

Da una sentenza esemplare l'indicazione inequivocabile sulle **"POSIZIONI DI GARANZIA"** degli Organi dello Stato delegati alla sorveglianza della **SICUREZZA DEI VOLI** nel **"SISTEMA AVIAZIONE CIVILE"**

Ancora una dimostrazione che la nostra AVIAZIONE CIVILE NON E' un "SISTEMA"
di Renzo Dentesano

Il 13 dicembre 1995, un Antonov AN 24 della Compagnia aerea Romavia, noleggiato da una Società fantasma (cioè senza aeromobili e senza organizzazione) rumena, la BANAT AIR, alla quale dalla D.G.A.C. del Ministero dei Trasporti era stato concesso di esercire "una linea aerea stagionale" da/per Verona precipitò al suolo dopo il decollo.

Nel disastro 41 passeggeri (oltre 8 membri d'equipaggio) morirono **«... perché gli addetti della Società di gestione dell'aeroporto non volevano sopportare la fatica "di salire le scale" fino all'Ufficio Controllo Traffico aeroportuale (U.C.T.) per recapitare per verifica, prima della partenza dell'aereo, il PIANO DI CARICO (LOAD-SHEET) che ogni comandante deve compilare e lasciare in copia allo scalo di partenza e di arrivo.»**

Pertanto, onde *"evitare diatribe fra gli operatori dei due uffici"*, quella sera, come del resto altre volte, *complice una disposizione emanata dal locale Direttore d'aeroporto*, quell'aereo fu lasciato partire senza che l'Autorità preposta venisse a conoscenza (come invece norma avrebbe voluto) *dell'eccedenza del carico a bordo, con ciò causando la caduta dell'aeromobile al suolo non appena alzatosi in volo, a causa del sovraccarico a bordo e del peso della neve presente sulle superfici di sostentamento così contaminate dalla precipitazione nevosa in atto da lungo tempo.*

In un mio precedente articolo in merito, intitolato [Giustizia \(penale\) è \(quasi\) fatta](#), di già annunciavo l'emanazione d'una sentenza esemplare da parte della Corte di Assise di Venezia, della quale, a deposito avvenuto, sono riuscito a venire in possesso nella mia veste di *"consulente ausiliario dei periti del P.M. del tribunale di Verona"*, collegio del quale fui chiamato a far parte nel giugno del 1996, a circa sei mesi dal disastro aereo di Verona. In quell'articolo annunciavo che mi ripromettevo di divulgare, quale *"pietra miliare della giustizia italiana"*, quella che fin da allora si preannunciava come una sentenza esemplare nel richiamare la Pubblica Amministrazione in generale e quella dell'Aviazione Civile nazionale in particolare, unitamente a tutti i suoi dipendenti, ai compiti, doveri e responsabilità che hanno nei confronti del bene primario rappresentato dalla preservazione dell'incolumità dei passeggeri che s'affidano al trasporto aereo con il presupposto di essere tutelati attraverso tutte le leggi, le difese, le norme e le procedure esistenti nel comparto e che comunemente vanno sotto la definizione di **"sicurezza del volo"**.

Come già sappiamo, l'intero *"sistema aviazione"*, nella concezione delle norme internazionali e perfino di quelle caotiche ed ormai poco moderne esistenti nella legislazione nazionale, deve funzionare e garantire la propria efficacia in base a **principi inalienabili ed inderogabili**, ben sintetizzati nell'art. 44 della **Convenzione di Chicago** del 1944, Convenzione che istituì l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale, alla quale il nostro Paese ha aderito fin dal 1948 (D. Lgs. n.° 616/1948), ratificandola fin dal 1956 (Legge n.° 561/1956), affiancando così uno strumento normativo come quello costituito dagli **Allegati tecnici alla Convenzione** (continuamente emendati ed aggiornati con il concorso di tutti gli Stati contraenti) alle vetuste ma ancor valide disposizioni giuridiche contenute nell'ancor vigente **Codice della Navigazione – Parte Aerea – del 1942** ed alla disordinata normativa esistente in materia nel nostro ordinamento giuridico interno.

Orbene, il primo merito da riconoscere agli eccellenti **Magistrati della Terza Sezione Penale della Corte d'Appello di Venezia** è quello di esser stati lucidamente capaci di "navigare" nel mare magno oltre che dei nostri Codici, anche in quello molto tenebroso e pertanto poco agevole ed invitante alla serenità di giudizio delle Leggi, Decreti e Circolari ministeriali dell'Aviazione Civile italiana, riuscendo ad orientarsi verso una mèta di giustizia che sembrava ormai irraggiungibile dopo la ingiustificata sentenza del Tribunale di primo grado emessa appena il 28. 10. 1999.

Questa volta la sentenza e soprattutto le sue motivazioni sono di una lucidità e di una consequenzialità tali da poter essere definite “cristalline ed inattaccabili”.

Quel che risalta di questa sentenza, cioè la negligenza e l'omertà degli imputati (che perlomeno hanno il diritto di difendersi con tutti i mezzi), è quella indicata anche nei confronti di una gran parte dei direttori degli aeroporti italiani e dei loro superiori dell'Amministrazione centrale, con gli interventi effettuati in Tribunale in malintesa difesa degli imputati, ma che lasciano trasparire un terrificante dato di fatto: la situazione che ha permesso il verificarsi del sinistro di Verona del 1995 persiste e potrebbe reiterare l'evento in qualsiasi momento ancor'oggi in Italia. **E, quel che è peggio, è che l'Amministrazione centrale, venuta a conoscenza della sentenza che pure la condanna in solido con gli imputati in merito al risarcimento ai danneggiati, si è espressa non con provvedimenti correttivi nei confronti del “sistema”, ma solo con un pietistico appoggio alle inconsistenti posizioni difensive degli imputati, arrivando ad auspicare una possibile revisione in sede di Corte di Cassazione.**

Questo il comunicato stampa dell'ENAC:

Sulla decisione giudiziaria in merito all'incidente di Verona del dicembre 1995

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile prende atto della decisione assunta dalla Corte di Appello di Venezia sull'incidente dell'Antonov 24 rumeno avvenuto nel dicembre del 1995 - in epoca antecedente alla costituzione dell'Ente stesso -, che ribalta la sentenza di assoluzione di primo grado “perché il fatto non sussiste” e che condanna, tra gli altri, il Direttore di Aeroporto di Verona ed un funzionario addetto al traffico. L'ENAC confida in una soluzione della vicenda giudiziaria in Cassazione che riconosca la completa estraneità dei propri dipendenti dalla responsabilità dell'accaduto. Evidenza inoltre che oggi, con la costituzione dell'Ente, la materia dei controlli di sicurezza in ambito aeroportuale è stata opportunamente integrata, da un punto di vista normativo, da una propria disposizione, la Circolare APT-08, che identifica in maniera compiuta i ruoli e le responsabilità dei vettori, dei gestori aeroportuali e delle Direzioni di Aeroporto. Secondo le disposizioni di tale Circolare, i controlli di sicurezza, in accordo con quanto regolamentato dalla normativa internazionale di riferimento (ad esempio il programma europeo SAFA - Safety Aviation Foreign Aircraft), sono pertanto effettuati - nel rispetto e nella garanzia della piena operatività aeroportuale - secondo programmi prestabiliti e con interventi mirati.
Roma, 10-07-2001

E cadono veramente le braccia per lo sconforto nel sentire che l'ENAC, in questo comunicato stampa, richiama la Circolare APT-08. Coloro che pensano di avere la pazienza di sopportare l'illustrazione del suo contenuto vedano il mio **commento** apparso nella edizione del 18 ottobre 2001 di airmanshiponline.com [[Esame della circolare ENAC APT-08A \(serie Aeroporti\)](#)].

Naturalmente non mi sarà possibile riprodurre tutte le 108 pagine che costituiscono il dispositivo della sentenza della Corte d'Appello di Venezia, e neppure intendo citare i nomi ivi contenuti, ma mi limiterò a riprodurre soltanto alcune delle parti più significative in grado di illustrare le condizioni nelle quali operava (e purtroppo opera tutt'ora) l'Amministrazione dell'Aviazione Civile italiana ed i suoi concessionari, in mancanza di un unico ed attivo Ente centrale di tutta l'aviazione civile italiana che sia all'altezza della situazione delineata dall'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

Concluderò riproducendo i passi salienti del dispositivo della condanna penale irrogata agli imputati assieme ai motivi della condanna in solido del Ministero dei Trasporti e della Società di gestione dell'aeroporto per il risarcimento da liquidarsi in sede civile, oltre ai motivi dell'assoluzione dell'unico imputato straniero, in quanto gli altri possibili responsabili stranieri non hanno mai messo piede in Italia.

RD

Premessa

La Sentenza della Corte d'Appello di Venezia emessa in data 9 luglio 2001 è stata depositata in Cancelleria il 5 ottobre 2001.

Essa è costituita da 108 pagine; di queste ne riproduciamo oltre metà, tralasciando gli aspetti prettamente giuridici i cui capitoli sono comunque riportati nell'ordine del documento originale.

Per questa ragione il numero di pagina di questa riproduzione non corrisponde alla impaginatura originale.

Alcuni paragrafi delle parti che abbiamo riprodotto sono stati omessi perché abbiamo voluto fare una scelta di sintesi mirata a sottolineare gli aspetti che, a nostro avviso, possono interessare maggiormente tutti coloro che hanno responsabilità in ordine alla sicurezza dei voli.

I paragrafi omessi non sono per questo meno importanti ma, essendo il documento di pubblico accesso, riteniamo che chiunque voglia, per ragioni professionali, completare lo studio di questa sentenza che, come ripetiamo, ha un valore indiscutibile sia dal punto di vista giuridico che dal punto di vista di analisi tecnica di un disastro aereo, possa avere il documento integrale secondo i canali istituzionali.

Abbiamo omesso volutamente di indicare per esteso i nomi delle persone imputate dal momento che il nostro scopo non è quello di sottolineare le responsabilità individuali ma di evidenziare i problemi culturali ed organizzativi che hanno portato al disastro.

N. 1500/2000 Reg.Gen. App.
N. 4589/95 Reg.Notizie Reato

**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

La Corte d'Appello di Venezia sezione **Terza Penale** composta dai Magistrati:

1. dr. GIANCARLO SCARPARI	Presidente
2. dr. UGO DI MAURO	Consigliere
3. dr. ANTONINO ABRAMI	Consigliere

Udita la relazione della causa fatta alla udienza pubblica odierna dal Presidente estensore dr. Giancarlo Scarpari

Inteso il Pubblico Ministero, gli appellanti, i difensori come da verbale ha pronunciato la seguente

SENTENZA

- 1) **D. N.**, - presente - Dif. Avv. Paolo TEBALDI di Verona di fiducia
- 2) **C. F.**, - presente - Dif. Avv. Niccolò GHEDINI di Padova e Avv. Paola RUBINI di Padova entrambi di fiducia.
- 3) **R. R.**, - presente - Dif. Avv. Guido BEGFHNI di Verona di fiducia
- 4) **R. A.**, - presente - Dif. Avv. Luigi SANCASSANI di Verona e Avv. Gabriele SILINGARDI di Modena entrambi di fiducia
- 5) **A.D.**, - presente - Dif. Avv. Dario DE MARZI di Verona e dall'Avv. Gustavo ROMANELLI di Roma entrambi di fiducia.

RESPONSABILI CIVILI

MINISTERO DEI TRASPORTI D.G.A.C. in persona del Ministro pro-tempore domiciliato -ex lege c/o l'Avvocatura Distrettuale dello stato di Venezia (rappresentato dall'Avv. SCERESARO di Venezia.) Dif Avv. SCHIESARO di Venezia.

AEREOPORTO di VERONA VILLAFRANCA "VALERIO CATULLO" S.p.A., in persona del Legale rappresentante pro-tempore con sede in Verona, C.so Porta Nuova, 96 e c/o AEROSTAZIONE CIVILE, in Caselle di Sommacampagna rappresentato e difeso dall'Avv. D. DE MARZI e dall'Avv. SANCASSANI di Verona.

PARTI CIVILI
57 nominativi

APPELLANTI**IL DIF. DI D.N.****PM e PC c/ C.F., R.R., R.A. e A.D.**

Avverso la sentenza del TRIBUNALE di Verona in data 28.10.1999 n. 513, con la quale così si decideva:

Visti gli artt. 533, 535 C.P.P. dichiara **D.N.** responsabile del reato ascrittogli e lo condanna alla pena di anni 6 di reclusione, oltre al pagamento delle spese processuali, visti gli artt. 538 e seguenti C.P.P. e seguenti C.P.P. condanna **D.N.** a risarcire alle seguenti Parti Civili costituite nei suoi confronti i danni -patrimoniali e non patrimoniali subiti, da liquidarsi in separato giudizio, concedendo una provvisoria, nelle misure seguenti:

(omissis)

condanna **D.N.** a risarcire e Cunegato Vincenzo il danno patrimoniale e non patrimoniale subito, che si liquida definitivamente e complessivamente in lire 50 milioni, con gli interessi legali dalla data del sinistro;

condanna, infine, **D.N.** a rimborsare alle Parti Civili le spese di costituzione e difesa, che si liquidano complessivamente in lire, quanto agli Avvocati:

(omissis)

Visto l'art. 530 C.P.P. assolve **C.F., R.R., R.A., A.D., L.C. e D.E.** dall'imputazione loro ascritta perché il fatto non sussiste.

IMPUTATI

Del delitto p. e p. dagli artt. 113, 449 comma 2, 589 comma 3 C.P. per avere cagionato, per colpa, la caduta dell'aeromobile ANTONOV 24, immatricolato YR-AMR di proprietà della società rumena ROMAVIA e gestito dalla società rumena BANAT AIR, adibito a trasporto di persone e precipitato, sulla tratta Verona-Timisoara-Bucarest, durante la fase del decollo dall'aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca alle ore 19,55 circa locali del giorno 13.12.1995, in conseguenza del degrado delle caratteristiche aerodinamiche dovuto allo stato di contaminazione da neve/ghiaccio della superficie alare e della superficie dei piani di coda, ed in conseguenza delle condizioni di pericoloso sovrappeso (non meno di 2000 Kg.) rispetto al peso massimo consentito al decollo, entrambe le condizioni determinanti, unitamente al mancato preciso controllo da parte del pilota, dell'inclinazione laterale del velivolo, nel cagionare "moti di pitch-up e di rollio" che hanno fatto assumere al velivolo assetti di volo longitudinali e laterali scorretti ed incompatibili con una sicura traiettoria di salita, determinando di conseguenza la precipitazione al suolo dell'aereo e la morte dei 41 passeggeri e degli 8 membri dell'equipaggio.

Colpe consistite:

Quanto al Personale di condotta dell'aereo, Comandante e secondo pilota (entrambi deceduti), nell'aver omesso, in violazione alle disposizioni contenute nel MANUALE DI VOLO dell'AN-24 (Cap. 4.3.7, pag. 18) e nel MANUALE OPERATIVO, redatto dalla Compagnia ROMAVIA, (Cap. 8.1.5 pag. 17 1), di fare eseguire le operazioni di sghiacciamento, nonostante la abbondante nevicata in atto, il lungo tempo di permanenza del velivolo sotto la nevicata (circa 1 ora e 14 minuti) e nonostante che tale servizio fosse stato messo a disposizione dalla società di handling. Ed inoltre, nell'aver omesso, in violazione a quanto stabilito in proposito nel MANUALE DI VOLO (Cap. 1, pag. 13 - peso massimo del velivolo - consentito al decollo 21.000 Kg.) e nel MANUALE OPERATIVO (Cap. 11.2.102 alla pag. 298 - per ogni volo deve essere predisposto il piano di carico prima del decollo e copia di esso deve rimanere presso l'aeroporto di partenza) di compilare e di depositare il piano di carico (LOADSHEET) prima del decollo, nonostante se ne fossero assunto l'incarico, e nonostante che l'aereo fosse già atterrato in condizioni di pericoloso sovraccarico, nonostante il peso aggiuntivo creatosi durante la sosta a terra in conseguenza del deposito di neve e ghiaccio, e nonostante il peso dei passeggeri e dei bagagli a mano fosse stato già nel viaggio di arrivo, sotto-stimato in 70 Kg. Per passeggero anziché 90 come prescritto nel manuale ROMAVIA OPERATIONS MANUAL. Omettendo, in definitiva, di assicurarsi, prima della partenza ed in violazione dell'art. 889 del Codice della Navigazione Aerea che l'aereo fosse idoneo di intraprendere il viaggio, il carico fosse convenientemente disposto e le condizioni atmosferiche consentissero una sicura navigazione.

Quanto a **D.N.**, nella sua qualità di rappresentante dell'Esercente BANAT AIR, agente in funzione di capo scalo per quella Compagnia, nell'aver omesso, in violazione a quanto stabilito dalla Circolare Ministeriale n. 41/23100/M.3 (Capitolo 2, punti 10 e 14), emanata in attuazione del Decreto Ministeriale 18.6.81, cui sono assoggettati i titolari di licenza per i servizi aerei non di linea nazionali ed internazionali, di assicurare la compilazione, prima del volo, del documento atto a far risultare che la determinazione del peso al decollo e la distribuzione del carico a bordo fossero adeguati rispetto alle limitazioni di peso e di posizionamento dei baricentro contenute nel manuale di impiego, e di disporre affinché prima del decollo venissero rimossi integralmente i depositi di neve e di ghiaccio. Ciò nonostante che gli fossero note le avverse condizioni meteorologiche e che egli stesso si fosse offerto di far pervenire al responsabile del centraggio dell'Ufficio Operativo il piano di carico prima del decollo.

Quanto ad **A.D.**, addetto al centraggio in servizio presso l'Ufficio operativo della "società per azioni aeroporto di Verona/Villafranca", nell'aver omesso, - in violazione delle istruzioni per i servizi di assistenza aeroportuale, approvate con D.M. 356 del 19.7.1982, che impongono, ai fini del controllo del carico, di portare e consegnare i documenti di volo tra l'aeromobile e gli uffici aeroportuali competenti e viceversa; - in violazione delle linee di indirizzo fissate dalla DIREZIONE GENERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE, con circolare dell'1.8.1985, prot. n. 321247, avente ad oggetto l'organizzazione di un sistema di controllo efficiente per garantire la compatibilità dei dati sul piano di carico con il corrispondente carico reale sull'aeromobile; - in violazione della circolare n. 2068, del 29.6.1988, indirizzata dalla Direzione della Circonscrizione aeroportuale di Verona alla Società di gestione, ove stabilito che il piano di carico dovrà essere consegnato all'UFFICIO CONTROLLO TRAFFICO che autorizzerà, soltanto quando in possesso dell'intera documentazione, correttamente compilata, il decollo dell'aeromobile tramite la Torre di Controllo; - ed in

violazione della comunicazione di servizio, del medesimo tenore, datata 8.8.1991 e firmata dal Responsabile Area Pax; di assicurarsi della puntuale e corretta compilazione del piano di carico e della consegna dello stesso prima del decollo, ciò allo scopo di consentire i necessari controlli e di dare modo all'Ufficio Controllo Traffico di negare in tempo utile l'autorizzazione al decollo, attesa la mancata consegna di tutta la documentazione necessaria. E ciò:

- nonostante già dalle ore 16,19 fosse venuto a conoscenza che l'aereo che stava per arrivare da TIMISOARA era diverso da quello previsto, era inusuale per quell'aeroporto e non risultava inserito nel programma informatico "ARCO"; nonostante avesse verificato in archivio, consultando i file dei voli precedenti relativi a quella tratta e a quella compagnia aerea, che più volte i piani di carico in partenza non erano stati consegnati dall'equipaggio prima del decollo;
- nonostante fosse in atto una abbondante nevicata e gli fosse noto che nel corso del suo servizio, iniziato alle ore 12, su undici velivoli decollati (prima dell'Antonov 24), solo 4 non avevano effettuato le operazioni di sghiacciamento, e di questi, 3 erano decollati entro le 16.30, quando ancora la situazione meteorologica non era ancora così peggiorata;
- nonostante già alle ore 19 fosse venuto a conoscenza che il Comandante aveva rifiutato di effettuare il deicing e che, dalla lettura del piano di carico in arrivo sarebbe risultato agevole rilevare come quell'aereo era già atterrato in condizioni di pericoloso sovraccarico;
- nonostante che alle ore 19.35 (quindi 18 minuti prima che la torre autorizzasse la partenza) gli fosse stato comunicato dal rappresentante della compagnia **D.N.** che il Comandante non aveva compilato, sottoscritto e consegnato il piano di carico;
- e nonostante fosse, attraverso il proprio Ufficio, in costante collegamento via radio con la Torre di Controllo.

