

A QUASI QUARANT'ANNI DALLA STRAGE DI USTICA:
LA MEMORIA DELLA PROSPETTIVA GIUDIZIARIA

Francesca Ruggieri
Università degli Studi dell'Insubria
francesca.ruggieri@uninsubria.it

Sommario: 1. Introduzione. – 2. Cornice normativa, istruttorie e decisioni: l'istruttoria "partecipata" del codice di rito del 1930. – 3. Perizie, oggetto e risultati dell'accertamento: la "vana" ricerca di tracce soppresse. – 4. Altri procedimenti: la circolazione delle verifiche del giudice penale.

1. *Introduzione*

Sono sufficienti pochi dati per rendersi conto, se mai ce ne fosse bisogno, di quanto sia complesso parlare di ciò che accadde nei cieli di Ustica il 27 giugno 1980. La sentenza-ordinanza che il giudice istruttore Priore depositò il 31 agosto 1999 dopo quasi vent'anni di indagini dalla strage si compone di circa 5.000 pagine. Le perizie disposte in quei due decenni dall'organo istruttorio sono oltre cinquanta. I numerosi giudizi civili di danno da allora aperti dai parenti delle vittime spesso attendono ancora oggi una pronuncia definitiva.

Rileggere oggi l'imponente produzione giudiziaria conseguente alla strage di Ustica non provoca solo sgomento.

L'analisi di alcune, necessariamente molto limitate, parti della sentenza-ordinanza del giudice istruttore Priore e delle pronunce rese in sede civile consente riflessioni di diverso carattere.

Una prima considerazione concerne le forme dell'attività giurisdizionale nel momento di passaggio dal codice di rito del 1930 a quello attuale. L'approccio legato al contenuto degli accertamenti istruttori penali riguarda, in senso più ampio, i (delicati) rapporti tra i poteri legislativo, esecutivo e giudiziario. Un terzo filone interessa le prospettive delle vittime. E sebbene natura ed estensione (estremamente circoscritte) di questo lavoro consentano solo di prospettare le problematiche sottostanti ciascuno di questi scenari, i relativi ambiti, pure così ridotti, possono costituire le basi per valutazioni destinate a superare l'occasione che li origina.

Il primo filone, contestualizzando l'attività inquirente nell'ambito del codice di procedura penale del 1930 (codice Rocco) permette di apprezzare forme e modi dell'esercizio del potere giudiziario oggi scomparsi. L'istruttoria lunga quasi vent'anni del giudice Priore, ai sensi delle disposizioni transitorie dell'attuale codice di rito, è stata improntata alle norme dell'ormai abrogato codice Rocco. Tali disposizioni sono state integrate solo in parte dalle disposizioni più garantiste del nuovo sistema.

Il secondo filone interessa la "storia" delle indagini. Le pur equivocate risultanze istruttorie, in quasi due decenni, hanno comportato la redazione di oltre cinquanta perizie, si sono misurate con il decesso, altamente sospetto (per natura e per modalità) di alcuni testimoni chiave e, soprattutto, si sono scontrate con la scomparsa, pressoché totale, della documentazione radar relativa ai momenti che hanno preceduto e hanno seguito la caduta del DC9 dell'Itavia. La circostanza che nei rapporti tra autorità giudiziaria e autorità politica non si sia fatto ricorso alla disciplina del segreto di Stato è significativa della sicumera che allora, e per molto tempo ancora, avrebbe improntato le decisioni del potere esecutivo.

Con riferimento, infine, al terzo filone, agli interessi delle vittime danno voce sia la sentenza-ordinanza del Giudice Priore sia le diverse pronunce rese dai giudici civili nei relativi giudizi di danno. La circolazione delle prove dalla giurisdizione penale a quella civile sembra disegnare un volto per un colpevole che rimane però ancora privo di nome.

