancato compimento di operazioni cognitive che essi non erano in grado di compiere, che non avevano il dovere di sapere compiere e che sarebbe stato per loro imprudente compiere per l'alta probabilità di errore, dato quanto prima detto.

Si deve aggiungere che persone esperte avrebbero potuto, secondo quanto detto dai periti, diagnosticare un eccesso di consumo di

carburante ma che questa diagnosi non avrebbe univocamente rimandato alla perdita di carburante, potendovi essere altre cause di quell'eccesso.

Quanto rilevato è senz'altro bastevole a qualificare infondato l'addebito di colpa per l'omissione di operazioni cognitive, che è addebito basilare, la cui infondatezza comporta quella dell'intera accusa.

Altri rilievi si potrebbero fare, che avrebbero lo stesso risultato, tuttavia non indispensabili secondo una puntualizzazione già fatta..

Se ne accennerà uno solo, che si sceglie perché mette in evidenza l'astrattezza, cui giunge la sentenza con pregiudizio degli imputati.

Si è detto altra volta che il primo contatto radio tra Viviani e Corsini (Brega solo in ascolto) avvenne alle 9, 24, 04.

La piantata motore c'era stata circa dieci minuti prima (pacificamente non vi sono colpe in relazione alla collocazione nel tempo di quel primo contatto).

Mancavano meno di sette minuti all'epilogo del volo.

Di carburante tra Viviani e Corsini si parla alle 9,25 (l'argomento aveva un duplice rilievo: l'aereo non doveva essere appesantito da

carburante in eccesso in un atterraggio in condizioni di emergenza e contemporaneamente doveva avere scorta sufficiente per giungere alla meta).

L'astratta pretesa della sentenza appellata è che gli imputati capissero l'importanza di un calcolo, lo impostassero pur non avendo specifica competenza, lo elaborassero e ne traessero conseguenze di tanta impegnative rilievo in un tempo ristrettissimo, mentre l'aggravante del dover essere concesso pareva confermare la validità della scelta fatta dai Viviani.

Ancora più astratta risulta la pretesa quando non tiene conto che il tutto si svolgeva nelle condizioni emotivamente meno favorevoli e quindi anche meno avvertite rispetto a quelle in cui il difficile calcolo poteva essere fatto, e che, in ogni caso, l'operazione era finalizzata all'atterro, nella preparazione dell'imminente atterraggio anche attraverso i contatti radio con l'aeroporto (l'elenco fatto di sicuro difetta per le lacune dell'informazione del giudice).

Si è già detto come la sentenza appellata capovolga un essenziale regola del processo e metta a carico degli imputati punti di fatto dubbi.

La trattazione, prima fatta, dimostra l'esattezza del rilievo.

Tutto è quantomeno dubbio di ciò che riguarda l'omissione di operazioni cognitive ma la sentenza decide come se tutto fosse indubitabilmente provato.

Solo per completezza, perché ormai è, comunque, dimostrata la doverosità della decisione assolutoria, si richiama quanto detto circa il fatto che la reale condizione dell'aereo consentiva l'avvicinamento all'aeroporto di Bologna, cosa del resto evidente nei fatti, e consentiva l'atterraggio in esso con la sola cautela di spegnere il motore prima dell'estrazione del carrello.

Questa procedura poteva essere attuata da un pilota che fosse al corrente della perdita di carburante e degli effetti del combinarsi di questa con i vortici d'aria prodotti dal carrello estratto e con il getto caldo del motore.

Nel processo non è mai stata affermata la prevedibilità dell'incendio come effetto del combinarsi dei tre indispensabili fattori.

Anche i periti hanno affermato l'atipicità e, quindi, l'imprevedibilità dell'effetto immediato dei predetti vortici d'aria, cioè la formazione di una miscela assai infiammabile di aria e carburante.

Detta imprevedibilità comporta che agli imputati, ed al Viviani in particolare, non si possa fare colpa di non avere conformato la propria condotta a quanto il fattore imprevedibile avrebbe richiesto.

In altri termini, non si può fare addebito di colpa al pilota per avere comandato l'estrazione del carrello senza avere prima spento il motore.

Questa sarebbe l'unica condotta con rilievo causale sull'incendio e su quanto ad esso seguì (la sentenza appellata va corretta ove di ciò non prende atto).

Una volta puntualizzato quanto precede, va esaminato se mantenga rilievo la condotta, presa in considerazione nella sentenza, consistita nella mancata cognizione della sola perdita di carburante.

Quella cognizione assumerebbe rilievo solo se la perdita di carburante avesse già essa escluso la praticabilità di ciò, che il pilota fece.

La risposta certa è ricavabile dalle constatazioni che i fatti, come svoltisi, consentono.

In altra parte si è detto che i periti hanno ritenuto la perdita di carburante già in corso almeno dalle 9,08 ed hanno ritenuto che essa ebbe un incremento poco prima della piantata motore, che appunto

di quell'incremento fu effetto, e si mantenne stabile per il resto del volo.

Il volo si protrasse, quindi, per almeno 22 minuti in presenza della perdita di carburante, che altri effetti non ebbe che detta piantata e, poi, il manchevole funzionamento del motore.

Questo manchevole funzionamento non fu tale, tuttavia, da impedire un volo sufficientemente regolare, specificamente quanto a costanza della spinta del propulsore, quanto a velocità e quanto a quota.

I fatti, quindi, dimostrano che la perdita di carburante da sola non impediva il volo fino a Bologna.

Ci fosse anche stato un pericolo in quel volo, il mancato tradursi in danno del pericolo toglierebbe rilievo alla condotta colposa per l'ovvio motivo che il reato c'è se la condotta cagiona l'evento.

L'incendio, quando si sviluppò, fu determinato dall'assommarsi di un fattore imprevedibile, rispetto al quale, quindi, non vi fu colpa degli imputati.

Si deve concludere che la condotta fu in ogni caso priva di rilievo finché non produsse alcun evento e non fu colposa quando l'evento si produsse per il sopravvenire di un fattore imprevedibile.

Anche per questo gli imputati vanno assolti.

P. Q. M

Visto l'art. 605 codice di procedura penale,

in riforma della sentenza 28 febbraio 1995 del Tribunale di Bologna,
assolve gli appellanti VIVIANI BRUNO, BREGA EUGENIO e
CORSINI ROBERTO dalle imputazioni loro ascritte perché il fatto
non costituisce reato.

Visto l'art. 544.3 codice di procedura penale, fissa il termine di
deposito in novanta giorni.

Bologna, 22 gennaio 1997.

L'estensore

(Dott. Antonino Terranova)

Il presidente

(Dott. Salvatore Signa)

IL COLLABORATORE DI CANCELLERIA
Dott. Germano Virzi