Quanto a **R.R.**, nella sua qualità di Addetto al Traffico aereo servizio presso la Direzione Circoscrizione Aeroportuale di Verona/Villafranca, nell'aver omesso:

- in violazione dell'art. 802 del Codice della Navigazione Aerea che dispone che non possa essere autorizzata la partenza dell'aeromobile se l'esercente e il Comandante non hanno adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione (norma applicabile anche nei riguardi di aeromobili stranieri ex art. 808 C.D.N.);
- in violazione delle norme del DPR n. 1219/84 che definiscono il profilo professionale dell'addetto al traffico aereo con riferimento al controllo della documentazione prescritta in relazione al tipo di carico permesso ovvero specificamente autorizzato;
- in violazione delle regole fissate nel mansionario degli addetti al traffico aereo, approvato con D.M. 16.6.1982 che dispone che prima della partenza degli aeromobili, ed al fine di autorizzarne la partenza, venga presa visione del piano di carico e della carta di centraggio allo scopo di accertare l'adempimento degli obblighi imposti all'esercente e/o al Comandante dalle norme di sicurezza della navigazione;
- in violazione delle circolari della Direzione Generale dell'Aviazione Civile n. 317926 del 14.7.1981 e n. 330949 del 12.12.1981 che ribadiscono che i controlli vengano effettuati anche mediante il piano di carico;
- in violazione alle circolari e direttive interne (tra cui quella n. 2068 di prot. del

29.6.1988 indirizzata alla S.p.A. di gestione) dalla quale si evince che deve essere autorizzato il decollo solo quando l'Ufficio Controllo Traffico sia venuto in possesso dell'intera documentazione, correttamente compilata;

- in violazione dell'ordine di servizio n. 13.30.1991 che dispone che i piani di carico ed i manifesti merci siano sempre allegati alla rispettiva DUV; omesso di attivarsi per impedire, tramite la Torre di Controllo, che l'aereo partisse, negando o revocando l'autorizzazione al decollo non essendo stata presentata tutta la documentazione necessaria, e ciò specialmente in considerazione del fatto che era atterrato un aereo di tipo inusuale per quell'aeroporto, oltre che diverso da quello previsto;
- nonché in considerazione della mancanza, presso l'Ufficio, di notizie, documenti e/o schede riguardanti le caratteristiche di quell'aereo (manuale di volo e manuale operativo della compagnia aerea), e nonostante le particolari ed avverse condizioni meteorologiche, circostanze tutte che avrebbero dovuto imporre un particolare impegno di attenzione e controllo

Quanto a **C.F.**, nella sua qualità di Direttore della circoscrizione aeroportuale di Verona, nell'aver omesso di adottare tutte le necessarie iniziative e di attuare tutti i controlli necessari ed idonei ad assicurare, nel rispetto delle norme e delle direttive sopra indicate, la effettiva e reale verifica della corrispondenza tra i dati indicati nei manuali di volo e nei manuali operativi delle singole compagnie aeree e quelli contenuti nei piani di carico; e ciò specialmente allo scopo di esercitare effettivamente il potere di consentire o di negare l'autorizzazione al decollo quando, come nel caso in oggetto, o tali manuali manchino perché non depositati o perché afferenti ed aeromobili non inseriti, perché non conosciuti, nel programma informatico "ARCO" ovvero quando non siano stati compilati adeguatamente e consegnati, prima del decollo, i piani di carico. E ciò nonostante che, in epoca antecedente a questo incidente aereo, più volte gli fosse stato segnalato, da parte di alcuni degli addetti all'Ufficio Controllo Traffico, la mancata tempestiva consegna dei documenti di carico; e nonostante più volte gli fosse stata segnalata, da parte degli stessi componenti del suo Ufficio, la inidonea ed insufficiente preparazione professionale con riferimento ai compiti loro istituzionalmente demandati.

Quanto a **R.A.**, nella sua qualità di Direttore del settore operativo della Società di gestione dei servizi di assistenza aeroportuale "S.p.A. Valerio Catullo", nell'aver tollerato, in violazione delle norme e delle direttive sopra indicate, prassi pericolose consistenti nel consentire che i piani di carico talvolta venissero recapitati al proprio ufficio in momento successivo al decollo dell'aeromobile, (a volte via fax dagli aeroporti di arrivo) nonché nell'aver omesso di adottare tutte le iniziative ed i controlli necessari ed idonei ad assicurare la effettiva e tempestiva trasmissione all'Ufficio Controllo Traffico di tutta la documentazione e di tutte le notizie necessarie a consentire i controlli a tale Ufficio demandati. E ciò nonostante che, ripetutamente in precedenza, più volte si fosse verificata la partenza di aeromobili senza che fosse stata preventivamente consegnata tutta la documentazione prescritta con riferimento alla sicurezza della navigazione.

Il processo di primo grado

La sera del 13/12/95 un aereo decollava dall'aeroporto di Verona, con a bordo 41 passeggeri ed 8 membri di equipaggio, ma dopo un volo durato poche decine di secondi, perdeva quota e precipitava nella vicina campagna, incendiandosi: nel disastro trovavano la morte tutte le persone trasportate.

L'aereo era un Antonov 24 della società Romavia ed era stato noleggiato dalla società di navigazione Banat Air, entrambe di nazionalità rumena.

Quest'ultima era stata autorizzata, con provvedimento 2/10/95 della Direzione Generale dell'Aviazione Civile, a firma del dirigente **Lopez Claudio**, ad effettuare, con aeromobili BAC 1-11 della compagnia rumena Romavia, servizi aerei non di linea per trasporto di passeggeri sulla tratta Bucarest, Timisoara, Verona, e ritorno.

Ma il 13/12/95, per il volo previsto, non era stato utilizzato il BAC 1-11, bensì un Antonov 24, giusta sostituzione disposta dal capo ufficio della Direzione generale **D'Albore Elpidio** e comunicata quello stesso giorno alla Direzione della circoscrizione aeroportuale di Verona, il cui direttore all'epoca era il **dott. C.F.**.

A seguito di tale sostituzione, in detto aeroporto atterrava, con una nevicata in atto, alle h. 18.40 di quel 13 dicembre, un aereo Antonov 24, con 44 passeggeri a bordo: presenti in aeroporto, in quel momento, erano, tra gli altri, **R.A.**, direttore del settore operativo della società di gestione, **A.D.**, suo dipendente e addetto quella sera al centraggio e **R.R.**, addetto al traffico aereo e dipendente della Direzione aeroportuale.

Il comandante dell'aereo, dopo lo sbarco dei passeggeri saliti a Timisoara, effettuava, alle h. 19.05, un rifornimento con 2015 Kg. di carburante; malgrado il persistere della nevicata, non richiedeva alcuna operazione di de-icing (sghiacciamento); quindi, imbarcati i passeggeri in partenza e sistemati i relativi bagagli, otteneva dalla torre di controllo l'autorizzazione alla messa in moto dei motori alle h. 19.30; sette minuti più tardi la torre autorizzava il volo e l'Antonov decollava alle h. 19.54.

Senonché, alzatosi in volo, l'aereo, effettuata una virata verso destra, precipitava all'interno di un frutteto recintato, incendiandosi.

I C.C. di Sommacampagna, avvertiti telefonicamente nell'immediatezza del disastro, si recavano sul posto, recuperando e ricomponendo i corpi delle vittime, effettuando i primi accertamenti e sequestrando di propria iniziativa numerosi documenti rinvenuti in vari uffici dell'aeroporto, provvedendo poi ad isolare ed a presidiare il luogo del sinistro.

Il 15/12/95 il P.M. disponeva una consulenza tecnica sui resti dell'aereo, affidando l'incarico ad un collegio di periti per stabilire quali fossero state le cause dell'incidente e se fossero ipotizzabili profili di colpa a carico delle persone interne ed esterne all'aeroporto, in relazione alle condizioni del velivolo ed alle regole di prudenza atte a prevenire simili disastri; successivamente veniva nominato un ausiliario del collegio dei consulenti del P.M. nella persona del c.te Dentesano, perché riferisse sullo stato della normativa vigente in materia di sicurezza dei voli per ciò che riguardava l'impiego degli aeromobili nel trasporto civile.

Il 21/12 venivano completate le operazioni di recupero dei rottami dell'aereo, alla presenza dei consulenti del P.M.; il 23/12 il direttore dell'aeroporto consegnava ai C.C. la documentazione relativa al velivolo precipitato, ricevuta dalla società Banat Air.

Terminati gli accertamenti, il collegio dei consulenti indicava, nell'ottobre 96, una serie di cause all'origine dell'incidente alcune dirette, addebitate al comandante

dell'aereo (che non aveva fatto il de-icing e che era partito in sovrappeso) e al rappresentante della Banat Air (che non aveva fatto i controlli di sua competenza e non aveva sospeso il Volo a seguito delle inadempienze del comandante), ed altre indirette, dovute al fatto che era stata consentita la sostituzione dell'aereo e che l'Antonov era stato autorizzato a partire senza aver presentato il piano di carico (loadscheet) o altro documento equipollente (v. consulenza P.M., V-5, faldone- 16).

Contemporaneamente al collegio dei periti del P.M. aveva operato anche una Commissione di inchiesta ministeriale, costituita la notte stessa del disastro e presieduta dal direttore dell'aeroporto **C.F.** sino al 15/12/96 (data in cui era stato convocato dal P.M. del Tribunale di Verona quale indagato nel presente processo: v. verbale di udienza 30/6/99, pag. 83) e della quale ha fatto invece parte sino alla fine la responsabile dell'Ufficio Controllo Traffico (UCT) dell'aeroporto veronese, Roberta Carli. Membro della Commissione, come rappresentante della Civil Aviation Authority rumena, veniva nominato Alexandru Tanasescu, che peraltro non risulta firmatario della relazione finale.

La Commissione, pur lamentando limitazioni al suo potere di indagine, distingueva la causa probabile dell'incidente (individuata nella perdita di controllo dell'aereo da parte del comandante dovuta alla degenerazione aerodinamica causata dalla formazione di ghiaccio) dalle possibili cause contributive (e tra queste menzionava il sovrappeso di circa 2000 kg con cui era partito l'aereo, nonché la mancata possibilità di controllo da parte dell'autorità del piano di carico, non consegnato, non preteso e non inoltrato all'UCT: v. relazione depositata all'udienza del 30/4/99).

Sulla base di tali conclusioni e della normativa del settore, codice della navigazione, leggi, decreti ministeriali e circolari interpretative, nonché a seguito dell'audizione di alcune persone informate sui fatti, il P.M. formulava le imputazioni nei confronti di **D.N.**, quale rappresentante della Banat Air e capo-scalo all'aeroporto di Verona, per non essere intervenuto sul comandante dell'aereo partito senza aver fatto il de-icing, di **R.A.** e **A.D.**, **C.F.** e **R.R.**, per aver omesso i controlli in aeroporto, controlli di tipo organizzativo od operativo a seconda delle funzioni esercitate, volti ad accertare se sussistevano le condizioni per consentire la partenza dell'aereo, nonché nei confronti di Lopez e D'Albore, dirigenti del Ministero dei Trasporti, che avevano, rispettivamente, autorizzato i voli in Italia della Banat Air e la sostituzione dei Bac 1-11 con l'Antonov il 13/12/95.

(omissis)

Gli appelli del P.M. di D.N. e delle Parti Civili

(omissis)

Il processo di appello:questioni preliminari

(omissis)

Questione relativa all'inammissibilità dell'appello del P.M.

(omissis)

Questioni relative alla presenza delle parti civili nel processo

(omissis)

Questioni relative al materiale probatorio

(omissis)

MOTIVI DELLA DECISIONE

L'esistenza del sovrappeso

Esaurito l'esame delle questioni preliminari, va ora valutata nel merito la sentenza del Tribunale di Verona, nei confronti della quale, come visto, sono stati presentati motivi di impugnazione dal P.M., dalla difesa di **D.N.** e dalle Parti Civili.

La sentenza ha assolto gli imputati **C.F.**, **R.A.**, **A.D.** e **R.R.** eliminando in radice ogni loro possibile responsabilità, individuata dall'accusa nell'omesso controllo del sovrappeso con cui sarebbe decollato l'aereo dall'aeroporto di Verona, ritenendo non provata questa condizione anomala del velivolo e di conseguenza superfluo il successivo esame circa i compiti, e le responsabilità proprie di ciascun imputato in ordine alla sicurezza dei voli.

Abbiamo già visto, in estrema sintesi, i passaggi che hanno sostenuto questa pronuncia di assoluzione; ma ora è necessario ripercorrerne la motivazione in modo più articolato e puntuale.

Per escludere l'esistenza del sovrappeso, il Tribunale ha preso in esame il piano di carico in arrivo dell'Antonov, da cui risultavano, tra gli altri, due dati particolarmente significativi e rilevanti: quello relativo alla quantità di carburante presente nei serbatoi dell'aereo alla partenza da Timisoara indicato in 4.800 kg e quello "eliminato" con la dizione "-2000 taxi" annotato nella casella relativa alle "variazioni dell'ultimo minuto".

Su questi dati sono state fondate due opposte e inconciliabili interpretazioni: la prima, quella propria dei consulenti dell'accusa, ha evidenziato l'evidente falsità di tale ultima indicazione, posto che nel rullaggio (taxi) possono consumarsi 150-200 kg di carburante, non certo duemila, ed ha sottolineato come questa manipolazione dei dati sia stata posta in essere dal comandante in modo intenzionale al solo fine di rientrare, almeno in apparenza, nei limiti di peso obbligatoriamente previsti per il decollo di quell'aereo (quello complessivo era infatti risultato essere di 22.925, per cui era "necessario" eliminare 2000 kg di carburante per rientrare sotto i 21.000 kg, peso massimo consentito per l'Antonov in questione).

(omissis)

Il Tribunale ha ritenuto che le conclusioni dei consulenti della difesa abbiano "il pregio di fondarsi su dati di riferimento in parte suffragati da documenti e comunque sorretti da una coerente argomentazione" mentre "le conclusioni accolte dall'accusa e dalle parti civili, viceversa, hanno il loro cardine esclusivo in una deduzione valutativa, parziale ed acritica, qual è quella tratta dal load-sheet in arrivo, cui si attribuisce attendibilità per il dato riguardante la quantità del carburante esistente alla partenza da Timisoara e si disconosce invece credito per il dato relativo alla variazione dell'ultimo minuto" (v. sent. pag. 150).

Né, ritiene il Tribunale, può privilegiarsi la ricostruzione dell'accusa argomentando l'esistenza del sovrappeso dalla corsa prolungata (circa 1000 metri) compiuta dall'aereo per decollare, di contro ai 640 metri previsti per tale operazione dallo stesso manuale di volo: infatti le condizioni della pista, caratterizzata da neve bagnata e lo stato di contaminazione delle superfici del velivolo spiegano "a sufficienza la maggior distanza percorsa dal velivolo prima del distacco da terra"; ciò "in sintonia con le indicazioni riportate nel manuale di volo (che prevede un aumento di circa il 10%

della lunghezza di rullaggio ed un pari aumento della velocità di distacco in caso di pista innevata)" (ivi, pagg 15253).

Le argomentazioni della sentenza non possono essere condivise.

Va premesso innanzitutto che **l'esistenza del sovraccarico non è stata sostenuta solo dai consulenti del P.M., ma è stata considerata pacifica anche dalla Relazione ministeriale d'inchiesta**, alla cui presidenza, per il primo anno di attività, era stato designato proprio il direttore dell'aeroporto di Verona **C.F.**.

Ebbene, anche per i componenti di tale commissione, il piano di carico in arrivo consegnato dal comandante dell'Antonov alle autorità portuali veronesi era "palesamente errato e incongruente: in esso infatti il comandante, essendo il peso totale di decollo del velivolo superiore a quello massimo consentito, dichiara, per la fase di rullaggio, un consumo di carburante di 2000 kg. E' impossibile che tale circostanza si sia verificata" (v. Rel. cit., pag 12). E il **"sovrappeso di circa 2000 kg** con cui è stato intrapreso il volo" successivo, quello appunto in partenza da Verona, è indicato espressamente tra le **"possibili cause contributive dell'incidente"** (ivi, pag. 20).

Dunque, nella prima fase delle indagini, consulenti diversi, operando per distinte autorità, avevano letto in modo univoco quel documento, considerato veritiero il dato relativo al carburante imbarcato alla partenza da Timisoara (4800 kg), rilevato che l'annotazione "2000 taxi" era manifestamente incongrua ed avevano perciò concluso che l'aereo era partito da Verona in sovraccarico.

Solo successivamente - **C.F.** nel frattempo non era più presidente della commissione ministeriale, ma era divenuto indagato - alcune difese hanno cercato di fornire di quel piano di carico un'interpretazione addirittura rovesciata, sulla base di due documenti giunti dalla Romania nel corso del processo.

(omissis)

Ma, a parte questo, sono proprio dati di partenza su cui è basata l'argomentazione difensiva che si rivelano arbitrari, con la conseguenza che tutta la costruzione appare costruita sulla sabbia.

(omissis)

Rimane dunque confermato che l'aereo in partenza da Verona quel 13/12/95 era in sovrappeso, che tale circostanza non costituiva un fatto isolato, in quanto già in precedenza un Antonov aveva viaggiato in tali condizioni e che di questo fatto era giunta prova documentale agli uffici dell'ente di gestione e del direttore dell'aeroporto di Verona.

Il sovrappeso come concausa dell'incidente

La sentenza del Tribunale di Verona, escludendo l'esistenza del sovrappeso, ha ritenuto inutile soffermarsi ad approfondire il problema della sua eventuale incidenza causale in ordine alla caduta dell'aereo, limitandosi, come visto, a sostenere che "può seriamente dubitarsi circa un'efficacia causale del sovrappeso" (v. sent. pagg. 153-154).

Il P.M., di contro, ritenendo "esaustiva e convincente la ricostruzione tecnica delle cause dell'incidente aereo formulata dai consulenti del P.M.", individuate "nelle condizioni critiche per la sicurezza del volo determinate dallo stato di contaminazione della superficie alare e della superficie dei piani di coda a causa di deposito di neve e/o ghiaccio verificatosi durante la sosta a terra del velivolo, non eliminato con appropriato procedimento di sghiacciamento, **e dalla condizione di sovrappeso nella quale si trovava il velivolo al momento del decollo**" ha censurato anche questa parte della sentenza di primo grado, che pure, nell'economia di quel giudizio, rappresentava un obiter dictum.

E' peraltro evidente che la questione riveste un'importanza centrale nell'economia del processo, come del resto dimostrato dall'impegno con cui le parti contrapposte si sono confrontate nel corso del dibattimento di primo grado.
(omissis)

Quanto al sovrappeso questo ha inciso sulla ritardata partenza, prima, e, soprattutto, ha inciso sulla velocità di stallo poi, calcolata per quell'aereo, al peso di 23.000 kg, in 181 Km/h. (in luogo dei previsti 173 km/h per un aereo nei limiti di peso regolamentare di 21.000 kg: v. cons. cit. II-18, velocità di stallo ancora superiore se il peso del velivolo, come qui calcolato, raggiungeva i 24.000 kg): ebbene, nella fase decisiva del volo, la velocità di stallo è scesa sino a 175 km/h..

E detta velocità è quella minima alla quale l'aeroplano può volare (Casarosa, udienza 18/6/99, pag. 64), al di sotto della quale non può più mantenere la quota e scende irrimediabilmente (ivi, pag. 61).

L'aereo che parte in sovrappeso perde infatti la sua "aeronavigabilità" (Casarosa, ivi, pag. 103), perché tale condizione anomala "crea due problemi, uno di qualità di volo, ovvero proprio come maneggevolezza del velivolo; l'altro è un problema di prestazioni, ovvero sia di accelerazione, di capacità di salita..." (ivi. Evangelisti, pag. 116).

I consulenti del P.M. hanno perciò concluso, con logica consequenziale e perfettamente condivisibile, che la caduta del velivolo si è verificata per la **concatenazione di tre cause - contaminazione, sovrappeso e scarso controllo del rollio, dovuto a probabile disorientamento del pilota - cause che si sono intrecciate "in un modo praticamente inscindibile"** (v. verbale di udienza 16/6/99, pagg. 147 e segg.).

Anche la Commissione ministeriale ha condiviso, nella sostanza, la ricostruzione dinamica dell'incidente fatta dai consulenti del P.M., solo indicando il momento del decollo, immotivatamente, come avvenuto dopo 6/700 metri, senza perciò aver preso in considerazione le precise indicazioni in senso contrario fornite dagli addetti alla torre di controllo.