2. *Cornice normativa, istruttorie e decisioni: l'istruttoria "partecipata" del codice di rito del 1930*

Secondo la cd. Commissione Stragi «alle 23,15 circa del 27 giugno 1980, due ore e un quarto circa dopo il disastro, un addetto al traffico aereo dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi, telefonicamente, avverte il dottor Aldo Guarino della locale Procura della Repubblica per informarlo che "l'aereo DC9 volo Itavia IH 870, decollato da Bologna e che avrebbe dovuto arrivare a Punta Raisi alle 21,13 manteneva invece silenzio radio fin dalle ore 20,55". Da questo momento l'autorità giudiziaria è formalmente investita del caso.

Il magistrato, Aldo Guarino (di turno in Procura), assume l'iniziativa e apre un fascicolo di istruzione sommaria relativo alla scomparsa del DC9

dell'Itavia: preliminarmente, si mette in contatto con la Capitaneria di Porto di Palermo per disporre l'uscita di mezzi navali “per la ricerca lungo la rotta tra Ustica e Ponza” di eventuali superstiti e resti dell'aeromobile. Quindi, dopo aver parlato con i carabinieri, informa il Procuratore capo di Palermo, Gaetano Costa»¹.

Come precisa a sua volta il giudice istruttore Priore, «nell'immediata conseguenza dell'evento si procedette nel luogo di partenza dell'aeromobile – il primo atto della Procura di Bologna è del mattino seguente il disastro – e in quello ove sarebbe dovuto atterrare – il primo atto della Procura di Palermo è della notte stessa. Entrambi questi Uffici rimettevano per competenza i propri atti a Roma, rispettivamente Bologna il 2 luglio e Palermo il 10 successivo. Il procedimento fu istruito con il rito sommario sino al 31 dicembre 1983, giorno in cui il PM richiese l'istruzione formale. Questo GI ha proseguito secondo tale rito, ritenendo la sua giurisdizione e competenza così come confermato dalla Corte di Cassazione e sino al 31 dicembre 97, termine ultimo secondo le leggi di proroga del codice di procedura penale del 1930 per i delitti di strage»².

All'epoca, vigente il codice di rito del 1930 (di seguito “c.p.p. 1930”), come è noto, il processo di merito si suddivideva, come sarebbe accaduto anche a proposito degli accertamenti per il disastro aereo di Ustica, in tre fasi: una fase investigativa del pubblico ministero (istruzione sommaria), una seconda fase investigativa, per i reati più gravi, del giudice istruttore (istruzione formale) e un dibattimento pubblico. Il baricentro del processo, icasticamente definito già all'inizio degli anni Settanta “garantismo inquisitorio”³, insisteva nella fase che precedeva la fase dibattimentale. L'ossimoro sottolineava le due anime del sistema che, specie con riguardo alla istruttoria del giudice, sull'originaria struttura inquisitoria del regime fascista aveva visto progressivamente innestarsi le garanzie difensive introdotte dal legislatore con la novella del 1955 prima (legge 18 giugno 1955, n. 517) e dalle innumerevoli pronunce di incostituzionalità poi.

Il processo si decideva nella fase istruttoria, i cui relativi verbali andavano a formare il dossier dell'organo giurisdizionale preposto alla decisione.

¹ Commissione Stragi, 2000, p. 405 di cui sono anche le virgolette “” interne al testo.

² Priore, 1999, p.28.

³ Amodio, 2000, p. 17.

Di fronte al giudice del dibattimento i testimoni si limitavano a riportarsi a quando detto o fatto nelle fasi precedenti, e già noto a tutte le parti presenti; pubblico ministero e difensore concentravano le rispettive attività nel commento dei risultati raccolti durante le istruttorie.

Al momento della caduta del DC9 dell'Itavia si sarebbe dovuto procedere ad istruzione formale «per i delitti di competenza della corte d'assise o del tribunale» ai sensi dell'art. 295 c.p.p. 1930. «L'istruzione formale [era] compiuta dal giudice istruttore, a richiesta del pubblico ministero» (art. 296 c.p.p. 1930).