Ma, quel che più conta, le due relazioni concordano anche nella individuazione dei fattori che hanno determinato o concorso a determinare l'evento, in quanto la Commissione ministeriale indica come "causa probabile... la degenerazione aerodinamica causata dalla formazione di ghiaccio" e, **tra le "possibili cause**

contributive ... il disorientamento spaziale dell'equipaggio" e "il sovrappeso di circa 2000 kg. con cui si è intrapreso il volo" (v. relaz. cit., pag. 20).

E il c.te Ralli, membro della Commissione, in dibattimento ha dichiarato che era stata **la diminuita velocità e non l'inclinazione assunta dall'aereo a rendere "precaria ... la possibilità di mantenere l'aeroplano in volo"** (v. udienza 30/4/99, pag. 178).

Neppure i consulenti della difesa, si badi bene, hanno sostanzialmente contestato la dinamica del volo così come descritta dai loro colleghi del P.M., ("sembra chiaro che la ricostruzione dinamica fatta dai consulenti del P.M. sia abbastanza accettabile": così Pica, udienza 22/6/99, pag. 110); hanno solo sollevato **ipotesi o domande** (il motore di destra dell'aereo ha preso fuoco o no durante il volo?) o hanno **dato diverso valore alle cause già evidenziate** (il disorientamento del pilota quale fatto determinante, la contaminazione da ghiaccio quale causa unica della caduta), sempre **escludendo comunque ogni rilevanza al sovrappeso** (che, o mancava, o non era determinante, a seconda delle ipotesi), ma **non hanno mai fondatamente prospettato una ricostruzione alternativa**.

Solo i consulenti Brughera e Pica hanno posto in dubbio la corretta valutazione della velocità dell'aereo fatta dai loro colleghi del P.M. sulla base della presunta inaffidabilità dei dati registrati e codificati a Braunshweig, con ciò intendendo invalidare le conseguenze tratte da quei consulenti in ordine alla velocità di stallo ed alle cause della caduta.

In realtà questa osservazione, basata sui margini di errore possibile relativi ai dati della decodifica (v. sul punto Brughera, udienza 22/6/99, pag.191), in concreto si è rivelata non determinante, in quanti i consulenti del P.M. non si sono limitati a leggere quei dati, traendo solo da essi le conclusioni in ordine alla velocità del volo, ma hanno compiuto una serie di raffronti, interni ed esterni, che hanno appunto stabilito, che, per il caso in esame, i dati registrati sul punto dal FDR erano affidabili.

(omissis)

Neppure le altre ipotesi avanzate per escludere la rilevanza causale del sovraccarico dell'aereo sono risultate fondate.

Nella memoria tecnica del consulente Pica era stata indicata, ad esempio, una possibile asimmetria dei flaps, quale causa scatenante il moto di rollio (v. pag.6): ma al dibattimento si è chiarito che i martinetti erano perfettamente allineati, per cui i flaps si trovavano nella stessa posizione e non potevano perciò determinare alcun movimento di rollio (v. Casarosa - Pica, udienza 22/6/99, pagg. 167 e segg.).

E' stata altresì indicata, come causa scatenante, l'esistenza di un carico asimmetrico di carburante tra le due semiali (v. memoria Pica, pag.6), ma si è trattato di un'ipotesi astratta, non sorretta da alcun, neppur flebile, elemento indiziante (v. sull'impossibilità ed inutilità di inseguire le ipotesi più disparate, le osservazioni, logiche e condivisibili, di Casarosa, udienza cit. pag. 160).

(omissis)

La difesa ha poi sostenuto che, anche ammesso vi fossero stati ghiaccio e sovrappeso, non sarebbero state queste le cause determinanti, posto che nella catena di eventi che ha portato alla precipitazione del velivolo l'elemento determinante sarebbe stato il mancato controllo laterale dell'aereo da parte del pilota, dovuto peraltro non all'esistenza del fuoco, ma a cause soggettive imprecisate (v. memoria tecnica Pica, pag.

16, vol. 20).

Alla base di questa prospettazione vi sono alcune prove di simulazione di volo effettuate da una delegazione della Commissione ministeriale di inchiesta, guidata dal c.te Pica (v. udienza 22/6/99, pag. 81 e relazione tecnica depositata il 30/7/99, vol.20), secondo cui, anche in presenza di alterazioni di ambiente, con un sovrappeso fino a un massimo di 4000 kg, con contaminazione da ghiaccio dei piani di coda e delle superfici e con una perdita di efficienza dei comandi, "l'aeromobile non precipita se interviene un'adeguata manovra correttiva del pilota nei normali tempi di reazione da addestramento" (relazione tecnica cit. pagg. 7-8; altra simulazione era stata in precedenza effettuata dai consulenti del P.M.: v. cons. cit. 111-20).

Orbene rileva la Corte in via generale che questi esperimenti effettuati dalle parti contrapposte hanno fornito risposte confermatrici delle tesi già dalle stesse precedentemente elaborate, tanto è vero che i vari consulenti, per confutare le altrui conclusioni, si sono contestati reciprocamente l'idoneità dei mezzi usati (v. la discussione su quale fosse il "simulatore - giocattolo" migliore insorta tra i consulenti Pica e Casarosa: v. udienza 22/6/99, pag. 84 e 133).

Si osserva nel merito che tali dati sono privi di valore probatorio, poiché ogni parte ha deciso in modo autonomo e incontrollato modalità, strumenti e scopi della propria simulazione, per cui gli esiti non possono essere ricondotti a quelli propri di un esperimento giudiziale; per tutti vi è stata la pratica impossibilità di riprodurre le condizioni dell'Antonov, per cui, ad esempio, il simulatore utilizzato dalla difesa, ha cercato di adattare altro modello di aereo, senza peraltro modificarne la superficie alare, il coefficiente del momento di beccheggio, i dati di utilizzo dei momenti di inerzia, con ciò utilizzando un velivolo con diverso comportamento dinamico e perciò assolutamente inidoneo a rappresentare il comportamento concreto dell'Antonov 24.

Se a ciò si aggiunga che un'azione "preparata" a terra con scadenze prevedibili è ben poco paragonabile ad un'attività di volo turbata da improvvise variabili e scandita da decisioni convulse prese da piloti in progressivo pericolo di vita, si comprenderà ancor meglio come quanto successo in quei pochi secondi di volo non sia rappresentabile, né riproducibile a mezzo di simulazione.

Non a caso sia i consulenti del P.M. Evangelisti e Casarosa, sia quello della commissione ministeriale, Ralli, alla prima prova di simulazione effettuata con l'aereo "sporcato", cioè gravato da anomalie, sono "precipitati", mentre in quelle successive, conosciuto il comportamento anomalo della macchina, hanno potuto reagire in modo appropriato (Casarosa, udienza 16/6/99, pagg.138-141 e Ralli, udienza 30/4/99, pag 182: "Domanda: quindi lei ha fatto per due volte la simulazione e l'aeroplano è caduto, poi ha fatto, studiando i dati, una diversa e più incisiva manovra ed ha evitato ... E' così?... Risposta: Esatto"; e le simulazioni presso l'Alenia, su cui fonda Pica le sue conclusioni, sono state fatte addirittura dopo quelle eseguite a Pisa e di cui parla Ralli nell'esame testè citato).

Gli esiti delle simulazioni non rivestono dunque alcuna rilevanza probatoria, sia per l'inidoneità dei mezzi usati, sia per l'impossibile comparazione tra le diverse condizioni in cui hanno agito i piloti dell'Antonov ed i consulenti delle parti.

Per completezza di motivazione si osserva poi che, in nessun caso, comunque, tenuto conto della reale situazione di fatto, il mancato controllo laterale del velivolo potrebbe costituire una causa sopravvenuta, da sola in grado di escludere il nesso che ha legato l'originario comportamento del pilota, partito in sovraccarico e con i depositi di neve e ghiaccio, i mancati controlli degli altri imputati e la caduta dell'aereo.

E' pacifico infatti che tale causa si ha "solo quando essa non sia legata con un nesso di interdipendenza alla causa precedente oppure quando costituisca un fattore eccezionale ed assolutamente imprevedibile" (v. tra le tante Cass. Sez. IV 25/8/2000 n. 9292), che è esattamente il contrario di quanto è avvenuto, sotto entrambi i profili, nel caso di specie, dato che l'inclinazione dell'aereo non sufficientemente controllata dipendeva proprio dal rollio e dalle condizioni anomale in cui lo stesso era partito (ed era stato lasciato partire) quella sera dall'aeroporto di Verona e che avevano finito per disorientare il pilota.

(omissis)

Ha sostenuto infine la difesa C.F. (v. memoria 28/5/2001) che la prova dell'irrilevanza del sovrappeso in relazione al causato incidente è data dalla stessa ricostruzione accusatoria, secondo cui l'aereo era giunto a Verona con un sovraccarico ancora superiore a quello con cui era poi partito dalla città scaligera e tuttavia non aveva avuto alcuna difficoltà né per il volo, né per l'atterraggio.

Abbiamo visto dai calcoli precedenti che così non è stato, anche se è indubbio che l'aereo sia giunto a Verona in sovrappeso; ma l'argomentazione è comunque priva di consistenza perché i **consulenti dell'accusa non hanno mai sostenuto che l'aereo sia caduto esclusivamente in ragione del suo sovrappeso**

Hanno solo evidenziato (Dentesano, udienza 16/6/99, pagg. 169 e segg) quanto disposto dalle tassative norme dell'annesso 6 ICAO (vedile in "atti depositati all'udienza del 18/6/99", sottofascicolo 6, vol 19), che al punto 5.2.7 impongono precise limitazioni al peso degli aerei, stabilendo che "in nessun caso il peso all'inizio del decollo dovrà eccedere il peso massimo al decollo specificato nel manuale di volo", in quanto un tale anomalo uso operativo del velivolo porrebbe questo in una situazione di alto rischio.

Ed hanno altresì precisato che "non è detto che il velivolo caschi se esiste un sovrappeso, però è certamente in condizioni estremamente precarie di controllabilità, è sul filo del rasoio... è proibito volare in condizioni di sovrappeso, perché può bastare una qualsiasi altra concomitanza per ... scatenare problemi aereodinamici indesiderati" (v. Cavallini, udienza 22/6/99, pagg 155-156).

Viceversa, la contaminazione da neve e/o ghiaccio, che pure degrada le prestazioni del profilo aerodinamico dell'aereo, "di per sé è un elemento che non necessariamente provoca l'incidente, può provocarlo, ma non necessariamente lo provoca. Se combinato con altri è molto probabile che l'incidente diventi sicuramente verificabile (Scolaris, udienza 1/7n99, pag. 98).

Dunque non l'una o l'altra delle possibili cause di degradazione delle capacità aereodinamiche dell'aereo è determinante in modo assoluto, ma è il combinarsi di entrambe che troviamo all'origine del disastro.

Su queste valutazioni ha del resto concordato il teste della difesa Masterov, che, dopo aver ricordato che nel 91 un Antonov, partito con un sovraccarico di 3.900 kg aveva poi volato regolarmente, ammetteva che un sovraccarico inferiore, ma unito ad un mancato de-icing, nelle condizioni di quella sera, sarebbe stato "pericoloso" (v. udienza 18/6/99, pag. 195).

Ebbene, nel viaggio di andata, l'Antonov aveva volato col solo sovrappeso e non era successo nulla; in quello stesso pomeriggio, dopo l'inizio della nevicata, due aerei erano partiti senza effettuare il de-icing, un aereo dell'AIR Ostrava alle 16,20 e uno dell'Aerotaxi alle 19,15 (v. all.III-1 cons. P.M.) e neanche a loro era successo nulla: in entrambi i casi, viaggio col solo sovrappeso nel primo, viaggio col solo carico di neve e

ghiaccio nel secondo, si è volato a rischio, ma non si è verificato il disastro.

Nel viaggio di ritorno, invece, l'Antonov, per colpa primaria del pilota, ma senza che coloro che dovevano controllarlo intervenissero, decollava non solo con un sovraccarico di ben 3000 kg., ma anche con depositi di neve e ghiaccio sulle superfici esterne: è stato dunque l'intrecciarsi di questi due fattori che ha costretto il pilota ad inseguire, in tempi rapidissimi e ravvicinati, l'insorgere del pitch-up, il crescente rollio, la perdita di dinamicità in volo, l'aumento della velocità di stallo, fattori tutti che, sommandosi tra loro, hanno reso ben presto l'aereo ingovernabile.

Le norme sulla sicurezza dei voli

La responsabilità, di gran lunga prioritaria, dell'incidente è pertanto quella del comandante dell'aereomobile, **I.V. D. M.**, che ha violato specifici obblighi a lui imposti dalla vigente normativa, mantenendo un comportamento segnato da gravi imprudenze, negligenze ed imperizia.

(omissis)

Perché un pilota con migliaia di ore di volo alle spalle si sia comportato in modo così imprudente, violando precisi obblighi del suo mestiere è difficile dire con certezza (ma non è compito del giudice penale, né rientra nelle sue possibilità, indagare sulle motivazioni ultime dell'agente, una volta che ne siano stati accertati, fuor di ogni dubbio, i profili colposi del suo comportamento).

In ogni caso, al solo fine di inquadrare più compiutamente quanto successo, si deve considerare che il Mircea, dipendente della Romavia, operava per conto di una compagnia, la Banat Air, definita "fantomatica" dagli stessi consulenti del P.M.(v. con cit. IV-9) ; una compagnia che non aveva aerei, né piloti, che quindi organizzava i viaggi con velivoli noleggiati qua e là per il mondo, in Ucraina, in Moldavia, etc (v. Dentesano, udienza 16/6/99, pag. 57); una compagnia che soprattutto cercava di risparmiare su ogni cosa, operando al di fuori del sistema computerizzato ARCO (per avere questo "accesso" bisogna sostenere "una spesa comunque notevole": Massagrande, udienza 23/3/99, pag. 289), cambiando aerei all'ultimo momento, a seconda dei passeggeri previsti (è il caso di specie, con la sostituzione del Bac 11 col molto più economico Antonov), utilizzando personale che, per fare rifornimento di carburante, talvolta doveva chiedere soldi a terze persone in ambito aeroportuale (v. Adamo, udienza 31/3/99, pag. 22) : ne consegue che, in un simile contesto, anche risparmiare sul de-icing poteva rientrare tra le economie da attuare.

La morte del Mircea chiude comunque ogni ulteriore discorso sulle sue responsabilità.

Diverso e più complesso è invece il discorso da farsi in ordine alle posizioni processuali degli altri imputati per cui vi è l'appello del P.M. e delle P.C.

Si tratta di vedere innanzitutto se il vigente quadro normativo consenta di individuare a carico dei predetti, con riferimento ai rispettivi ruoli e competenze, un obbligo di controllo sull'operato del comandante dell'aereo, con possibilità quindi di incidere sulla dinamica causale che ha prodotto l'evento.

In altri termini si tratta di vedere se i compiti e le competenze proprie dei singoli imputati siano tali da far loro assumere **una posizione di garanzia rispetto alla**

sicurezza dei voli, con la conseguente possibilità di vietare o di far vietare la partenza del singolo volo qualora non fossero adempiuti dal comandante gli obblighi imposti dalle norme di sicurezza della navigazione

Infatti "il fondamento della responsabilità in tema di reati omissivi è rinvenibile nella disposizione di cui al comma 2 dell'art. 40 c.p. ed è correlato all'esistenza di un dovere giuridico di attivarsi per impedire che l'evento temuto si verifichi: trattasi di una "posizione di garanzia" attribuita al soggetto titolare dell'obbligo... Componenti essenziali costitutive di tale posizione sono: da un canto, **una fonte normativa di diritto privato o pubblico, anche non scritta dall'altro canto l'esistenza di un potere (giuridico ma anche di fatto) attraverso il corretto uso del quale il soggetto garante sia in grado, attivandosi di impedire l'evento"** (Cass. Sez. IV 9/7/98 n. 8217).

(omissis)

Nella relazione della Commissione ministeriale cominciano a delinearsi la centralità del piano di carico, la necessità che lo stesso sia preteso e inoltrato per il controllo e l'incidenza di queste omissioni sull'avvenuto incidente.

Ma solo a seguito dell'acquisizione di altri documenti prodotti dalle parti e dell'indicazione di ulteriori fonti di legge è stato però possibile addivenire ad una più completa ricostruzione del quadro normativo vigente, in materia di sicurezza dei voli, ed inquadrare così più compiutamente le singole posizioni degli imputati operanti nell'aeroporto di Verona, gli unici per i quali, come visto, è stato presentato appello.

Le singole posizioni di garanzia

Orbene, per quanto riguarda la posizione del **Direttore dell'aeroporto** esistono una serie di norme, nel titolo VII c.n. relativo alla polizia della navigazione, che configurano nei suoi confronti una serie di poteri-doveri che gli conferiscono "la vigilanza sull'osservanza delle disposizioni relative alla circolazione aerea nell'ambito della circoscrizione" (art. 792 c.n.) ed il potere di non "autorizzare la partenza dell'aeromobile se l'esercente e il comandante non hanno adempiuto gli obblighi imposti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione" (**art. 802 c.n.**); quest'ultima è la norma base dell'ordinamento in materia, che attribuisce al direttore il **dovere di controllare** l'osservanza, da parte di chi gestisce l'aeromobile, di **tutte le disposizioni che riguardino la sicurezza dei voli**, attribuendogli, in caso di accertata inottemperanza, il potere di impedire la partenza dell'aereo.

Tale disposizione, in mancanza di accordi internazionali di segno contrario, si applica anche nei confronti di aeromobili stranieri (art. 808 c.n.); nell'ambito dei suoi doveri di vigilanza, inoltre, il direttore, qualora lo ritenga necessario, può sottoporre l'aeromobile a visita di controllo (art. 801 c.n.).

Tra le disposizioni che riguardano la sicurezza dei voli rientrano, per le ragioni sopra evidenziate, il **piano di carico e di centraggio**, attenendo il primo al calcolo del peso dell'aereo e di quanto trasportato (per evitare che lo stesso parta in sovrappeso e quindi in condizioni di pericolo) ed il secondo alle modalità di dislocazione del carico (al fine di evitare sbilanciamenti e pericolosi rollii).

Tra i doveri del comandante dell'aeromobile, prima della partenza, vi è quello di "accertarsi che il carico sia ben disposto e centrato" (art. 889 c.n.) e di curare che a

bordo vi siano "I prescritti documenti ... relativi al carico" (art. 890 c.n.).

Tra i documenti di bordo la legge italiana prevede come **obbligatorio**, per il rinvio ai regolamenti fatta dall'art. 771 c.n., novellato dalla L. 213/83 ("gli aeromobili devono avere a bordo durante il volo...il certificato acustico e gli altri documenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti"), proprio il foglio di carico e centraggio, previsto dal **regolamento del RAI**, (cap. "I" punto 1-3), foglio che, per i velivoli adibiti al trasporto pubblico, deve essere predisposto per ogni singolo volo (ivi, punto 2.2.2.: v. Dentesano, udienza 16/6/99 pag. 50 e segg.).

A livello internazionale, l'**annesso 6 della Convenzione di Chicago**, recepito in Italia sin dal 4/7/85, prescrive poi che **"il peso dell'aeroplano e la dislocazione del centro di gravità** siano tali che il volo possa essere condotto in sicurezza, tenendo in debito conto le condizioni di volo previste" (titolo 4.3. 1 lett d) e ciò perché, viene ribadito anche in questa sede, "in nessun caso il peso all'inizio del decollo deve superare il **peso massimo** specificato nel manuale di volo" in quanto l'aereo deve essere sempre in grado, "nel caso di unità motrice inoperativa in qualsiasi punto lungo la rotta ... di continuare il volo verso un aerodromo ... senza volare al di sotto dell'altitudine minima di volo" (ivi, par. 5.2.7.); perciò è previsto che "il piano di volo operativo, comprendente il peso dell'aeromobile al decollo e all'atterraggio, deve essere completato per ogni volo che sarà intrapreso e che una copia deve essere lasciata allo scalo di partenza"(ivi par. 4.3.3.).

Il manuale operativo della Romavia, infine, prevede che **il piano di carico sia predisposto per ciascun volo prima del decollo e che una copia debba rimanere presso lo scalo di partenza** (v. punto 11.2.10).

Da questo complesso articolato di disposizioni emerge come la questione del non superamento del peso dell'aereo e del suo bilanciamento sia, anche da un punto di vista normativo, puntualmente considerata dalla regolamentazione internazionale, che espressamente la rapporta alla necessaria sicurezza del volo (rientrare nei limiti di peso rende possibile ovviare ad un' avaria del motore, proseguire il viaggio al di sopra dell'altitudine minima di volo, etc.); sia prevista dalla normativa italiana, che ha stabilito la necessità del piano di carico e di centraggio sin dal 1965 (v. D.M. 24/5/65, istitutivo del regolamento tecnico del RAI); sia infine espressamente considerata dalla stessa normativa rumena che prevede che il piano di carico, debitamente compilato, debba essere lasciato presso lo scalo di partenza.

Il piano di carico e la carta di centraggio, assieme ad altri documenti, devono essere esaminati, **prima della partenza, dall' addetto al traffico**, che, qualora accerti che siano violate disposizioni attinenti alla sicurezza della navigazione, ed abbiamo visto come il sovrappeso e lo sbilanciamento del carico incidano direttamente su di essa, può, al pari del direttore, non autorizzare il decollo dell'aeromobile che non risulti in regola (v. D.M. 16/6/82 n.11/67, lett. C: "**prima della partenza dell'aeromobile prende visione dei seguenti documenti: ... piano di carico, carta di centraggio... autorizza la partenza degli aeromobili dopo aver accertato che siano stati adempiuti gli obblighi imposti all'esercente e/o al comandante dalle norme di polizia ... di sicurezza della navigazione ...**).

Con tale disposizione la posizione di garanzia, già posta in carico al solo direttore dell'aeroporto, viene ora estesa anche all'addetto al traffico, sua "**longa manus**", cui vengono attribuiti doveri di vigilanza e poteri di intervento sulla stessa circolazione aerea, qualora dai controlli, doverosamente effettuati, emergano elementi tali da far dubitare dell'esistenza. delle necessarie condizioni di sicurezza.

Questo, nel caso, ormai abbastanza raro, che in aeroporto operino solo le figure del direttore e dell'addetto al traffico.

Ma poiché nell'aeroporto in questione, come in molti altri della penisola, operano da tempo delle **società incaricate della gestione e dell'esercizio delle aerostazioni**, dei relativi servizi aeroportuali e di tutte le attività connesse e complementari al traffico aereo civile (in Verona opera dal 1980, in regime di concessione ventennale, la "spa Aeroporto di Verona Villafranca") è stato **necessario regolamentare anche l'attività di queste società di handling**, venendo esse ad operare nel luogo e sulle attività, prima sottoposte al controllo esclusivo del direttore dell'aeroporto e dell'addetto al traffico.

E' stato così introdotto un sistema di controlli a catena, per cui l'osservanza della normativa di sicurezza da parte del comandante dell'aereo è stata sottoposta ad un duplice filtro, al vaglio tecnico da parte della società di gestione ed a quello decisionale proprio del direttore dell'aeroporto e della sua "longa manus" l'Ufficio controllo traffico.

Il Ministero dei Trasporti, proprio con riferimento al carico degli aerei - che continuava ad essere considerata in quegli anni materia delicata ed oggetto di perdurante attenzione - ha indirizzato infatti alcune articolate linee di indirizzo, destinate, per competenza, all'ente rappresentativo delle varie **società di gestione** e, per conoscenza, a tutte le direzioni aeroportuali (v. **circolare Majone 1/8/85**).

In ordine al controllo dei carichi veniva prevista la necessità di istituire un sistema tale "da garantire la compatibilità dei dati sul piano di carico con il corrispondente carico reale sull'aeromobile", dovendo essere tale sistema "finalizzato ad assicurare che le condizioni di bilanciamento (Weight and Balance) dell'aeromobile siano corrette ed entro i limiti stabiliti".

Particolare attenzione veniva riservata alla compilazione del piano di carico manuale, con l'elencazione delle verifiche da compiere sul peso base, sui passeggeri, sul carburante, sulla non eccedenza del carico totale rispetto al consentito, sul corretto calcolo di bilanciamento eseguito e sulle condizioni dell'aeromobile entro i limiti prescritti.

Concludeva infine sulla necessità che gli operatori fossero informati "sulle conseguenze di un carico errato e sulle norme di sicurezza."

Si tratta come si vede di **un articolato ben preciso, che pone a carico dei gestori delle società di handling una serie di attività di controllo finalizzate proprio a garantire la sicurezza della navigazione, richiamandole sull'importanza, o meglio, sulla necessità che i limiti di peso non venissero superati e che i carichi fossero bilanciati, evidenziando addirittura un dovere di conoscenza in ordine alle conseguenze di un carico errato o comunque non in regola con le misure di sicurezza.**

Anche per gli operatori dell'ente di gestione, tra cui gli addetti al centraggio e rampisti (v. circ. Majone, punti 1, 2.1., 2.2 e 3), di conseguenza, e proprio con un richiamo diretto al piano di carico e di centraggio come elemento rilevante per la sicurezza dei voli, veniva configurata una **posizione di garanzia**.

Ed una posizione di garanzia di particolare rilievo, posto che a detti operatori veniva assegnato il compito di redigere il piano di carico in partenza e di curarne la corretta attuazione. E quando il piano di carico veniva redatto direttamente dal comandante dell'aereo - ipotesi nei fatti residuale - ad essi spettava egualmente l'obbligo di controllarne l'operato, non potendo le diverse modalità di redazione del documento incidere sulle necessità di verificare **eventuali palesi incongruità dei dati in esso**

inseriti, essendo il dovere di vigilanza sul carico un loro compito d'istituto sempre previsto in funzione della sicurezza del volo.

Poiché peraltro al dovere di controllo proprio degli operatori della società di gestione non era connesso il potere di intervenire sulla partenza dell'aereo, riservato come visto al direttore dell'aeroporto e all'addetto al traffico, per la funzionalità del sistema doveva esser stabilito un **collegamento operativo tra i due uffici**; e così é stato fatto, agendo in duplice direzione.

Da un lato il Ministero ha diramato alle varie **società di gestione** "una normativa nella forma di istruzioni", nella quale si è disposto che il piano **di carico e i grafici di centraggio devono essere portati dall'aeromobile agli uffici aeroportuali competenti "e viceversa"**, ribadendo la funzione di raccordo e di collegamento proprio della società di gestione tra il comandante del velivolo ed il direttore dell'aeroporto (v. **D.M. 19/7/82 n. 356**, Sez. 3 punto 3.1.1. e 3.1.2. lett. d), all. 29, produzione P.G. 25/6/2001: e tale funzione e i conseguenti obblighi sono propri delle società di gestione, sia che operino a titolo di legge, sia che agiscano a titolo di convenzione, svolgendo esse, a titoli diversi, sempre peraltro la medesima attività).

Dall'altro il Ministero **ha inviato la circolare Majone anche a tutte le direzioni aeroportuali**, per far conoscere quali controlli dovevano esser fatti per garantire la sicurezza dei voli sui piani di carico e di centraggio, documenti che appunto per queste e non per altre finalità dovevano essere acquisiti ed esaminati prima della partenza dell'aereo da parte dell'unica autorità in grado di bloccare il volo, nel caso questa riscontrasse carenze o irregolarità tali da far nascere dubbi sulla corretta osservanza della normativa di sicurezza: perciò è stato disposto dal **D.M. 16/6/82 n. 11/67** l'obbligo dell'esame preventivo del piano di carico anche da parte dell'Ufficio controllo Traffico, per questo **l'art. 802 c.n.** prevede che il direttore dell'aeroporto e la sua lunga manus possano autorizzare la partenza dell'aereo solo dopo aver controllato, documenti alla mano, che queste esigenze di sicurezza siano state soddisfatte.

Così, per questa organizzazione divenuta complessa stante la presenza in aeroporto della società di gestione, è stato predisposto un compiuto **sistema di controlli a catena** attraverso la individuazione di un reticolo di doveri-poteri che consentono all'autorità aeroportuale di vigilare sui comportamenti del comandante dell'aereo in materia di sicurezza, con la predisposizione di **distinte, ma collegate, posizioni di garanzia**: per questo vi è, da un lato, la minuziosa elencazione dei compiti di controllo sul piano di carico assegnati in prima battuta alla società di gestione, priva peraltro di qualsiasi potere di interdizione dei voli; per questo vi è, dall'altro, il potere di controllo finale da parte del direttore dell'aeroporto e dell'addetto al traffico, gli unici che possono impedire la partenza dell'aereo in caso di accertate inadempienze: e tutto ciò è possibile solo perché è prevista la **obbligatoria trasmissione preventiva del piano di carico** dal comandante dell'aereo all'ufficio di gestione e da questo all'ufficio traffico, per il controllo finale e la conseguente autorizzazione, o meno, alla partenza dell'aereo.

Rispetto all'esistenza di questo quadro normativo le difese hanno sollevato una serie di questioni volte ad intaccare la compattezza e la consequenzialità di questa serie di doveri-poteri, interpretando diversamente alcune norme e di altre contestandone l'attuale vigenza.

Tralasciamo di analizzare approfonditamente le singole interpretazioni fornite sul punto da alcuni autorevoli dirigenti del Ministero dei Trasporti, citati originariamente come testi, ma in realtà, nel corso del dibattito di primo grado, sentiti frequentemente come consulenti in ordine all'interpretazione di norme e circolari.

E ciò non tanto perché queste interpretazioni non possono ritenersi del tutto disinteressate, in un processo in cui il Ministero di appartenenza è chiamato in causa come responsabile civile; ma perché le stesse sono costellate da significative amnesie e contraddizioni proprio sulle tematiche rilevanti per il presente processo.
(omissis)

Lasciamo quindi da parte le interpretazioni e le amnesie di questi testi e consideriamo invece le questioni sollevate dalle difese e dai loro consulenti in ordine al quadro normativo come sopra ricostruito.

E' stato innanzitutto sostenuto che **gli artt 801 e 802 c.n. di fatto non sarebbero più in vigore o comunque non consentirebbero più al direttore dell'aeroporto di fermare il volo di un aeromobile straniero**, poiché in base alla convenzione di Chicago 7/12/44 (approvata e resa esecutiva in Italia con D.Lgs. 6/3/48 n. 616) sarebbe consentito al direttore dell'aeroporto solo un diritto di visita per ispezionare documenti diversi dal piano di carico e di centraggio, ai sensi degli artt. 16 e 29 ivi previsti; inoltre l'art. 808 c.n. prevede l'applicazione degli artt 801 e 802 anche agli aerei stranieri, ma solo se accordi internazionali non dispongano diversamente, come invece avverrebbe nel caso di specie ad opera della predetta convenzione.

L'argomentazione non è fondata.

Va premesso innanzitutto che nel presente processo non è stata mai contestata agli imputati la violazione dell'art. 801 c.n. (mancata visita sull'aeromobile da parte dell'addetto al traffico), sibbene la ben diversa ed autonoma violazione dell'art. 802 c.n. (autorizzazione alla partenza di un velivolo non in condizioni di sicurezza per la mancata acquisizione e controllo del piano di carico).

Orbene, mentre il percorso della prima norma è stato assai tormentato (in origine la visita sull'aeromobile era stata prevista come obbligatoria, poi, anche a seguito della citata sentenza 10/7/80 n. 8839 della Corte di Cassazione - v. supra pag. 64 - la riforma di cui alla L. 213/83 l'aveva resa facoltativa) e tormentata è stata anche la sua successiva interpretazione (discutendosi se la visita facoltativa dovesse essere a vista, o documentale, etc), per quanto riguarda **l'art. 802 c.n.** non vi è stata mai discussione, in questi 50 anni di vigenza della Convenzione di Chicago, circa una sua compatibilità o meno con la normativa internazionale.

La Convenzione di Chicago, infatti, non tratta direttamente della sicurezza dei voli, cui accenna fugacemente all'art. 3 lett. d) (gli stati contraenti s'impegnano, nell'emanare le disposizioni per i propri aeromobili, a tenere in debito conto la sicurezza della navigazione degli aeromobili civili), ma solo istituisce un'organizzazione che, tra gli altri scopi, ha quello di "promuovere la sicurezza di volo nella navigazione aerea internazionale" (art.45).

Di conseguenza non incide in alcun modo sulla normativa di sicurezza predisposta, per i fatti che accadono nel proprio territorio, da ciascuno degli stati contraenti (per cui l'art. 808 c.n. è ben applicabile nel caso di specie), mentre evidenzia come proprio la sicurezza del volo sia tra le finalità specifiche della neonata organizzazione, cosa questa ben in sintonia con la gerarchia dei beni previsti anche dalla Costituzione italiana, che privilegia certo il bene della vita rispetto a quello della celerità dei voli.

In tale ottica va quindi letto anche l'art. 22 della Convenzione, secondo cui gli stati contraenti si impegnano ad eliminare "ritardi non indispensabili" nelle partenze,

facendosi con ciò riferimento alle pratiche burocratiche legate all'applicazione "delle leggi relative all'immigrazione, alla quarantena, alla dogana e all'uscita", non già, ma è addirittura ovvio sottolinearlo, all'osservanza delle norme atte ad evitare i disastri aviatori.

Per mera completezza di motivazione si osserva infine che l'annesso 6 alla convenzione citata si occupa in più punti delle esigenze della sicurezza dei voli (v. supra pagg. 66-67) e che il DPR 4/7/85 n. 461, che lo recepisce nel nostro ordinamento, fa esplicito riferimento alle norme interne dello stato in materia di sicurezza (v. art. 11), che pertanto, lungi dall'essere implicitamente abrogate, sono invece esplicitamente presupposte.

(omissis)

Innanzitutto va ribadito che il piano di carico e di centraggio è normativamente previsto dal cap "I" del regolamento tecnico del RAI, approvato con D.M. 24/5/65, richiamato dall'art. 771 c.n.; che il Manuale della Romavia prevede che una copia di tale documento deve rimanere presso lo scalo di partenza; che è compito dell'operatore della società di gestione compilarlo o controllare che il comandante lo rediga, ovviamente in modo corretto (v. circolare Majone 1/8/85); che è sempre compito del predetto operatore trasmetterlo al direttore dell'aeroporto e, per esso, all'Ufficio Controllo Traffico (v. D.M.9/7/82 n. 356); e che qui l'operatore deve riceverlo prima della partenza dell'aereo, dovendolo esaminare per consentire, o meno, il decollo (v. D.M. 16/6/82 n. 11/67).

Per l'aeroporto di Verona, poi, non si pone neppure il problema, astrattamente dibattuto a lungo durante il dibattimento di primo grado, circa la vigenza di tale ultimo decreto od il suo superamento ad opera del successivo DPR 29/12/84 n. 1219 relativo ai profili professionali dei capo e degli addetti al traffico (decreto che pure attribuisce all'ufficio il potere-dovere di vigilanza sul carico dell'aereo), in quanto **era stato proprio il direttore C.F. a ribadire, anni dopo l'entrata in vigore del suddetto decreto, che i compiti di vigilanza spettanti agli addetti al traffico erano ancora quelli previsti dal D.M. 16/6/82 n. 11/67, comunque in tal modo reso cogente** (v. nota 17/3/89 sulle funzioni ed attribuzioni dell'addetto al traffico aereo, all. 9 produzione difesa R.R.); **e questo D.M. era stato richiamato espressamente dallo stesso C.F. nell'ordine di servizio n. 21/11/91 del 4/12/91, col quale, a seguito di un'intesa sulla negoziazione decentrata, aveva assegnato le mansioni agli addetti al traffico operanti presso l'aeroporto di Villafranca** (v. raccolta di ordini di servizio, produzione difesa C.F.).

Fin dall' 88, inoltre, lo stesso direttore C.F. aveva indirizzato alla società di gestione una nota in cui stabiliva che il piano di carico doveva essere trasmesso all'Ufficio Traffico e solo dopo l'acquisizione di questo, del manifesto merci e delle dichiarazioni uniche del vettore (DUV), detto Ufficio, tramite la Torre di Controllo, avrebbe autorizzato, ai sensi dell'art. 802 c.n., la partenza dell'aereo. (v. nota 29/6/88, all. 30, produzione difesa C.F.).

Ciò coincideva del resto non solo con la normativa, ma anche con quanto riteneva Civilavia che, l'anno successivo, dichiarava che non era consentito alcun decollo se il piano di carico non era preventivamente presentato all'Ufficio Traffico (v. fax 1/9/89, citato nella nota d'udienza 9/11/2001, P.C. avv. Gamberini ed altri).

Dunque, sino all'89 ed oltre, che il piano di carico fosse un documento relativo alla sicurezza, che fosse obbligatoria una catena di controlli su di esso, che dovesse pervenire all'Ufficio Traffico prima della partenza e che questa fosse

autorizzata, solo previa la sua acquisizione, era previsto da decreti ministeriali, disposizioni del direttore C.F., note Civilavia.

(omissis)

E' sicuro comunque che la disposizione del 26/9/88, quella che pretendeva la trasmissione dei piano di carico prima della partenza dell'aereo, nel frattempo non è stata mai revocata (v. C.F., udienza 30/6/99, pag. 127; e ciononostante è lo stesso direttore che rileva, nell'ottobre 92, che in taluni casi i piani di carico, lungi dall'essere consegnati in ritardo, addirittura non risultavano trasmessi (v. ali. 31 Produzione difesa C.F.).

Orbene nessuna conseguenza sulla regolare partenza dei voli ha avuto questa pur riscontrata carenza; l'unico effetto derivatone è quello per **cui il direttore modifica di fatto dopo quattro anni, con nota 6/10/92, la disposizione dell'88**, autorizzando la società di gestione a consegnare i documenti non meccanizzati - e tra di essi perciò i piani di carico manuali - ogni 2 ore all'Ufficio Traffico (v. all. 31 produzione cit.).

Non viene cioè corretta la prassi contraria alla normativa e alle precedenti disposizioni, ma si modificano queste ultime per cercare di attenuare taluni effetti di quel negativo operare.

(omissis)

Non vi era quindi incertezza o, peggio, ignoranza delle procedure che si sarebbero dovute applicare; solo per comodità di tutti e per evitare "diatribe" o "storie" tra il personale dei due uffici, si era deciso di operare diversamente, consentendo l'invio ad orario cadenzato dei documenti non meccanizzati, tra cui appunto i piani di carico manuali; con la conseguenza che un documento espressamente previsto per tutelare piloti, passeggeri e popolazioni sorvolate è stato equiparato ad una carta burocratica qualsiasi.

Non solo, ma, per evitare la modesta fatica della trasmissione tempestiva, si è provveduto dapprima a cadenzarne la consegna ogni due ore (e già questo vanificava in molti casi le esigenze di sicurezza), poi, in modo mai esattamente chiarito, addirittura ogni 12, alle 7 del mattino e alle 19 della sera.

Ma questa ulteriore disposizione era talmente contraria ad ogni previsione normativa, che, una volta successo l'incidente, nessun dirigente dei due uffici interessati, né **R.A.**, né **C.F.**, l'ha riconosciuta come propria;

(omissis)

Dunque il piano di carico doveva essere consegnato dal comandante alla società di gestione, o in mancanza doveva essere da questa preteso, dovendo poi inoltrarlo all'ufficio traffico per il controllo: come prevedevano appunto quel D.M. e le altre norme più volte richiamate, come quindi sapevano tutti gli operatori dell'aeroporto e come invece spesso non facevano e non fecero la sera dei 13/12/95.

Resta quindi assodato che la normativa relativa ai controlli di sicurezza era conosciuta dagli impiegati pubblici e privati operanti nell'aeroporto di Verona; che tuttavia, a partire dal 92, nell'ambito di una razionalizzazione del lavoro che teneva in conto particolare talune proteste degli impiegati, il direttore aveva emanato direttive che avevano finito per pregiudicare le esigenze di sicurezza, anche se erano andate incontro alle esigenze di comodità espresse dagli operatori, che pertanto le avevano

accolte favorevolmente o certo non osteggiate.

La prassi che ne è seguita è stata perciò accettata dai vari R.A., A.D. e R.R. nella piena consapevolezza che essa era difforme dalle normative conosciute, ma che era stata adottata per "far risparmiare le scale" e per impedire il sorgere di "diatribel" o "storie" tra il personale degli uffici.

Inutile perciò invocare errori interpretativi indotti negli operatori dalle direttive di C.F., essendo note a tutti le origini e le finalità di quelle disposizioni.

Tanto è vero che, avvenuto il disastro, tutti si sono immediatamente ricordati della normativa e dimenticati della prassi, a riprova che non erano stati né ignoranza, né errori a guidare la loro precedente condotta.

C.F. richiede direttamente al A.D., addetto al centraggio quella sera, spiegazioni in ordine alla mancata ricezione di quel piano di carico e la richiesta è talmente urgente che l'interessato risponde, "all'una, alle due di notte", della notte cioè tra il 13 e il 14/12 (v. all. 47 produzione C.F. ed esame A.D., udienza 28/6/99, pag. 175).

Anche R.R. viene interpellato, tre quarti d'ora dopo l'incidente, dal collega Ferrarini, e la mattina successiva dal direttore C.F., che chiede anche a lui di rendere conto del suo operato; e nei giorni immediatamente successivi si parla subito di R.R. e del piano di carico che non c'era (v. sul punto l'imbarazzata testimonianza del Ferrarini, udienza 23/3/99, pag. 157).