L'organo giurisdizionale che istruiva era il simbolo della potestà punitiva dello Stato, funzionale alla scoperta della "verità" che le norme, diversamente da quelle del codice di rito attuale, espressamente richiamavano.

Ai sensi dell'art. 299 c.p.p. 1930, «il giudice istruttore [aveva] l'obbligo di compiere prontamente tutti e soltanto quegli atti che in base agli elementi raccolti e allo svolgimento dell'istruzione appa[rissero] necessari per l'accertamento della verità. Egli [doveva] altresì accertare i danni prodotti dal reato, se ciò [fosse risultato] necessario per il giudizio sul reato stesso o su una circostanza, ovvero se vi [fosse stata] costituzione di parte civile». «Se durante l'istruzione il giudice istruttore [fosse venuto] a conoscenza di un altro reato per il quale si [darebbe dovuto] procedere d'ufficio, [avrebbe dovuto] trasmettere gli atti e le informazioni che vi si riferiscono al procuratore [del Re], senza sospendere l'istruzione in corso» (art. 299 c.p.p. 1930).

Al rappresentante dell'accusa erano riservati, secondo il tradizionale modello napoleonico, solo poteri di iniziativa e di impulso tra cui, in particolare, la richiesta di formalizzazione dell'istruttoria e le requisitorie in ordine alle opzioni circa il rinvio a giudizio o l'emissione di una sentenza di proscioglimento alla fine dell'istruzione formale.

Di fronte al giudice inquirente parte pubblica e privati godevano di un certo equilibrio.

Una volta che avesse formalizzato l'apertura dell'istruttoria, «il pubblico ministero [avrebbe potuto] fare richieste, assistere agli atti d'istruzione e prenderne visione in ogni stato del procedimento» (art. 303 c.p.p. 1930).

Poiché l'apertura dell'istruzione formale costituiva altresì uno dei momenti a partire dal quale la persona offesa avrebbe potuto costituirsi parte civile (art. 94 c.p.p. 1930), anche l'"accusa privata" avrebbe potuto interloquire con l'organo giurisdizionale. Una volta esercitata l'azione civile di ri-

sarcimento del danno davanti al giudice inquirente, infatti, la parte civile avrebbe potuto sempre proporre tutti i mezzi di prova necessari per accertare i fatti e/o determinare i danni patiti (art. 104 c.p.p. 1930).

In difetto di domanda per il risarcimento del danno, ampi poteri erano comunque riservati al soggetto titolare del bene leso dal reato. «In ogni momento dell'istruzione la persona offesa dal reato, anche se non si [fosse] costituita parte civile, [avrebbe potuto] presentare memorie, indicare elementi di prova e proporre indagini per l'accertamento della verità» (art. 306 c.p.p. 1930).

Se pure anche il sistema odierno configura pressoché nello stesso modo (cfr. art. 90 c.p.p.) i poteri della persona offesa durante la fase delle indagini, netta è la cesura pure a questo proposito con il sistema previgente. Come è noto, oggi non esistono più le "istruttorie" di pubblico ministero e giudice: il rappresentante dell'accusa è titolare di una fase investigativa le cui risultanze, analogamente a quelle delle parti private, hanno di regola una valenza solo endofasica; il secondo non ha più alcun potere istruttorio e, nella veste di "giudice delle libertà", ovvero di giudice per le indagini preliminari, interviene solo incidentalmente e su richiesta delle parti⁴. Il danneggiato dal reato si può costituire parte civile unicamente al momento dell'inizio del processo con l'esercizio dell'azione penale quando, a conclusione della unilaterale attività investigativa del rappresentante dell'accusa, quest'ultimo si determini per la formulazione dell'imputazione (art. 405 c.p.p.).