Tutti quindi si dimostrano ben consapevoli, nell'immediatezza del fatto, dell'importanza del piano di carico, della sua rilevanza per la sicurezza del volo, della incidenza del mancato controllo e l'attenzione viene rivolta proprio nei confronti di chi quel controllo avrebbe dovuto fare.

Prima dell'incidente i protagonisti della vicenda conoscevano i loro compiti, ma si erano adagiati su prassi accomodanti; dopo l'incidente, proprio la pregressa conoscenza della normativa che li riguardava, li ha orientati verso quella che poteva fin da subito sembrare una delle possibili cause del disastro.

E, pochi giorni dopo l'incidente, anche quelle prassi verranno formalmente cancellate e C.F. ripristinerà l'obbligo di trasmettere i documenti - e in particolare i piani di carico manuali - all'Ufficio Controllo Traffico in "tempo reale" e cioè prima della partenza dell'aereo (v. all.34 produzione difesa C.F.).

Questo in punto di fatto.

In punto di diritto si può osservare, per completezza, che, se anche così non fosse stato, la possibilità di un errore scusabile da parte di operatori cui giungono ordini di servizio contrastanti con le disposizioni di decreti ministeriali è di per sé da escludersi per una semplice questione di gerarchia normativa, dato che un ordine di servizio del direttore dell'aeroporto non può violare le disposizioni di un decreto ministeriale, ma deve operare all'interno della disciplina da quello istituita (così è per le direttive di cui parla il D.M. 16/6/82 n. 11/67, che devono se mai disciplinare le modalità dell'esame preventivo del piano di carico ivi previsto, non certo eliminarlo), per cui in ogni caso sussisterebbe la "culpa levis" in chi aveva il dovere di informarsi sull'esistenza dei propri obblighi e delle proprie mansioni e non l'ha fatto correttamente (v., sui criteri di valutazione "particolarmente rigorosi" da adottarsi in questi casi, Cass. gez. 1, 19/1/2001 n. 441).

A questo punto potrebbe essere superfluo considerare la terza argomentazione difensiva, tesa a valorizzare analoghe prassi invalse in altri aeroporti per giustificare, oggettivamente o soggettivamente, le condotte degli odierni imputati, in quanto sarebbe sufficiente osservare come i comportamenti colposi degli uni non possano render

legittime le condotte colpose degli altri.

E tuttavia alcune brevi considerazioni si impongono.

Innanzitutto va rilevato come alcuni direttori di aeroporto abbiano partecipato alla riunione dell'estate 96, tenutasi presso il Ministero dei Trasporti, cui erano state chieste informazioni sulla normativa in materia di sicurezza dei voli dall'"ausiliario giuridico" del P.M.; riunione che alcuni di essi avevano in un certo senso sollecitato, protestando contro precedenti disposizioni emanate dal Ministero, ritenute troppo rigide (e per questo quelle disposizioni erano state subito sospese dallo stesso ministero, dieci giorni dopo la loro emanazione); riunione, infine, nella quale si era svolta una riflessione collettiva tra funzionari del ministero e direttori di aeroporto sul tema della sicurezza dei voli, al termine della quale si era convenuto che l'unico controllo, in astratto previsto, ma non ancora operativo, era quello, facoltativo, di cui all'art. 801 c.n. e che molti altri controlli non era possibile, in ogni caso, effettuare (v. i cit. all. 23 e 24 produzione difesa C.F.).

Forti di quel precedente avallo, alcuni direttori di aeroporto hanno sostenuto la validità di prassi, le proprie, che omettevano sostanziali controlli sulla sicurezza dei voli. Ma accanto a chi ha sostenuto, solidarizzando esplicitamente con l'imputato C.F. (v. Jaccheri, udienza 22/4/99, pag.69), che il piano di carico non è né un documento, né un certificato e che l'unico controllo è quello di cui all'art. 801 (ivi, pag.71), ovvero che il piano di carico è un atto che "non interessa la direzione dell'aeroporto, quindi per essa l'ufficio controllo traffico" (v. Luzzatto, udienza 20/4/99, pag. 23), vi è stato chi ha ricordato di aver richiesto tale documento a Rimini (perché il vecchio direttore aveva dato questa disposizione), ma non più a Bologna (v. Bonato, udienza 20/4/99, pag.171 e 179), e vi è stato anche chi ha ammesso che il piano di carico deve essere comunque lasciato presso l'aeroporto e che in certe condizioni un controllo su di esso deve anche essere effettuato (v Battistoni, pag. 161 e segg.); ma, di contro, vi è stato chi ha dichiarato di aver organizzato l'ufficio traffico, disponendo due unità per turno, pretendendo la trasmissione del piano di carico manuale prima della partenza dell'aereo, il controllo dello stesso da parte dell'addetto, con obbligo di non autorizzare la partenza in caso di accertato sovraccarico (v. Abate, udienza 30/4/99, pag. 29 e segg.): niente di meno e niente di più di quanto previsto normativamente.

Da tali deposizioni non risulta quindi - né del resto avrebbe potuto risultare - che la prassi di Verona rientrava nella norma, né che ivi si era operato comunque con tale convinzione; risulta invece che, mancando un qualsiasi indirizzo uniforme proveniente dal Ministero, quanto meno negli anni 89-95, ogni direttore di aeroporto si regolava come meglio credeva: ma non si capisce perché il punto di riferimento dovrebbe essere quello che aveva adottato prassi divaricate dalla normativa, anziché quello che aveva dimostrato che quella normativa era perfettamente praticabile senza arrecare alcun danno all'efficienza e questo proprio in un aeroporto come quello di Torino.

Di qui l'inconsistenza anche della terza argomentazione difensiva.

LE POSIZIONI PROCESSUALI DEGLI IMPUTATI

La posizione di A.D.

Fatta questa lunga premessa in ordine allo stato della normativa all'epoca dei fatti ed alla consapevolezza degli obblighi che questa imponeva ai vari operatori dell'aeroporto, consideriamo quello che è successo a Verona la sera del 13/12/95.

Il volo sulla tratta Bucarest - Verona di quel giorno era stato inizialmente previsto con aeromobile Bac 1-11, poi sostituito, con autorizzazione Civilavia, con un Antonov 24, sempre noleggiato dalla società Banat Air.

A.D., addetto al centraggio, e in servizio dalle h.12; alle 12,14 arriva all'ufficio operativo un fax della Banat Air che annuncia che il volo in questione sarà effettuato da un aereo tipo AN 24, 22 tonnellate, 48 posti (v. doc 56, produzione difesa **R.R.**).

Non legge questo messaggio e dichiarerà poi, in modo confuso (v. esame dibattimentale, 28/6/99, pag. 112 e segg), di aver ricevuto alle 15,11, un telex che "riportava il nominativo di un aeromobile che era corrispondente ad un TU 5, cioè ad un Tupolev 154, aeroplano di oltre 100 tonnellate, mai peraltro autorizzato a sostituire quel giorno il Bac 1-11 (v. D'Albore, udienza 30/6/99, pag. 148); di aver annotato questo tipo di aereo, il TU 5, sulle DUV di arrivo e di partenza; di aver poi saputo, dopo le h. 16, che arrivava un Antonov di 22 tonnellate, di aver annotato questo peso sulla DUV, senza peraltro correggere la precedente iscrizione relativa al tipo di aereo (ivi, pagg. 113-119), tanto che su questo documento, poi visionato da **R.R.**, è rimasta la scritta, contraddittoria, e mai più corretta da nessuno, "TU 5 - peso 22 tonnellate".

Poichè non conosceva il tipo di aereo che stava arrivando e non poteva lavorare col sistema computerizzato (ARCO), perche non c'era la "maschera" relativa all'Antonov, si era recato in archivio ed aveva notato che nei due voli effettuati precedentemente dalla Banat Air, con aerei Antonov 24, i piani di carico in partenza non erano stati consegnati, come annotato a penna sulle copertine delle cartelle (ivi, pagg. 121 e interr. 5/12/96).

Quando alle 18,43 arriva l'aereo, la rampista Stevanoni va dal comandante, ritira e consegna la documentazione di rito, si accorda sulla sistemazione dei bagagli in partenza ed apprende che il comandante decide di fare lui il piano di carico e di non richiedere invece il de-icing; comunica queste due decisioni ad **A.D.** e porta in ufficio il piano di carico in arrivo.

A questo punto la situazione che si presenta ad **A.D.** è dunque la seguente: è arrivato un aereo che lui e le altre persone consultate dichiarano di non conoscere (ivi, pag. 119); è uno dei rari casi in cui il piano di carico non proviene dal sistema ARCO, ma deve essere redatto manualmente; vi è un unico documento, in quel momento, da cui risultano i dati dell'aereo ed è il piano di carico in arrivo, regolarmente recapitato in ufficio: anche quello è un documento utile per la compilazione dei dati (v. Massagrande, udienza 23/3/99, pag. 245), basta guardarlo e, ad un occhio esperto come quello dell'addetto al centraggio, non può sfuggire che qualcosa nel peso non funziona, visto che l'indicazione "2000 taxi", e cioè il consumo di 2000 kg di carburante per un breve rullaggio in aeroporto, è previsione macroscopicamente erronea.

Vi sono dunque non uno, ma diversi motivi di allarme per un operatore diligente.

Ma **A.D.**, che già dalle h. 12,14 aveva in ufficio la comunicazione dell'arrivo dell'Antonov, che successivamente predispone una DUV pasticciata e che non la corregge neppure dopo essersi accorto dell'errore, non guarda neppure il piano di carico in arrivo.

Non basta: in archivio si accorge che già in passato, per due volte, un Antonov della Banat Air è decollato dall'aeroporto di Verona senza che il comandante avesse consegnato il piano di carico in partenza.

Se avesse cercato più a fondo avrebbe visto che in 5 occasioni aerei di quella compagnia erano partiti con le stesse modalità (e la cosa era stata segnalata dagli operatori con un'annotazione sul "file list volo") e che in altre 11 il piano di carico comunque mancava (v. Alesci, accertamento del 14/12/96); e avrebbe dovuto ricordare, senza dover ricorrere all'archivio, che non c'era in particolare nel volo del 24/11/95 (v. foglio 368, all. alla segnalazione 14/12/96, Sezione di P.G.), in relazione al quale l'**A.D.** aveva svolto il ruolo di rampista e, soprattutto, nel volo del 6/12/95, pochi giorni prima dunque dell'incidente, per il quale aveva svolto le funzioni di addetto al centraggio ed alla messaggistica (ivi, foglio 3 8 1).

Malgrado tali conoscenze, anche dirette, circa i comportamenti pregressi di tale compagnia e pur trovando "strano" (ivi, pag 156) che l'aereo quella sera decollasse anche con un carico di neve, vista la decisione del comandante di non provvedere al de-icing, **A.D.** rimane inerte; più precisamente, non vedendo arrivare neppure quella sera il piano di carico in partenza, si accorda con **D.N.** perché vada lui a prenderlo e, quando lo vede tornare, alle 19,35, senza il documento, non contatta il comandante, non avverte il capo turno, non comunica la cosa all'Ufficio Traffico, che, conosciuto un quadro così allarmante, avrebbe dovuto doverosamente intervenire.

Quando sa da **D.N.** che il piano di carico non arriverà quella sera mancano ancora 18 minuti all'effettiva partenza dell'aereo: vi era cioè tutto il tempo per contattare il comandante, avvertire l'addetto al traffico per impedire comunque il decollo di quell'aereo di cui nulla si sapeva. Ma niente viene fatto a tale proposito.

Il comportamento omissivo dell'**A.D.** è pertanto fuori discussione e la sua responsabilità per il disastro de quo risulta pienamente provata.

Egli infatti era titolare di una posizione di garanzia rispetto alla sicurezza del volo, derivatagli dalla sua collocazione professionale all'interno della società di gestione (che tale posizione aveva assunto contrattualmente con la convenzione 11/12/80 conclusa con il Ministero dei Trasporti), nonché dagli obblighi di controllo e trasmissione del piano di carico stabiliti dal D.M. 356/82 e dall'apposita circolare Majone.

Data la sua posizione aveva perciò il dovere giuridico di attivarsi per impedire l'evento.

Dei compiti spettanti all'operatore della società di gestione egli, del resto, nell'interrogatorio davanti all'A.G. del 5/12/96, si dimostra ben consapevole, sia per quanto riguarda l'obbligo di controllo del piano di carico redatto dal comandante, sia per quanto riguarda l'obbligo del successivo inoltro del documento all'Ufficio Traffico, "sempre prima che l'aereo decolli" (e solo, immotivatamente, attribuisce l'obbligo di controllo al rampista e non all'addetto al centraggio).

Ma sugli obblighi di controllo che incombevano agli operatori della società di gestione, e quindi all'**A.D.** quella sera, è assai netto e preciso **C.F.** al dibattimento, quando li elenca puntigliosamente, circolare Majone alla mano (v. verbale 30/6/99, pagg. 51-56).

Ancora più esplicito **R.A.**, nell'evidenziare le precise responsabilità del proprio dipendente, nell'interrogatorio davanti all'A.G. del 5/12/96: "L'impiegato dell'ufficio operativo avrebbe dovuto attenersi alle disposizioni inserite nell'ordinanza del direttore **C.F.** del 29/6/88 -quella che prevedeva l'obbligo di inoltro del piano di carico prima

della partenza ai sensi dell'art. 802 c.n.-... In forza di tale direttiva l'impiegato dell'ufficio operativo **A.D.** Davide avrebbe dovuto intimare a **D.N.** di farsi rilasciare, prima della partenza, come previsto dal manuale operativo e da tutte le direttive in materia, il piano di carico prima della partenza. Ritengo che qualora nonostante detta intimazione il rappresentante della compagnia o il comandante si fossero rifiutati di depositare il piano di carico prima della partenza, l'impiegato dell'ufficio operativo avrebbe dovuto informare l'ufficio controllo traffico per le opportune iniziative, secondo la direttiva sopra indicata" (e vedi pure le analoghe dichiarazioni rese al dibattimento, udienza 28/6/99, pag. 212).

Sull'esistenza degli obblighi di controllo gravanti sul suo ufficio **A.D.** è, nel suo primo interrogatorio, praticamente confesso; sull'inosservanza di tali obblighi da parte sua concordano sia **R.A.** che **C.F.**; le giustificazioni addotte dall'interessato sono contraddittorie e prive di qualsiasi consistenza.

Nell'interrogatorio reso all'A.G. il 5/12/96 **A.D.** aveva dichiarato che, quella sera, si era raccomandato con la Stevanoni perché il comandante gli fornisse tutti i dati necessari per l'eventuale compilazione del piano di carico, essendo l'aereo sconosciuto e non avendo l'equipaggio in altre occasioni depositato quel documento; e però in seguito, non avendolo ottenuto, poiché l'aereo non era completo (mancavano 7 passeggeri) ed il peso dei bagagli non era al massimo, aveva ritenuto che non vi erano elementi per pensare ad un sovraccarico.

La giustificazione non regge, perché è basata su di un giudizio azzardato e superficiale: azzardato perché **A.D.** valuta il peso di un aereo che poco prima ha dichiarato essergli sconosciuto, superficiale perché, se vi erano dei passeggeri in meno, vi erano poi dei membri di equipaggio in più; comunque sarebbe bastato considerare che il peso della neve, da solo, avrebbe abbondantemente colmato quella differenza; e in ogni caso la situazione complessiva che si presentava all'addetto al centraggio era di tale gravità che l'acquisizione del piano di carico, da esaminare con particolare attenzione, o, in mancanza, la segnalazione all'ufficio traffico, non solo erano attività richieste dalla norma, ma ancor più, in quel contesto, erano imposte dalla situazione di fatto.

La dichiarazione è comunque significativa perché rivela che, quella sera, **A.D.** aveva ben presente l'importanza del piano di carico e della necessità del controllo: e, quando viene interrogato, si giustifica, malamente, per non averlo fatto.

Al dibattimento sosterrà cose completamente diverse: dirà di non aver mai fatto, la sera del 13/12/95, quella considerazione (v. udienza 28/6/99, pag. 149) e di essere stato frainteso quando parlava degli obblighi di controllo (ivi, pag. 167); quindi sull'onda della nuova interpretazione della normativa esistente, anche lui dirà che tali obblighi spettavano solo al comandante e a nessun altro, che quando il predetto redigeva il piano di carico lui controllava solo il numero dei passeggeri, che le DUV e i piani di carico servivano entrambi al controllo delle tariffe (v. udienza 28/6/99, pagg 142 e segg e 162-163).

A.D. non indica ragioni plausibili per giustificare un così radicale cambiamento di rotta, per cui le sue dichiarazioni dibattimentali restano legate esclusivamente ad una mutata linea di difesa, diretta a legittimare ex post la prassi invalsa presso l'aeroporto di Verona; ma sul punto già si è chiarito che quella prassi, lungi dall'aver una funzione discriminante, era solamente la prova del fatto che in quell'aeroporto, per ragioni di comodità collettiva, i comportamenti colposi da individuali erano divenuti diffusi.

Né maggior fondamento giustificativo può esser dato alla circostanza che l'incarico di acquisire il piano fosse stato "delegato" dall'**A.D.** a **D.N.**.

E ciò per una serie di ragioni di diritto e di fatto.

Innanzitutto perché il titolare di una posizione di garanzia non può delegarla a terzi a suo piacimento, soprattutto per ragioni di mera comodità propria ("a me addirittura faceva comodo perché potevo gestire il resto del lavoro che avevo": così **A.D.**, udienza 28/6/99, pag. 129); e la giurisprudenza in proposito ha precisato che l'obbligo di garanzia posto a carico del titolare di quella posizione "perdura per l'intero tempo del turno di lavoro e, laddove si tratti di un compito facilmente eseguibile nel giro di pochi minuti, non è delegabile ad altri" (così Cass. Sez. IV, 13/9/2000 n. 9638).

Inoltre già in passato questo compito era stato conferito al **D.N.** e questi non sempre lo aveva correttamente adempiuto e la cosa era risaputa nell'ufficio di **A.D.** (v. Stevanoni, 17/3/99, pag. 39), per cui la scelta di un simile incaricato era di per sé improntata ad una leggerezza estrema.

Infine, avendo saputo 18 minuti prima del decollo dell'aereo che il piano di carico non sarebbe sicuramente giunto prima della partenza, **A.D.** aveva tutto il tempo di intervenire o di avvisare chi di dovere.

Anche da questo punto di vista la sua inerzia non ha quindi giustificazione alcuna.

Il comportamento omissivo dell'**A.D.** comporta pertanto la sua penale responsabilità in ordine ad entrambi i reati contestatigli.

Infatti, poichè è stato accertato che il sovraccarico dell'aereo è stato tra le cause dell'avvenuto disastro, la mancata acquisizione del piano di carico ha determinato non solo l'omissione del primo controllo da parte della società di gestione, ma anche il suo mancato inoltro all'Ufficio Traffico, per il definitivo controllo in vista dell'autorizzazione alla partenza.

Con l'omissione di questi comportamenti per lui doverosi, **A.D.** ha così contribuito, ai sensi dell'art 40 c.2 c.p., alla verificazione dell'evento, in quanto se avesse tempestivamente comunicato all'addetto al traffico che il comandante non aveva consegnato il piano di carico, in un contesto grave come quello da lui conosciuto, avrebbe posto il controllore "successivo" nella situazione obbligata di non autorizzare la partenza del velivolo in quelle condizioni, e di evitare così il successivo disastro (e va tenuto presente che nel reato omissivo il nesso causale considerato non è quello reale, ma solo quello ipotetico, da valutare con criteri probabilistici: v. tra le tante Cass. Sez. IV 11/3/98 n. 3131 e Cass. Sez. IV, 7/5-7/7/2000 n. 7993: nel caso di specie, poi, l'alta probabilità confinava ragionevolmente con la certezza).

Né si può sostenere che egli, omettendo quelle condotte doverose, tutte puntualmente contestategli nel capo di imputazione prima e nel corso del dibattimento poi e comunque da lui stesso ammesse nel suo primo interrogatorio, abbia potuto contare sul principio che altri, che lo seguivano nella catena dei controlli, sarebbe intervenuto, rimediando alla sua omissione.

La giurisprudenza sul punto è assai chiara: "In tema di causalità, non può parlarsi di affidamento quando colui che si affida sia in colpa per aver violato determinate norme precauzionali o per aver omesso determinate condotte e ciononostante confidi che altri, che gli succede nella stessa posizione di garanzia, elimini la violazione o ponga rimedio alla sua omissione; si che ove, anche per l'omissione del successore, si produca l'evento che una certa azione avrebbe dovuto e potuto impedire, l'evento stesso avrà due antecedenti causali, non potendo il secondo configurarsi come fatto eccezionale, sopravvenuto, sufficiente da solo a produrre l'evento" (v. Cass. Sez. IV 3/11/98 n. 11444 e Cass. Sez. IV 18/6/99 n. 8006).

La posizione dell'imputato R.A.

Strettamente connessa con la precedente è, ovviamente, la posizione processuale del diretto superiore di **A.D.**, Antonio **R.A.**, direttore del settore operativo della società di gestione dell'aeroporto di Verona Villafranca.

Abbiamo già visto (v. supra, pag. 84) che questo imputato, fin dal suo primo interrogatorio, è lucidamente consapevole di quelli che sono gli obblighi del suo ufficio in materia di sicurezza dei voli e di controllo del peso degli aerei, tanto è vero che in quell'occasione produce proprio una delle fonti di tali obblighi, la disposizione 26/9/88, più volte citata, del direttore **C.F.** (v. interrogatorio davanti all'A.G. del 5/12/96): e nello stesso tempo chiama pesantemente in causa l'operato del suo dipendente **A.D.** (e più oltre anche dell'Ufficio Traffico), cui addebita in sostanza la responsabilità del mancato controllo sul peso dell'aereo in partenza, senza chiedersi che cosa avesse fatto lui stesso, in precedenza, per impedire che ciò avvenisse.

Al dibattimento, poi, anche lui cambia radicalmente versione, in quanto, pur confermando che **A.D.** avrebbe dovuto quella sera richiedere il piano di carico e trasmetterlo all'Ufficio traffico, giunge a sostenere che questo obbligo di trasmissione era funzionale non già ad esigenze di sicurezza, ma solo a quelle burocratiche dell'Ufficio Traffico di avere "documenti in regola" (e con questa diversa motivazione sparisce anche ogni possibile coinvolgimento del dichiarante nell'incidente di quella sera; cfr. udienza 28/6/99, pag. 213).

Non occorre spendere molte parole per evidenziare come anche questo radicale mutamento di versione sia completamente inattendibile, non essendo l'imputato riuscito a giustificare il perchè di quelle prime dichiarazioni, se non adducendo un impossibile oblio generalizzato ("avevo citato questa ordinanza - di **C.F.** - e mi ero completamente scordato delle successive" Pagg. 214-15 ; "in quel frangente avevo dimenticato che c'erano delle scansioni orarie che permettevano l'invio del piano di carico anche in tempi successivi pag. 221) ed avendo egli "ritrattato" gli addebiti mossi all'Ufficio Traffico con una motivazione parimenti insostenibile, asserendo di aver ripensato a quanto detto in precedenza dopo aver sentito "in quest'aula ... i vari impiegati addetti all'ufficio controllo traffico che hanno dichiarato effettivamente quali controlli facevano su questo tipo di piano di carico" (ivi, pag. 222).

Per sostenere in qualche modo questa completa revisione di quanto già dichiarato, anche **R.A.** si unirà a coloro che riterranno, in udienza, che nessun controllo doveva essere fatto sull'operato del comandante neppure da parte della società di gestione: ma, per poter giungere a tanto, sia lui che **A.D.** dovranno anche sostenere che il piano di carico non riguarda la sicurezza e che la sua conservazione serve solo a tenere in regola i documenti (ivi, pag. 213): il che, per i destinatari diretti della circolare Majone - così esplicita nell'indicare la funzione del piano di carico, gli obblighi di controllare l'eventuale sovrappeso e persino le responsabilità degli operatori in ordine alla sicurezza dei voli - sembra francamente incredibile.

In realtà **R.A.**, nel delineare esattamente nel primo interrogatorio gli obblighi della società di gestione, non solo ha indicato le responsabilità di **A.D.**, ma ha finito per ciò stesso per evidenziare anche le proprie: che non attengono al comportamento da lui serbato quella sera, ma riguardano il suo operato precedente, avendo egli colposamente tollerato la prassi pericolosa ed illegittima in materia di sicurezza dei voli affermatasi anche tra gli operatori del suo ufficio.

Per questo la sua responsabilità per l'incidente del 13/12/95 è ancora superiore a

quella del suo dipendente **A.D.**.

Avrebbe dovuto, stante la sua autonoma posizione di garanzia, disciplinare le attività e gli obblighi posti a carico della società di gestione dalla circolare Majone con riferimento particolare al piano di carico: ma sul punto è rimasto completamente assente, né la difesa ha potuto produrre un solo ordine di servizio in proposito.

Ma non solo è rimasto inattivo: non ha neppure controllato che le prescrizioni imposte dalla suindicata circolare fossero comunque osservate dai suoi dipendenti.

Proprio in relazione ai problemi della sicurezza, infatti, si è rivelato assolutamente disinformato di quanto succedeva nel suo ufficio.

Nell'interrogatorio del 5/12/96 aveva dichiarato che, tranne alcune eccezioni, sempre i piani di carico erano stati trasmessi all'Ufficio Traffico prima della partenza; ma poi è risultato che, anche a seguito delle disposizioni del direttore dell'aeroporto, che non poteva ignorare e che cadenzavano in forma varia gli inoltri, ciò non era assolutamente vero.

Ancora all'udienza ha dichiarato che, tranne il caso dell'Antonov del 13/12/95, mai aerei erano decollati da Verona senza depositare il piano di carico (udienza 28/6/99, pag. 242), ma anche questa asserzione è risultata priva di fondamento, visto che numerose volte ciò non era avvenuto (v. i files sequestrati il 12/12/96 dalla P.G. di Verona).

Ha poi sostenuto che non vi erano mai state proteste dell'Ufficio traffico per il mancato invio di documenti (ivi, pagg. 255-56), mentre anche questa circostanza è stata nettamente smentita, persino documentalmente.

Infatti le segnalazioni circa il mancato recapito dei documenti, e in particolare dei piano di carico sono ricorrenti nella corrispondenza tra i due uffici: nell'ottobre 92 la DCA "continuava a rilevare" che alcuni documenti venivano consegnati dopo il decollo e i piani di carico, normali, non venivano consegnati (v. all 31, produzione difesa **C.F.**); ancora l'8/12/94 un'addetta al traffico segnalava che "l'operativo continua a non recapitare la documentazione dei voli. Inutili le reiterate richieste "(v. all.20 produzione **R.R.**).

Fin qui il mancato, colposo, controllo di quanto avveniva nel suo ufficio.

Ma vi è, inoltre, la diretta partecipazione di **R.A.** alla prassi pericolosa per la sicurezza instaurata da **C.F.** in ambito aeroportuale e condivisa, e non solamente subita, dal direttore della società di gestione.

R.A., sin dal '91, prende atto delle contraddittorie disposizioni di **C.F.** in ordine alla trasmissione dei documenti (v. nota 8/8/91 a firma **R.A.**, all. 18, produzione difesa **C.F.**), senza avvertire possibili rischi per le ragioni della sicurezza; questi rischi aumenteranno con la successiva disposizione del 6/10/92 quella che disporrà l'invio dei documenti ogni due ore - e diventeranno poi macroscopici con l'emanazione del provvedimento che dilazionava tale trasmissione addirittura ogni 12 ore.

Ebbene **R.A.**, di fronte a disposizioni che incidevano profondamente sulle esigenze di sicurezza dei voli, non solo non ha avuto nulla da recriminare, ma ha precisato che si sarebbe adeguato a qualsiasi orario fosse stato predisposto dal direttore dell'aeroporto, come se la cosa evidentemente non riguardasse né lui, né il suo ufficio (ivi, pag.256).

Ma vi è di più.

Già abbiamo visto in precedenza che, in data 24/2/95, pochi mesi prima dell'incidente, la Direzione dell'aeroporto aveva segnalato alla società di gestione una compilazione errata di una DUV proprio in relazione al peso massimo consentito di un

aereo partito due giorni prima.

R.A. in persona aveva seguito la cosa ed aveva accertato che l'aereo in questione era gestito dalla Banat Air, era un Antonov 24, era stato noleggiato in sostituzione di altro velivolo (un B-11) indicato in precedenza, e che il peso con cui aveva viaggiato alla volta di Verona era superiore a quello massimo consentito (v. all. 41-44, produzione difesa **R.R.**).

Ma si era interessato del peso solo per ciò che riguardava il pagamento delle tasse, ignorando ancora una volta ogni questione relativa alla sicurezza.

Pon questi suoi comportamenti colposi, sistematici e protratti nel tempo, **R.A.** non solo non ha disciplinato convenientemente l'attività, istituzionale del suo ufficio, ma ha per giunta tollerato e agevolato prassi contrarie alle esigenze di sicurezza, contribuendo così, con le proprie omissioni di tipo organizzativo a determinare quelle, operative, dei suoi impiegati, comprese quelle che hanno caratterizzato i comportamenti di **A.D.** la sera del 13/12/95.

Non ha fatto nulla di quello che doveva e, come **A.D.**, non può invocare né errori incolpevoli, né legittimi affidamenti su altrui comportamenti riparatori e pertanto deve rispondere anche lui di entrambi i reati ascrittigli in rubrica, sempre ai sensi dell'art. 40 cpv c.p..

La posizione dell'imputato R.R.

Venendo a considerare ora le posizioni del direttore **C.F.**, non presente in aeroporto la sera dell'incidente e dell'addetto al traffico **R.R.**, addetto al traffico che avrebbe dovuto occuparsi di quel volo, è opportuno considerare innanzitutto la posizione processuale di quest'ultimo.

R.R., come unico addetto al traffico in servizio durante la sosta dell'Antonov a Verona, era anche la persona che, quella sera, aveva il potere dovere di autorizzarne o negarne la partenza ai sensi dell'art. 802 c.n.; ma ciò poteva fare, solo dopo aver ricevuto il piano di carico ed averne controllato la regolarità, secondo quanto disposto dal D.M. 16/6/82 n. 11/67 e dalle direttive di **C.F.** che quel decreto avevano più volte richiamato.

Eppure, la sera del 13/12/95, malgrado la mancanza accertata del piano di carico, **R.R.** rimane inerte e l'aereo viene lasciato partire dall'aeroporto di Verona.

Per spiegare i propri comportamenti, l'imputato ha premesso che al suo ufficio solitamente perveniva un programma settimanale, soggetto a modificazioni, ove venivano indicati tutti i voli programmati, con tipo di aereo e sigle relative; poiché uno dei suoi compiti era quello di annotarli sull'apposito registro, se in ufficio esisteva già il "cartellino" relativo all'aereo in arrivo e quello indicato nella DUV era lo stesso risultante dal piano di volo, lui si limitava a riportare i dati della DUV sul registro; se invece il cartellino mancava bisognava predisporlo, ricavando per altre vie i dati del velivolo.

Quella sera l'aereo arriva alle h. 18,43; in ufficio vi è il fax con cui Civilavia aveva autorizzato la sostituzione del Bac 1-11 con l'Antonov 24 (udienza 30/6/99, pag. 185), mentre nessun documento dell'aereo era stato trasmesso dall'addetto al centraggio, neppure alla scadenza convenuta delle 19; **R.R.** attende le 19,30 per recarsi quindi negli uffici della società di gestione, vede che c'è la DUV, ma non il piano di carico e trascrive sul registro "TU 5 - 22 tonnellate".

Non si pone alcun problema, anzitutto della compatibilità di un tale aereo,

cinque volte più pesante dell'Antonov, con il peso dichiarato; inoltre, quel che più conta, non si interessa neppure di accertare quale sia l'aereo di cui sta per autorizzare il decollo: un aereo che non esiste, se consideriamo il Tupolev di 22 tonnellate, un aereo comunque "sconosciuto", se il riferimento è all'Antonov autorizzato.

Sa però che si tratta di un aereo della Banat Air, società inaffidabile, non solo per le ragioni già esposte, ma anche per quelle conosciute per scienza diretta da lui stesso, visto che, circa due mesi prima, aveva personalmente rilevato come detta società avesse utilizzato per il volo BAT 165/66 un aereo moldavo senza l'autorizzazione di Civilavia (v. annotazione sul registro, alla data 6/10/95).

Nè era la prima volta che ciò accadeva, viste le analoghe annotazioni fatte dai colleghi in data 7/2/95 e 17/4/95; peggio ancora era successo due settimane prima dell'incidente, quando, sempre il volo BAT 165/66, era stato effettuato con un aereo addirittura privo di certificato acustico e con l'equipaggio di varie compagnie (ivi, annotazione del 1/12/95).

Se il controllo sull'aereo - della cui possibilità **R.R.** si è dimostrato fin dall'inizio ben consapevole - non si fa in casi come questo, non è chiaro quando sia ragionevole farlo.

Se il piano di carico non viene preteso quando l'aereo in partenza è "sconosciuto" a chi deve autorizzare il decollo, allora sì che l'art. 802 c.n. diventa un guscio vuoto.

Dunque **R.R.**, prima di recarsi, alle 19,30, nell'ufficio della società di gestione non ha ancora ricevuto il piano di carico dell'aereo in partenza; ma ha già saputo che un aereo sconosciuto, di cui manca il cartellino, gestito da una compagnia dai ben evidenziati precedenti, sta per partire.

Già questo gli imponeva di sospendere il decollo dell'aereo.

Invece, quando il comandante richiede la messa in moto (v. dichiarazione spontanea **R.R.** del 14/10/99), il predetto si limita a scendere all'ufficio operativo per prelevare i dati della DUV; non trova neppure qui, nell'apposita casella, il piano di carico - ulteriore elemento che doveva allarmarlo - ma vede l'aereo "ancora aperto" sulla pista, e, di conseguenza, a questo punto, lo vede anche col suo carico di neve, circostanza questa che doveva costituire altro motivo di preoccupazione (v. **R.R.**, dichiarazione spontanea del 14/10/99; e l'aereo col portellone aperto, fermo vicino all'ufficio in cui si trovava **R.R.**, e visto anche da **D.N.**, in quel medesimo lasso di tempo: v. dichiarazione spontanea resa dallo stesso all'udienza del 6/6/2001, pag. 7): **R.R.** aveva infatti in precedenza notato che altri aerei avevano fatto il de-icing, si era fino a poco prima occupato, con **R.A.**, proprio dello "snevamento" del piazzale ed aveva anche notato che in quel momento nevicava abbondantemente (udienza 30/6/99, pag. 197 e segg.); quindi l'entità della perturbazione in atto e le sue conseguenze sullo stato dell'aereo gli erano ben presenti in quel momento.

Nell'ufficio operativo, quando alle 19,30 vi si reca **R.R.**, è presente anche **A.D.**, in attesa del ritorno di **D.N.** ma non risulta che i due si parlino, pur dovendo gestire la stessa pratica per entrambi anomala: così **R.R.** trova una DUV incompleta, con dati erronei, non fa domande e torna nel suo ufficio a copiare quell'annotazione contraddittoria sul registro degli arrivi e delle partenze (v. allegato all'interrogatorio del 16/11/96).

Tra le 19,30 e il decollo dell'aereo passeranno, inutilmente, ben 23 minuti.

Alle 19, 40 giunge, all'ufficio traffico, Ferrarini (che sostituirà **R.R.** nel turno successivo: v. esame **R.R.**, pag. 200) e, mentre l'aereo della Romavia prosegue "il

rullaggio fino al successivo punto attesa per poi allinearsi in pista", **R.R.** procede al cambio delle consegne con il collega e lascia l'ufficio, prima quindi del decollo e ancora convinto che da Verona partisse un Tupolev (così **R.R.** nella sua prima dichiarazione rilasciata a **C.F.** il giorno successivo all'incidente: v. all. 30 produzione difesa **R.R.**; ma vedi all'udienza il suo tardivo ripensamento circa l'orario di cessazione dal servizio, spostato a dopo le h. 20.00, ad aereo decollato, quindi, malgrado la confermata presenza del Ferrarini sin dalle 19.40: v. udienza cit. pagg. 219-220).

In quei decisivi 23 minuti, quindi, non avendo altri impegni da svolgere, avendo ormai esauriti i precedenti (ivi, pag. 197), aveva tutto il tempo di intervenire, di informarsi con **A.D.** e di apprendere quelle notizie che quello non gli aveva trasmesso; aveva in ogni caso il tempo di contattare il capo turno, di coordinarsi col subentrante Ferrarini, di bloccare la partenza dell'Antonov: ma **R.R.**, non solo non ha preso alcuna valida iniziativa per controllare il tipo e lo stato dell'aereo, ma si è disinteressato del volo in questione nel modo più assoluto, compiendo in modo negligente persino il lavoro routinario, registrando un aereo inesistente, abbandonando l'aeroporto convinto di aver lavorato su di un Tupolev ed apprendendo che si trattava di un Antonov solo quando già si trovava a casa, ove veniva raggiunto dalla telefonata del Ferrarini (udienza cit. pag. 201).

La mancanza del piano di carico (dirà, senza alcun. elemento per sostenere tale ipotesi, che credeva fosse "in transito tra l'aereo e l'ufficio operativo": v. dichiarazione spontanea cit.), insieme a tutte le altre circostanze allarmanti apprese nel corso della serata sul conto di quell'aereo (la mancata conoscenza dei suoi dati, l'inaffidabilità della compagnia che lo gestiva, il carico di neve che andava aumentando con l'infittirsi della precipitazione) rendevano doverosa la immediata sospensione del volo per eseguire i necessari accertamenti.

R.R., per giustificare la sua inerzia, ha dichiarato che ignorava esistessero a suo carico obblighi di controllo, perché gli era stato detto in ufficio, al momento dell'assunzione, che il mansionario dell'82 non era più in vigore (udienza 30/6/99, pag. 180); inoltre non conosceva l'inglese e non sapeva leggere un piano di carico (ivi, pag. 209); aveva chiesto di seguire un corso di formazione, ma la sua richiesta era rimasta senza seguito (ivi, pag. 173).

Abbiamo già visto come non sia sostenibile, da parte del personale operante in aeroporto, l'ignoranza di quelli che erano gli obblighi e i compiti loro spettanti.

In particolare, per quanto riguarda **R.R.**, va sottolineato come proprio la nota di **C.F.** del 17/3/89, quella che richiamava il mansionario dell'82, era stata nuovamente diffusa e perciò ribadita dal direttore in persona il 23/6/92 (v. all. 9, produzione difesa **R.R.**), proprio un mese dopo la sua assunzione all'Ufficio Traffico, per cui nessuno poteva avergli detto che quel mansionario non era più in vigore.

Quanto all'incapacità di "leggere" il piano di carico, per mancanza di adeguato insegnamento, già si è visto che il documento era in realtà semplice, poche le parole inglesi da conoscere, ancor meno le operazioni aritmetiche da eseguire.

Del resto, se **R.R.** e i suoi colleghi fossero vissuti nell'ignoranza poi "rivendicata" al dibattimento, una volta informati da **C.F.**, nella riunione del gennaio 96, del mutamento di rotta ed aver "scoperto" che dovevano leggere il piano di carico e bloccare gli aerei trovati in sovrappeso, avrebbero dovuto dichiarare la loro impreparazione, la loro incapacità a fare i controlli e chiedere corsi di formazione.

Invece non è successo nulla e tutti hanno continuato a svolgere tranquillamente anche questo "nuovo" lavoro.

Solo quando, nell'ottobre 96, si diffonderanno notizie sulle conclusioni della consulenza disposta dal P.M. con le possibili implicazioni per il **R.R.**, questi, Boro e Casonato non solo sosterranno di non essere in grado di leggere il piano di carico e di non "prendersi alcuna responsabilità né civile, né penale nell'interpretare tale documento" (così Casonato, annotazione sul registro del 2/11/96. con annotazioni analoghe da parte di Boro e **R.R.**: v. atti depositati dal P.M il 9/3/99), ma richiederanno corsi esplicativi, cominceranno a scrivere a varie autorità (v. lettera a loro firma al Ministro dei Trasporti in data 4/12/96, ivi), iniziando a bloccare contemporaneamente la partenza di aerei anche per il sovrappeso di soli 168 kg. di carburante (poi consumati nella fase di rullaggio: v. annotazione sul registro in data 2/11/96).

La tardività di tale iniziativa, il suo rapporto dichiarato con l'azione giudiziaria (v. l'esplicito riferimento contenuto nella suindicata missiva del 4/12/96) ne evidenziano il carattere strumentale, fornendo un'ulteriore chiave di lettura delle dichiarazioni successivamente rese al dibattimento dalle tre persone interessate, a conferma che tutto era chiaro fin dall'inizio, che la tesi dell'ignoranza e dell'impossibilità di lettura del piano di carico è stata elaborata ex post, e che non occorre corsi di abilitazione o una grande conoscenza della lingua inglese per interpretare quel documento, visto che, una volta riconosciutane "ufficialmente" l'importanza, lo stesso giorno un aereo veniva bloccato perché dal piano di carico era risultato in sovrappeso.