Poiché nel sistema del 1930 l'inizio del processo non era codificato ed era identificato grosso modo nel primo contatto tra organo requirente e organo giurisdizionale, si comprende come di fronte al giudice istruttore fosse possibile introdurre la domanda civile di risarcimento danno e fosse dato spazio a tutte le parti del processo secondo una sorta di indagine "partecipata".

Sin dal primo atto di istruzione» il giudice istruttore avrebbe dovuto inviare, «a coloro che vi possono avere interesse come parti private, una comunicazione giudiziaria con indicazione delle norme di legge violate e della data del fatto addebitato con invito ad esercitare la facoltà di nominare un difensore» (art. 304 comma 1 c.p.p. 1930). Ai sensi dell'art. 304 bis c.p.p.

⁴ Ruggieri, 1996, cap.II.

1930, inoltre «i difensori delle parti [avrebbero avuto] diritto di assistere all'interrogatorio dell'imputato» e, «unitamente ai difensori delle parti direttamente interessate, [avrebbero dovuto godere] altresì dei diritti di assistere alle ispezioni giudiziali, escluse quelle corporali, agli esperimenti giudiziari, alle perizie, alle perquisizioni personali e domiciliari, alle testimonianze a futura memoria, alle ricognizioni e ai confronti fra coimputati e fra imputati e testi».

Il giudice che investigava era il referente sia per il rappresentante dell'accusa sia per le parti private che avrebbero potuto sollecitare le più opportune, purché rilevanti e pertinenti, indagini, "rassicurati" dall'imparzialità dell'organo giurisdizionale che procedeva.

Nulla di più diverso dalla cultura attuale, ove, sebbene con diverse eccezioni, all'organo giurisdizionale è riservata la sola attività decisoria, senza alcuno specifico compito di indagine riservato al pubblico ministero e ai difensori. La prova che oggi si forma in giudizio ieri era raccolta dall'organo giurisdizionale inquirente, lontano dagli occhi del giudice del dibattimento che pure ne avrebbe letto i relativi verbali per la decisione.

Alla fine dell'istruttoria formale il giudice, svolgendo l'attività oggi attribuita al giudice per l'udienza preliminare (cfr. art. 425), avrebbe dovuto decidere se rinviare a giudizio l'imputato o pronunciare sentenza di proscioglimento ai sensi dell'art. 378 c.p.p. 1930.

Il 24 ottobre del 1989, quando è entrato in vigore l'attuale codice di procedura penale, il giudice istruttore della tragedia dell'aereo scomparso quasi dieci anni prima dal cielo di Ustica, non era ancora in grado di assumere alcuna di queste decisioni. L'istruttoria per la caduta del DC9 Itavia era ancora in corso e, ai sensi dell'art. 242 c. 3 disp. trans. c.p.p., avrebbe potuto continuare almeno per altri otto anni (la disposizione fa riferimento alla data del 30 giugno 1997). La norma ultima citata, intitolata ai «procedimenti in fase istruttoria che proseguono con le norme anteriormente vigenti» è stata dettata dal legislatore del novello codice di rito proprio per le istruttorie formali per reati particolarmente gravi a quel tempo ancora pendenti (è il caso, ad esempio, anche delle investigazioni allora ancora aperte relative alla strage di Piazza Fontana).

L'ultrattività delle norme del codice abrogato avrebbe dovuto essere temperata solo dall'applicazione delle disposizioni del nuovo sistema che, espressamente indicate, avrebbero anticipato anche per quelle istruttorie

le garanzie più significative del nuovo sistema: nel caso dell'istruttoria formale, le norme in tema di formule di proscioglimento e di criteri per il rinvio a giudizio o l'emissione delle sentenze di proscioglimento (artt. 254, 256 e 257 disp. trans. c.p.p.). Nello specifico, anche nei procedimenti che sarebbero continuati con le norme del codice abrogato, non sarebbe stato più possibile pronunciare un proscioglimento "per insufficienza di prove" e il rinvio a giudizio avrebbe potuto essere disposto solo qualora fossero stati raccolti «elementi sufficienti a determinare, all'esito della istruttoria dibattimentale, la condanna dell'imputato», sulla falsariga di quanto dettato con riguardo ai criteri per decidere tra archiviazione o azione penale dall'art. 125 disp. att. c.p.p.