Del resto **C.F.**, all'udienza, non ha avuto dubbi, sostenendo che **R.R.**, già in quel 13 dicembre, avrebbe dovuto impedire la partenza dell'aereo, anche "a prescindere dal sovraccarico" per il solo fatto che non gli era stato trasmesso il piano di carico dalla società di gestione (udienza 30/6/99, pagg. 76-77).

E lo stesso **R.R.**, dopo aver invocato l'ignoranza delle norme e del significato del piano di carico, ha dovuto riconoscere che se il "cartellino" mancava e l'aereo era "sconosciuto" - e questo era il caso che gli si era presentato quella sera - vi era la possibilità di "imporre" al comandante la esibizione dei "documenti relativi all'aereo in modo da poter controllare se il peso massimo al decollo" fosse "corrispondente o meno a quello indicato nella DUV" (così **R.R.** nel corso dell'interrogatorio reso il 16/11/96 davanti all'A.G.).

Avrebbe potuto farlo, ma non lo ha fatto, dirà poi al dibattimento, perché impegnato in altri compiti (udienza cit., pag. 197). Prima delle 19,30, forse, non dopo quell'ora, visto che per tale periodo non ne menziona neppure uno. Ed in questo frattempo aveva tutte le possibilità per intervenire e bloccare l'aereo.

Anche la sua inerzia non trova perciò giustificazione alcuna.

Il suo comportamento omissivo viene così a porsi in rapporto causale diretto col verificarsi della successiva tragedia; la lunga serie di negligenze testè descritte comporta di conseguenza la penale responsabilità anche di tale imputato in ordine ad entrambi i reati a lui ascritti.

Né si può sostenere che tali negligenze fuoriescano dal capo di imputazione e pertanto non possano essere addebitate al **R.R.**, violandosi altrimenti il suo diritto di difesa, in quanto da un lato le principali carenze del suo operato già erano state evidenziate nel capo d'accusa mossagli e, dall'altro, i comportamenti negligenti di contorno attengono tutti alla sua mancata attivazione e sono stati desunti dalle sue stesse dichiarazioni rilasciate nel corso del processo di primo grado (v. Cass. Sez. VI 19/3/98 n. 3460: "il vizio di difetto di correlazione tra accusa e sentenza....non si verifica quando l'imputazione venga precisata o integrata con le risultanze degli interrogatori e degli altri atti acquisiti al processo, alla cui assunzione abbia partecipato la difesa dell'imputato").

La posizione dell'imputato C.F.

Per quanto sin qua detto appare evidente come il principale responsabile del disservizio creatosi in materia di sicurezza dei voli all'interno dell'aeroporto di Verona sia stato proprio il direttore dello stesso, Francesco C.F..

Sottoposto ad esame nel corso del dibattimento, l'imputato ha dichiarato che il piano di carico era indubbiamente un documento attinente alla sicurezza dei voli e che il peso operativo di un aereo non poteva mai superare il peso massimo consentito, costituendo questo "un limite invalicabile" (v. esame C.F., udienza 30/6/99, pagg. 44-45 e 82); sosteneva peraltro, uniformandosi in ciò a quanto già dichiarato da altri addetti al controllo traffico, che la vigilanza sull'eventuale sovrappeso spettava esclusivamente alla società di gestione, perché così previsto dalla circolare Majone (ivi pag. 5 e segg.), mentre per il suo ufficio un tale obbligo non sussisteva, mancando una fonte normativa sul punto e non essendo comunque il ministero intervenuto con analoga circolare.

Questa argomentazione difensiva è priva di consistenza, perché infondata in fatto e in diritto.

Abbiamo già avuto occasione di indicare la sequenza di atti normativi che conferiscono al direttore dell'aeroporto una serie di poteri-doveri in relazione alla sicurezza dei voli, delineando così l'ambito della sua posizione di garanzia (gli artt. 801, 802 c.n, il D.M. 1676/82 n. 11/67 con i connessi poteri di direttiva, etc.).

Proprio sulla base di tale D.M., espressamente richiamato nel testo del provvedimento, il direttore C.F., con nota esplicativa 173/89, aveva elencato minutamente i compiti di vigilanza spettanti agli addetti al traffico, rinviando poi al citato decreto per una più esauriente spiegazione degli stessi; con circolare 29/6/88 aveva del resto indicato la procedura operativa per l'inoltro, da parte dell'Ufficio gestione, del piano di carico e di altri documenti, da effettuarsi prima che partisse l'aereo, per poter poi concedere o negare, a secondo di quanto verificato, l'autorizzazione al decollo ai sensi dell'art. 802 c.n.

Egli quindi aveva il potere di emanare ordini di servizio nei confronti dei dipendenti dell'Ufficio Traffico, e quello di direttiva nei confronti della società di gestione (direttive che venivano emanate solitamente previo accordo tra i dirigenti dei due uffici: v. C.F., udienza 30/6/99, pag. 68 e Carli, udienza 25/3/99, pag. 67): e **questi poteri aveva correttamente esercitato sino al 91/92, senza bisogno di altre leggi o di circolari ministeriali.**

E' solo successivamente che C.F. trascurerà i problemi della sicurezza, emanando ordini contraddittori sul piano di carico, e, dimostrandosi sensibile alle richieste interessate del personale, ne dilazionerà sempre di più la trasmissione all'Ufficio traffico, pregiudicando le esigenze di sicurezza che richiedevano invece un controllo preventivo e non cadenzato: e saranno queste improvvise iniziative a fornire da copertura e da incentivo alla prassi instauratasi nell'aeroporto di Verona e, di cui sopra abbiamo esaminato modalità ed effetti.

L'imputato ha sostenuto al dibattimento, come altri impiegati al Controllo Traffico, che al suo ufficio non spettava alcun controllo sul piano di carico, tanto è vero che, dopo l'incidente, non aveva richiesto alcuna spiegazione alla società di gestione, limitandosi ad acquisire la copia del "rapporto di servizio" fatto da A.D. al suo datore di lavoro (ivi, pag. 100).

Ciò non corrisponde al vero: infatti, se in punto di diritto l'imputato è stato smentito dalla precedente elencazione della normativa che quell'obbligo di controllo

stabiliva a suo carico, in punto di fatto lo è stato dalle dichiarazioni di **A.D.** e dalla prodotta documentazione.

La nota con cui **A.D.** motiva la mancata ricezione del piano di carico del volo in questione non è indirizzata a **R.A.**, suo datore di lavoro, ma, esclusivamente, "alla cortese attenzione del direttore della DCA dott. Francesco **C.F.**", e, come sappiamo, è stata da questi richiesta all'impiegato della società di gestione con estrema urgenza, tanto che **A.D.** ebbe a stilarla all'una di notte del 14/12/95, cinque ore appena dall'avvenuto incidente.

Dunque l'obbligo di controllo non solo esisteva, ma era, per il direttore dell'aeroporto, strettamente intrecciato ai poteri spettantigli in forza degli artt. 801 e 802 c.n.: per questo la disposizione che dilazionava l'invio del piano di carico con un intervallo di 12 ore era incompatibile con l'osservanza di tale obbligo ed era la prova evidente di una prassi illegittima.

Non a caso l'imputato ha sempre negato di aver mai emesso (nel 94?) la ricordata disposizione: ma non solo **R.R.** ha ricordato con certezza di aver visto la firma del direttore in calce al provvedimento (v. udienza 30/6/99, pag. 183), ma anche numerosi testi hanno nettamente smentito questa asserzione di **C.F.**: così Salvo, impiegato presso la direzione aeroportuale: "era del direttore... diceva alla società di gestione che la documentazione bisogna presentarla alle sette del mattino e alle 19.00 della sera" (udienza 8/4/99, pag. 113); Casonato "è un documento emanato dalla direzione", (udienza 23/3/99, pag. 128); Carli: "penso fosse un accordo tra il direttore e il capo-scalo" (udienza 25/3/99, pag. 67).

Dunque **C.F.** era ben consapevole sia dell'esistenza degli obblighi di controllo che dell'illegittimità della prassi instaurata e durata sino al 13/12/95; tanto è vero che, con la caduta dell'aereo, questa prassi si dissolve immediatamente.

Il direttore, infatti, dopo aver chiesto immediatamente conto del piano di carico ad **A.D.**, pochi giorni dopo emana una direttiva con la quale dispone che la trasmissione di quel documento da parte dell'ufficio operativo all'ufficio traffico avvenga, tramite la posta pneumatica, in tempo reale.

Al dibattito sosterrà di averlo fatto perché "si era verificato un caso non previsto, cioè di un comandante che non aveva lasciato a terra il piano di carico" (udienza 30/6/99, pag 61).

Si tratta di una giustificazione di comodo, poiché altre volte questa situazione si era verificata e non vi era stata nessuna reazione.

In realtà, in modo del tutto evidente, a seguito dell'incidente, **C.F.** cancella anche formalmente la prassi precedente, riproponendo nella sostanza la vecchia direttiva dell'88, solo resa ora più accettabile dal personale tutto, visto che la posta pneumatica, in tale occasione introdotta, evita la fatica di far le scale e le "diatribe" tra gli operatori dei due uffici...

In questo contesto scompare anche il documento che quella prassi aveva incentivato - la disposizione che prevedeva la trasmissione dei documenti ogni dodici ore -, documento che ora **C.F.** neppure riconosce come proprio, malgrado un coro di voci sostenga il contrario.

Ma tutte queste iniziative sono ugualmente significative perchè rivelano consapevolezze precedenti, poi tenacemente e in forme varie, negate.

Perché la prassi prima adottata, trascurando colpevolmente le esigenze di tutela, ha consentito, più volte, la partenza di aerei senza controllo circa le loro condizioni di sicurezza ed ha causato in particolare, il decollo, quella sera, dell'Antonov della Banat

Air in altissime condizioni di rischio.

Se **C.F.** avesse organizzato l'ufficio secondo una prassi operativa corretta avrebbe non solo imposto all'addetto al traffico l'osservanza scrupolosa delle normative e di quanto disposto da lui stesso sin dal 1988 (e cioè, sotto il profilo che qui interessa, l'acquisizione tempestiva del piano di carico); avrebbe poi doverosamente richiamato l'attenzione degli operatori sui (pochi) voli non inseriti nella procedura Arco, gli unici per i quali gli eventuali errori manifesti sul piano di carico manuale potevano essere rilevati direttamente dagli addetti al suo ufficio (per gli altri provvedeva direttamente il sistema computerizzato); tanto più che proprio nei confronti di una di quelle società che non si avvalevano della procedura automatizzata, la Banat Air, nel passato recente, erano state annotate sul registro una serie di gravi irregolarità (voli effettuati senza autorizzazione, con personale composito, in "subappalto" con aerei privi del certificato acustico: v. annotazioni del 7/2/95, 17/4/95, 6/10/95 e 1/12/95); ed in occasione del volo del 22/2/95 il suo ufficio aveva esaminato la pratica di un Antonov della Banat Air, che aveva viaggiato con un sovraccarico dichiarato (v. la già citata documentazione prodotta dalla difesa **R.R.**).

Neppure in queste occasioni, invece, i voli sono stati bloccati e **C.F.**, che controllava attentamente il registro e le sue annotazioni (v. udienza 30/6/99, pag. 189), pur venuto a conoscenza della situazione, non ha preso alcuna iniziativa conseguente.

Questo è dunque il complessivo addebito mosso al direttore dell'aeroporto e questo è il comportamento colposo da lui serbato e puntualmente evidenziato nel corso del dibattimento.

Né può sostenersi che il giudizio di colpevolezza sia fatto derivare da elementi non contenuti nel capo d'imputazione, in quanto a **C.F.** sarebbe stato rivolto, secondo la difesa, solo un addebito di colpa specifica (non aver assicurato un controllo circa la corrispondenza tra i dati indicati nei manuali di volo e nei manuali operativi delle singole compagnie aeree e quelli contenuti nei piani di carico), addebito che sarebbe venuto a cadere, una volta che i coimputati Lopez e D'Albore erano stati assolti in via definitiva, per non aver provveduto che tali manuali fossero depositati presso le singole autorità aeroportuali.

Non è così: quello messo in luce dalla difesa, infatti, è solo uno tra i diversi profili di colpa previsti dal capo di imputazione.

A **C.F.**, infatti, è stato innanzitutto contestato un addebito di colpa generica, non avendo egli adottato iniziative e controlli sul piano di carico "nel rispetto delle norme e delle direttive sopra indicate" (e cioè di tutte quelle, più volte richiamate, dall'art. 802 c.n., al D.M. 11/67 dell'82, alle sue stesse direttive organizzative, "sopra" contestate nella imputazione elevata a carico di Dan, **A.D.** e **R.R.**): e tale imputazione richiama il complesso di poteri-doveri posti a carico del direttore dell'aeroporto, cui si addebita la mancata organizzazione di un servizio in grado di soddisfare le esigenze della sicurezza dei voli in relazione alla sua posizione di garanzia esplicitamente prevista dall'art. 802 c.n.

Tale sua colposa inadempienza, come visto, è stata ampiamente provata.

Per cui, se anche il profilo di colpa specifica contestata nell'imputazione fosse stato solo quello indicato dalla difesa, ugualmente fondata sarebbe la dichiarazione di responsabilità del prevenuto, perché "il riferimento alla colpa generica, anche se seguito dall'indicazione di un determinato specifico profilo di colpa, evidenzia che la contestazione riguarda la condotta dell'imputato globalmente considerata" per cui "non sussiste violazione del principio di correlazione tra sentenza e accusa nel caso in cui il

giudice abbia affermato la responsabilità dell'imputato per un'ipotesi di colpa diversa da quella di colpa specifica contestata" (v. Cass. Sez. IV 9/3/2001 n. 9793).

Ma non è tutto, perché quello indicato dalla difesa non è neppure l'unico addebito di colpa specifica contestato all'imputato: infatti le carenze organizzative segnalate non riguardano solo il mancato raffronto tra i dati del piano di carico e quelli risultanti dai manuali della singola compagnia, ma si riferiscono anche al potere, malamente esercitato dall'imputato, di aver consentito la partenza degli "aerei anche quando non siano stati compilati adeguatamente e consegnati, prima del decollo, i piani di carico" malgrado che, "in epoca precedente a questo incidente aereo, più volte gli fosse stato segnalato, da parte di alcuni degli addetti all'UCT, la mancata consegna dei documenti di carico": ed anche per questo addebito specifico la responsabilità del prevenuto è risultata provata.

Ma, anche leggendo diversamente l'originario capo d'imputazione, la violazione lamentata dalla difesa, ai sensi dell'art. 521 c.p.p., in concreto non sussiste.

Dei comportamenti anche omissivi tenuti dal direttore dell'aeroporto negli anni precedenti l'incidente, di quanto ha fatto (o non ha fatto) prima e dopo quel 13/12/95 si è dibattuto a lungo nel corso del dibattimento di primo grado e, su tutti gli addebiti mossigli in quella sede; l'imputato ha potuto difendersi ampiamente, sicché può ritenersi comunque pacifica la correlazione tra fatto complessivamente contestato nel corso del processo e quello ritenuto in sentenza.

Infatti la situazione paventata dalla difesa si verifica in casi totalmente diversi da quello avutosi nel presente processo, poiché la richiamata violazione si ha solo quando intervenga "un vero e proprio stravolgimento dell'imputazione originaria, ovvero una variazione dei contenuti essenziali dell'addebito, si da aver posto l'imputato, trovatosi di fronte a un fatto del tutto nuovo ed eterogeneo, nella pratica impossibilità di difendersi. Tale situazione non ricorre quando l'imputato, attraverso l'iter del processo, sia venuto a trovarsi nella condizione concreta di difendersi in ordine all'oggetto dell'imputazione" (Cass. Sez. I, 14/1/2000, n. 383 e Sez. I 15/5/2001 n. 19687). Come, appunto è avvenuto nel caso di specie.

Infondati sono poi, soprattutto per **C.F.**, i richiami fatti dalla difesa alla giurisprudenza della Corte costituzionale sull'art. 5 c.p. e alla previsione di cui all'art. 47 c.p.: né errore, né ignoranza della normativa hanno caratterizzato il comportamento del direttore dell'aeroporto, che conosceva perfettamente la circolare Majone, relativa ai compiti degli operatori della società di gestione, da lui illustrata al dibattimento, e il mansionario dell'82, relativo ai compiti di controllo dell'addetto al traffico, da lui citato più volte nei suoi provvedimenti: conosceva bene i dati normativi sulla sicurezza e solo, inseguendo malintese esigenze di razionalizzazione ed efficienza, li ha consapevolmente negletti.

Né in favore di **C.F.**, o di altri facenti parte dell'ufficio traffico, può essere correttamente invocato, ai fini di esclusione da responsabilità, il principio dell'affidamento, nel senso che i controlli non venivano svolti perché si confidava che altri, all'ufficio operativo, li avessero già effettuati.

Si tratta dello stesso principio già invocato dagli imputati facenti parte della società di gestione, sia pure con segno rovesciato; ma neppure questa prospettazione appare fondata.

Abbiamo visto, infatti, che nessuna norma di legge o circolare attribuisce alla società privata di gestione il potere-dovere di controllo esclusivo sul piano di carico, poiché la circolare Majone disciplina l'attività degli addetti al centraggio configurando

per essi un'autonoma posizione di garanzia, ma non può certo incidere su quella creata dal codice della navigazione e dai decreti ministeriali nei confronti del direttore dell'aeroporto e dai "suoi" addetti al traffico (e del resto proprio il reticolo normativo esaminato all'inizio e i controlli a cascata previsti per questa organizzazione complessa lo escludono decisamente).

Né **C.F.** ha mai trasferito a detta società, con un provvedimento ad hoc, il suo potere di controllo, cioè la posizione di garanzia in capo a lui costituita; ne avrebbe comunque potuto farlo, visto che quando più siano i titolari di tali posizioni "non è giuridicamente possibile il trasferimento dall'uno all'altro di detti soggetti, mediante accordo interno tra di loro, della suindicata posizione e delle connesse responsabilità" (Cass. Sez. III 21/4/2000 n. 4957).

Neppure può essere accolta, infine, la questione di illegittimità costituzionale dell'art. 603 c.p., nella parte in cui non prevede che l'imputato non appellante possa interloquire sulla mancata ammissione di prove richieste in primo grado, stante la sua manifesta irrilevanza nel caso di specie, non avendo la parte richiesto nuovamente l'ammissione prove nella fase che ha proceduto la discussione in fase di appello, come pure poteva, con le conseguenze di cui all'art. 603 c.p.p. (e come ha fatto del resto per altre eccezioni sollevate in quella sede), limitandosi a proporla, tardivamente, solo nella fase conclusiva della sua arringa defensionale.

La posizione dell'imputato D.N.

Discorso diverso deve essere fatto invece per quanto riguarda l'imputazione ascritta a **D.N.**, che, contumace in primo grado, è invece comparso nel corso del processo d'appello, all'udienza del 4/6/2001, ove ha rilasciato dichiarazioni spontanee.

La sentenza del Tribunale di Verona ha ravvisato una sua corresponsabilità per il disastro aereo, causato principalmente dai comportamenti colposi del pilota dell'Antonov.

Hanno sostenuto infatti i giudici di primo grado che l'imputato, con la procura 29/11/95 conferitagli dalla Banat Air, debitamente depositata presso l'aeroporto di Verona (v. documento 55 produzione **C.F.**), avrebbe assunto le funzioni di caposcalo; in quanto tale, **D.N.** aveva il pieno potere, previsto anche dal manuale operativo e dal manuale di volo dell'aeromobile,...di accertarsi che il comandante provvedesse al necessario de-icing...e di ordinare con comunicazione scritta allo stesso comandante...,in caso di inottemperanza, di sospendere la partenza" (v. sent. cit.pagg. 184-188).

Non avendo ciò fatto l'imputato doveva "essere dichiarato responsabile dell'evento, essendo provato inequivocabilmente che esso fu la conseguenza diretta del decollo nel noto stato di contaminazione da neve e/o ghiaccio e che lo stesso imputato omise di impedire che ciò avvenisse come sarebbe stato doveroso che facesse" (ivi, pag. 189).

L'argomentazione non può essere condivisa perché basata su un presupposto errato.

D.N., infatti, non era al momento del fatto, né lo era mai stato in precedenza, caposcalo a Verona per conto della Banat Air, né aveva svolto di fatto tali funzioni.

Infatti la procura 29/11/95, allegata agli atti, nel conferire a **D.N.** genericamente i poteri di rappresentanza della Banat Air su tutto il territorio italiano, ne individua in realtà i compiti reali in quelli di promozione dei voli e di assistenza dei passeggeri, per

quanto riguarda l'acquisto dei biglietti e le connesse operazioni di imbarco e sbarco.