Entro questa cornice si colloca il complesso documento del giudice Priore che, intestato *all'Ufficio Istruzione sez. 1° del Tribunale di Roma*, si intitola *sentenza istruttoria di proscioglimento-ordinanza di rinvio a giudizio*, così rendendo manifesto sin dall'inizio la sua duplice natura: di sentenza nei confronti di ignoti «imputati del delitto p. e p. dall'art. 422, 1° comma c.p. per avere volontariamente determinato la caduta del DC9 dell'Itavia sulla rotta Bologna-Palermo, che precipitava in mare all'altezza di Ustica, intorno alle ore 21.00 locali del 27 giugno 80; evento nel quale trovavano la morte i 77 passeggeri del velivolo nonché i 4 membri dell'equipaggio»; di ordinanza di rinvio a giudizio per quasi 50 persone (per la precisione 48), in gran parte militari, per reati che andavano dall'attentato agli organi costituzionali (art. 289 c.p.) e alto tradimento (art. 77 c.p.m.p., codice penale militare di pace), ai reati di falso, di abuso, di falsa testimonianza, di favoreggiamento (artt. 476, 478, 478, 323, 372, 378 c.p.), elencati in oltre quaranta capi (A-Z, AA-AQ), commessi a ridosso del 27 giugno 1980 per tutti gli anni Novanta, e tutti riconducibili a condotte omissive, di alterazione o di distruzione delle informazioni necessarie a ricostruire cause ed eziologia della strage di Ustica.

Dopo alterne vicende, la III Corte d'Assise di Roma, il 30 aprile 2004, giudicando nei confronti di quattro dei più importanti imputati (i generali dell'Aeronautica Lamberto Bartolucci, Franco Ferri, Zeno Tascio e Corrado Melillo) ai sensi degli artt. 530 c.2 e 531 c.p.p., 254 disp. att. c.p.p., 477 c.p.p. 1930 avrebbe dichiarato non doversi procedere per intervenuta prescrizione in ordine al delitto di attentato agli organi costituzionali, derubricato a semplice turbativa, e avrebbe assolto per tutte le restanti imputa-

zioni in senso lato di “depistaggio” perché il fatto non sussiste o non costituisce reato. In sede di appello, il 12 dicembre 2005, la Corte distrettuale avrebbe pronunciato sentenza di assoluzione anche per il reato di turbativa.

Secondo i giudici di appello, tale formula si sarebbe imposta perché le dichiarazioni rilasciate dai generali circa l’assenza nel cielo di Ustica al momento della strage di esercitazione o simulazioni NATO o USA sarebbero in effetti state rese secondo quanto noto ai dichiaranti in quel tempo; le informative rese dai militari non avrebbero quindi turbato le prerogative governative. La sentenza, su ricorso della procura e delle parti civili, è stata confermata dalla Corte di Cassazione all’udienza del 10 gennaio 2007.