Non vi è traccia in tale documento di ruoli o compiti propri di un caposcalo, per la cui designazione il codice della navigazione prevede una nomina espressa e una forma particolare (tra l'altro il documento prodotto non reca neppure la firma autenticata del proponente: v. art. 881 c.1 c.n.); e proprio per tale ragione, **se è vero che il capo scalo rappresenta l'esercente (art. 880 c.n.), non ogni rappresentante è di per sé. capo scalo, non essendo prevista una simile designazione implicita.**

Né **D.N.** ha svolto, di fatto, tale funzione, prima o dopo il 29/11/95, presso l'aeroporto di Verona, essendo stata tale circostanza esplicitamente esclusa dalle persone interpellate in proposito.

Il direttore dell'aeroporto, infatti, ha precisato che **D.N.** era "un assistente alle operazioni di imbarco e sbarco... come ce ne sono tanti" era "un rappresentante della compagnia ... non un capo scalo" e che solo "in tale veste e per queste ragioni aveva ottenuto di poter accedere all'aeroporto" (v. **C.F.**, udienza 30/6/99, pagg. 10 1- 103).

Tali dichiarazioni confermano il carattere esclusivamente commerciale dei poteri attribuiti a **D.N.** con la suindicata procura e coincidono con quanto dallo stesso asserito nel corso delle dichiarazioni spontanee rese in sede di appello all'udienza del 6/6/2001 e riportate poi nella memoria in quell'occasione depositata ("I miei compiti erano sostanzialmente i seguenti: curare la biglietteria, le operazioni di check-in, l'assistenza ai passeggeri, lo smistamento dei bagagli, i pagamenti dei rifornimenti di carburante ed il catering aggiuntivo. Provvedevo altresì a curare i pagamenti di quanto la società Business Jet anticipava in Italia per conto nostro alla società di handling. Non ho mai avuto mansioni tecniche, né ho seguito corsi o fatto studi che mi potessero abilitare a tali compiti ... Non ho mai conseguito alcun brevetto di volo ... Non sono mai stato titolare di alcuna licenza di direttore operativo o di flight operations officer. Non ero perciò in grado, quale agente commerciale, né di valutare, né di contrastare le decisioni dei comandanti degli aeromobili in materia di navigazione ... Quando viaggiavo a bordo dell'aeromobile" e cioè sino al rilascio della procura suindicata "mi recavo personalmente presso l'ufficio operativo per recapitare i documenti in arrivo e per ritirare gli altri prima della partenza." ... "Fui posto permanentemente di base a Verona dal sig. Lupu il giorno 27/11/95. I miei compiti rimasero invariati e li eseguivo in aggiunta al personale Banat Air viaggiante a bordo dell'aereo. A tali compiti si aggiunse quello che era lo scopo principale del mio trasferimento a Verona, cioè quello di promuovere, presso le agenzie di viaggio di Verona e zone limitrofe, il volo Verona Timisoara e di prendere i contatti necessari per aprire nuove linee verso la Romania da altri aeroporti").

Orbene, nessuno ha mai sostenuto che l'imputato svolgesse compiti diversi da questi presso l'aeroporto di Verona, né alcuno ha notato differenze nelle sue mansioni nei periodi precedenti o successivi il rilascio della procura: l'unico fatto nuovo era che **D.N.** dopo quella data non viaggiava più a bordo degli aerei, ma li attendeva a Verona, ove permaneva stabilmente per poter svolgere anche l'attività promozionale di cui era stato incaricato; ma quella procura non aveva modificato le mansioni da lui svolte in precedenza presso l'aeroporto veronese, né gli aveva conferito i compiti o la qualifica di capo scalo

Non avendo tale veste, non aveva quindi il potere, contrariamente a quanto ritenuto dal Tribunale di Verona, di ordinare al comandante dell'aeromobile di sospendere la partenza dell'aeromobile per il mancato de-icing o di intervenire comunque sul sovraccarico, ai sensi del citato art. 882 c.n.

Ma **D.N.** non' era neppure, tecnicamente, il rappresentante dell'esercente - e quindi sottoposto, come tale, agli obblighi per la sicurezza per lui previsti dalla normativa vigente (v. circolare ministeriale 41/23100/m.3 del 26/10/84) - in quanto la Banat Air veniva considerata esercente, sotto il profilo commerciale, solo dalla burocrazia ministeriale (v. D'Albore, udienza 30/6/99, pag. 166; vedi peraltro il diverso parere del direttore **C.F.**, udienza cit., pag. 101), ma il codice della navigazione qualifica come esercente solo chi ha il potere di determinare la composizione dell'equipaggio (art. 896) e di nominare il comandante (art. 877), che può essere perciò solo dall'esercente dispensato in ogni momento dal relativo comando.

Nessuno di questi poteri, pacificamente, aveva il responsabile della Banat Air, compagnia che non possedeva un solo aereo e che non disponeva né di equipaggio, né di comandanti, persone e mezzi tutti facenti capo alla Romavia. E nel contratto di noleggio concluso tra queste due società, in modo chiaro ed inequivoco, veniva stabilito che il comandante era l'unico responsabile dell'utilizzo dell'aereo in condizioni di sicurezza e che il committente, cioè la Banat Air doveva "accettare tutte le decisioni del comandante", salvo poter "pretendere relazioni scritte **dopo** ogni operazione" in cui fossero apparse "irregolarità" (v. contratto quadro di noleggio 28/3/55 concluso tra la Romavia e la Banat Air., produzione difesa responsabile civile Ministero dei Trasporti, vol. 11), con ciò ribadendosi l'impossibilità da parte del rappresentante del committente di pretendere autoritativamente dal comandante, ad esempio, la redazione del piano di carico o lo sghiacciamento dell'aereo **prima** della partenza

Quella sera, dunque, **D.N.**, come le altre volte, non si occupa né del de-icing, né della sistemazione dei bagagli sull'aereo, compiti che come visto, non gli spettavano e neppure, come pure in altre occasioni aveva fatto, del carico del carburante (v. Adamo, udienza 31/3/99, pag. 23).

Entra nella vicenda solo perché **A.D.**, alle 19,30 circa, lo incarica di portare al comandante i documenti di partenza e tra questi il piano di carico, secondo Dan già predisposto dall'ufficio operativo, secondo **A.D.** ancora tutto da compilare ad opera del comandante (e tale ultima versione è stata confermata anche dalla teste Stevanoni: v. udienza 17/3//, pag. 22).

Secondo la versione di **D.N.**, questi si sarebbe recato fin sotto l'aereo ed avrebbe dato i documenti alla collega Anesia, perché li consegnasse al comandante e poi gli riportasse indietro il piano di carico firmato: si sarebbe così comportato per non salire personalmente sull'aereo, dato che il transito, in due, sul corridoio che portava alla cabina del pilota era lungo e stretto.

Senonché, mentre ancora era in attesa del ritorno della collega, il portellone dell'aereo si chiudeva, il piano non veniva consegnato e così Dan tornava da **A.D.**, comunicandogli che il documento gli sarebbe giunto, via fax, da Timisoara (la stessa comunicazione riferita dallo stesso **A.D.** nella dichiarazione 26/6/96 v. all.46 produzione difesa **C.F.** - e ribadita all'udienza dibattimentale del 28/6/99, pag. 134).

Ebbene, **D.N.**, che non ricopriva alcuna posizione di garanzia prima, non essendo capo-scalo, né rappresentante dell'esercente, non la assume certo ora con l'accettazione dell'incarico concordato con **A.D.**.

I compiti inerenti alla funzione di garanzia di quest'ultimo non potevano infatti essere delegati ad una terza persona (v supra pag. 98); né un'autonoma posizione di garanzia poteva essere assunta per decisione propria del **D.N.**, il quale continuava a non aver alcun potere di obbligare il comandante a redigere ed a consegnargli il piano di carico o ad effettuare lo sghiacciamento.

L'unico ruolo svolto da Dan in questa vicenda è stato solo quello del servizievole, ma improvvido, fattorino: ma non aveva alcun mezzo a disposizione per impedire quello che è successo e, dopo la chiusura del portellone, ha fatto quello che poteva fare, tornando ad avvertire subito **A.D.** del mancato deposito in aeroporto del piano di carico da parte del comandante.

Era **A.D.**, lui sì dotato dei poteri - doveri di intervento, che in quel momento aveva tutto il tempo di far bloccare l'aereo dall'Ufficio Traffico, ed invece si è accontentato colpevolmente della prospettiva di acquisire il documento l'indomani, tramite fax, in violazione di tutte le disposizioni delle leggi, dei decreti e degli ordini di servizio del direttore.

D.N. va quindi assolto dai reati ascrittigli per non aver commesso il fatto

I REATI E LE PENE

La contestazione mossa agli imputati riguarda un'ipotesi di cooperazione colposa nella commissione di due distinti reati, il disastro colposo aggravato e l'omicidio colposo plurimo.

Orbene, fermo restando che le due fattispecie "concorrono tra loro poiché la morte di una o più persone non è considerata dalla legge come elemento costitutivo, né come circostanza aggravante del reato di disastro, che costituisce un'autonoma figura criminosa" (Cass. Sez. IV 8/2/90 n. 1686) e non vi è pertanto nella specie un concorso apparente di norme, bensì un "concorso formale di reati, perché l'imputato con unica condotta colposa determina due distinti eventi, quello di danno per le persone e quello di pericolo per la pubblica incolumità" (Cass. Sez IV 10/1/85 n. 321), deve essere esaminata innanzitutto la questione se gli imputati per cui vi è condanna debbano rispondere a titolo di cooperazione colposa - come contestato nel capo di imputazione - ovvero per aver commesso i fatti con concorso di cause indipendenti.

Le due ipotesi hanno infatti in comune l'identità dell'evento dannoso, ma mentre nel concorso di colpe indipendenti più comportamenti colposi producono l'evento, senza che tra i soggetti, ai quali i comportamenti fanno capo, vi sia alcun vincolo psicologico (per cui i vari comportamenti agiscono come cause produttrici dell'evento per coincidenza fortuita ed in modo del tutto indipendente), non così avviene nel diverso caso della cooperazione colposa: qui infatti "più persone pongono in essere una data autonoma condotta nella reciproca consapevolezza di contribuire all'azione o omissione altrui che sfocia nella produzione dell'evento non voluto" (v., per un caso di cooperazione colposa tra due titolari di posizioni di garanzia rispetto alla salute dei lavoratori, Cass. Sez. Un., 11/3/99 n. 15).

Nel caso di specie gli odierni imputati avevano piena consapevolezza di ricoprire posizioni di garanzia autonome, ma intrecciate tra loro, visto che gli obblighi di acquisizione - trasmissione ed esame dei piani di carico costituivano la traina che collegava comandante, società di gestione ed autorità aeroportuale, attraverso la serie di controlli a cascata: le omissioni iniziali venivano quindi, consapevolmente, ad interferire nelle omissioni successive, per cui tutti gli imputati della presente fase processuale, vuoi dal punto di vista organizzativo, vuoi da quello più propriamente operativo, hanno finito per cooperare tra loro nella causazione dell'evento.

(omissis)

Va infatti considerato che a tutti questi imputati vanno riconosciute le attenuanti generiche, data la loro precedente incensuratezza: ma non tutti meritano la stessa pena,

diverso essendo stato il ruolo da ciascuno ricoperto nella causazione dell'evento, né per tutti va disposto un identico giudizio di comparazione, esistendo, pur nell'ambito di una comune condotta omissiva, distinte posizioni soggettive.

Diverse e più gravi sono infatti le responsabilità del direttore dell'aeroporto Francesco **C.F.**, primo garante in tale sua veste della sicurezza dei voli e su cui ricadeva la responsabilità di organizzare le strutture aeroportuali non solo in funzione della celerità dei traffici, come richiede la convenzione di Chicago, ma anche, e soprattutto, della sicurezza delle persone - dei piloti, dell'equipaggio, dei passeggeri e delle persone sorvolate - come richiedono l'art. 802 c.n. e le altre norme più volte richiamate. E sotto quest'ultimo profilo sono state riscontrate carenze nella organizzazione predisposta, trascuratezze nel trattare i problemi della sicurezza e l'instaurazione su questo versante di una prassi incerta e contraddittoria, che ha coinvolto sia la società di gestione, sia l'UCT e che, come visto, ha finito per determinare il disastro.

Analoghe, anche se minori, in considerazione dei ridotti poteri in materia propri del direttore della società di gestione, sono le responsabilità di Antonio **R.A.** che, malgrado i compiti assegnati al suo ufficio dalla circolare Majone, è rimasto totalmente assente sul versante della sicurezza, omettendo di varare procedure e di effettuare controlli, tollerando, consenziente, prassi pericolose per la sicurezza, tra cui quelle omissioni che, caratterizzanti la condotta di quella sera dell'addetto al centraggio, sono state uno degli antecedenti causali dell'incidente.

Di diversa natura, infine, le carenze che hanno segnato il comportamento di **A.D.** la sera del 13/12/95.

Dipendente di **R.A.**, ha scontato le carenze organizzative del datore di lavoro e quelle di **C.F.**, e tuttavia ha contribuito di suo per rendere irreparabile una situazione che già gli si presentava pericolosa, omettendo di pretendere dal comandante il piano di carico e di comunicare all'addetto al traffico i molteplici motivi di allarme pur registrati, non determinando in tal modo il blocco dell'aereo.

Per tutti questi imputati, di conseguenza, vista l'intensità delle colpe e la gravità dei danni causati (art. 133 c.1 n. 2 e 3 c.p.), le attenuanti generiche possono considerarsi solo equivalenti all'aggravante di cui all'art. 449 c.2 c.p.

Diverso discorso può farsi invece per l'imputato **R.R.**

Anche lui, come dipendente di **C.F.**, ha scontato tutte le carenze organizzative del proprio dirigente più volte segnalate e, come **A.D.**, ha costellato quella sera il suo comportamento con negligenze e sciatterie che colorano negativamente la sua principale omissione, quella di aver fatto partire l'aereo senza essere in possesso di un piano di carico debitamente controllato.

E tuttavia **R.R.** è stato anche l'unico che ha cercato di reagire, prima di diventarne partecipe, a quello stato di approssimazione e confusione presenti, in misure differenziate, nella prassi di taluni degli operatori impiegati nell'aeroporto di Verona: giunto all'Ufficio Traffico dopo un'esperienza lavorativa completamente diversa in altra amministrazione dello Stato, subito aveva chiesto formalmente al direttore di poter partecipare ad un corso di riqualificazione, vista la complessità delle mansioni affidategli (v. all. 10, produzione difesa **R.R.**), senza peraltro ottenere alcun risultato (v. udienza 30/6/99, pag. 174). La sua richiesta di frequentare un corso di inglese - data la sua dichiarata ignoranza in proposito al momento dell'assunzione - è stata soddisfatta solo negli anni 95-96 (ivi). E quella sera era solo in servizio, malgrado i numerosi problemi insorti a causa della nevicata (ivi, pag. 200).

Per queste considerazioni le attenuanti generiche concesse a **R.R.** vanno ritenute

prevalenti sull'aggravante contestata e sussistente.

Le diverse responsabilità sopra delineate determinano quindi la fissazione di pene differenziate.

Per tutti gli imputati, stante le gravi conseguenze del loro operato, la pena base va disposta in misura superiore al minimo edittale.

Tutti gli imputati suindicati vanno altresì condannati al pagamento in solido delle spese di entrambi i gradi del giudizio.

D.N., per le ragioni sopra evidenziate, va infine assolto dai reati ascrittigli per non aver commesso il fatto. Di conseguenza vanno revocate le statuizioni civili poste a suo carico dalla sentenza di primo grado.

C.F. e **R.R.** sono dipendenti locali della Direzione Generale dell'Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti, **R.A.** ed **A.D.** della società di gestione "spa Aeroporto Verona Villafranca": esistevano precisi obblighi di garanzia per la sicurezza dei voli stabiliti da norme di legge, decreti e circolari ministeriali, gravanti su di essi in forza del ruolo ricoperto all'interno delle rispettive organizzazioni operative; non si trattava di doveri di vigilanza generici, sibbene di obblighi di controllo, di natura organizzativa e/o operativa che, se osservati, avrebbero impedito la partenza dell'aereo e quindi il successivo disastro: li hanno colpevolmente violati, omettendo di predisporre e di effettuare i comportamenti doverosi loro assegnati ed hanno così concorso nel determinare la caduta dell'aereo e la morte delle persone trasportate.

Le P.C. hanno perciò correttamente citato il Ministero dei Trasporti, DGAC e la spa Aeroporto di Verona Villafranca Valerio Catullo quali responsabili civili per i reati commessi per colpa, nell'esercizio delle loro funzioni, dai rispettivi dipendenti.

C.F., **R.A.**, **A.D.** e **R.R.** vanno quindi condannati, in solido con i due responsabili civili dianzi indicati, al risarcimento dei danni morali e materiali cagionati alle P.C.

P.Q.M.

La Corte d'Appello di Venezia,

visti gli artt. 592 e 605 c.p.p.,

in riforma della sentenza 28/10/99 del Tribunale di Verona dichiara **C.F.**

Francesco, **R.A.** Antonio, **A.D.** Davide e **R.R.** Renato responsabili dei reati di cui agli artt 81 c.1 c.p., 449 c.2 c.p. e 589 e. 3 c.p., considerato più grave il reato di cui all'art. 449 c.2 c.p. e con le generiche equivalenti per i primi tre e prevalenti per il quarto, condanna **C.F.** Francesco alla pena di anni 2 e mesi 10 di reclusione, **R.A.** Antonio a quella di anni 2 e mesi 5 di reclusione, **A.D.** Davide a quella di anni 2 e mesi 3 di reclusione e **R.R.** Renato a quella di anni 1 e mesi 6 di reclusione.

Pena sospesa e non menzione per **R.R.**.

Condanna i predetti in solido al pagamento delle spese di entrambi i gradi del giudizio.

Visto l'art. 530 c.p.p. assolve **D.N.** da entrambe le imputazioni ascrittegli per non aver commesso il fatto.

Revoca le disposizioni civili stabilite dalla sentenza di primo grado.

Condanna **C.F.**, **R.A.**, **A.D.** e **R.R.** in solido e con il Ministero dei Trasporti e la spa "aeroporto di Verona Villafranca Valerio Catullo" quali responsabili civili, al risarcimento dei danni morali e materiali cagionati alle P.C. e in particolare

liquida in via definitiva il danno subito da Cunegato Vincenzo in complessive £ 50 milioni, con gli interessi nel frattempo maturati;

liquida, nella misura già stabilita dalla sentenza di I° grado, il danno non patrimoniale subito da...(omissis);

liquida altresì a tale titolo £. 50 milioni a ...(omissis) e £ 250 milioni ciascuno ad...(omissis);

concede una provvisoria, nella misura già stabilita dalla sentenza di primo grado a ...(omissis);

liquida poi a titolo di provvisoria £ 150 milioni a ...(omissis), £ 100 milioni a ...(omissis), £ 100 milioni a ...(omissis), £ 75 milioni a ...(omissis), £ 75 milioni a ...(omissis), £50 milioni a ...(omissis), £ 150 milioni a ...(omissis), £ 100 milioni a ...(omissis), £100 milioni a ...(omissis), £ 150 milioni a ...(omissis), £ 100 milioni a ...(omissis), £ 100 milioni a ...(omissis), £ 100 milioni a ...(omissis), £ 50 milioni a ...(omissis), £ 75 milioni a ...(omissis).

Liquidazione del danno morale e provvisorie immediatamente esecutive.

Rinvia alla sede civile per la quantificazione definitiva del danno in relazione alle P.C. di cui al punto b) e c) e per la P.C. Columbus S.r.l.

Condanna infine **C.F., R.A., A.D., R.R.** e i responsabili civili in solido alla rifusione delle spese processuali sostenute dalle P.C. suindicate, liquidate, quanto al I° grado, nella misura stabilita dalla sentenza del Tribunale in favore dei singoli difensori indicati in dispositivo, fatta eccezione per gli Avv. Crocetta, Turolla e Zanon; e quanto al II° grado liquida le spese in favore degli Avv. Gamberini, 70 milioni, De Luca, 50 milioni, Moser 40 milioni, Tommasi 40 milioni, Piccioni 30 milioni, Bastianello 30 milioni e £15 milioni ciascuno per i seguenti difensori: Pellicini, Macha, Iacobazzi, Annibali, Lino e Stefano Coniand, Gerardi, Cecchini, Capitanio, De Finis, Failoni, Romano, Massucci, Del Corso, Vacca, Man iacapa, D'Acquarone;

liquida infine le spese sostenute dalle P.C. per l'Avv. Guarienti nella misura complessiva di £ 110 milioni, di cui 90 relativa al giudizio di primo grado.

90 giorni per il deposito.

Venezia 9/7/2001

Il Presidente estensore