Normativamente, la vicenda delle indagini penali sulla strage di Ustica è profondamente caratterizzata dalla figura del giudice-investigatore: ovvero da un ossimoro vivente, ove l’attività tipica dell’organo giurisdizionale imparziale, il decidere, si accompagna agli atti di chi, al contrario, quel decidere dovrebbe sollecitare sulla base di una naturale prospettiva di parte, e quindi parziale. Tale contraddittorietà, che ha condotto il legislatore del primo codice repubblicano all’abolizione dell’organo giurisdizionale caratterizzato dai poteri istruttori, nel caso della strage di Ustica (così come probabilmente di molte delle inchieste legate delle cd. “stragi” di Stato) ha costituito un certo valore aggiunto. Qualsiasi sia il giudizio che si dà alle risultanze delle investigazioni, è un dato che questa lunghissima attività “partecipata” non avrebbe potuto avere luogo nell’ambito del sistema accusatorio attuale, ove la fase *pre-trial*, di cui il responsabile principale è il pubblico ministero, ha dei precisi limiti temporali e i relativi risultati di parte hanno efficacia di regola solo endoprocessuale. Spetta poi allo storico dare una compiuta valutazione delle vicende ancora senza risposta occultate, come si vedrà a breve consapevolmente, nel cielo di Ustica.

3. *Perizie, oggetto e risultati dell’accertamento: la “vana” ricerca di tracce soppresse*

Radicata la competenza della sede di Roma⁵, fu il pubblico ministero

⁵ La prima problematica che dovette essere affrontata dall’autorità giudiziaria investita del dramma dell’Itavia, invero, fu relativa alla esatta individuazione del giudice competente, nel rispetto del principio del giudice naturale assicurato, come è noto, dall’art. 25 Cost.

Giorgio Santacroce a richiedere l'istruzione formale, affidata al giudice istruttore Vittorio Bucarelli il 10 gennaio 1984.

Da allora le indagini possono essere lette almeno secondo due prospettive, strettamente connesse: la perdurante necessità di ricorrere al sapere tecnico di esperti da un lato; la progressiva, quando non immediata, scomparsa delle fonti, materiali ed umane, indispensabili per l'accertamento dall'altro. Nonostante la successiva elaborazione di tecniche sempre più sofisticate nella attività degli esperti, la sparizione di tracce e persone e il ritardato recupero dei resti dell'aereo avrebbe segnato in modo irreversibile le indagini peritali.

I quasi vent'anni di investigazioni sono scanditi dalle molteplici valutazioni dei colleghi peritali attorno alle quali si sarebbero via via coagulate le ulteriori innumerevoli risultanze specialistiche e dalle altrettanto numerose (e vane) aperture di indagini a carico delle persone (specie militari dell'aeronautica) che a vario titolo avrebbero cancellato ogni traccia del DC9 inabissatosi nel mare: un contrappunto a dir poco tragico.

Se, sotto il primo profilo, sin dall'inizio, «l'attivismo di quella Procura [di Palermo] fu notevole - ma purtroppo non ebbe seguito per anni - e si sviluppò lungo tre direttrici: indagini medico-legali sulle salme; indagini di natura tecnica sui reperti recuperati in mare; indagini congiunte, mediche e

Ai sensi dell'allora vigente art. 1240 c.2 del codice della navigazione (regio decreto 30 marzo 1942, n. 327), oggi abrogato nel riferimento al luogo del "ricovero", la competenza per territorio in tali casi avrebbe dovuto essere radicata presso il «giudice del luogo d'iscrizione della nave o di abituale ricovero dell'aeromobile».

Secondo quanto ricorda lo stesso Priore, sin dalle prime battute, «il 30 giugno la Procura di Palermo richiedeva a quella di Bologna, dopo averla informata che procedeva alle indagini preliminari e agli atti urgenti relativi al disastro, di trasmettere i registri di check-up già sequestrati dall'Ufficio di Bologna (cfr. fono Procura Palermo a Procura Bologna, 30.06.80). Nella stessa data sempre la Procura di Palermo richiedeva al Ministero dei Trasporti, al fine di determinare l'autorità giudiziaria competente sul fatto, quale fosse il luogo di iscrizione dell'aeromobile precipitato (v. telex Procura Palermo a Ministro dei Trasporti, 30.06.80)» (Priore, 1999, p. 75).

Dieci giorni dopo, la procura di Palermo, esauriti gli atti urgenti, avrebbe anch'essa trasmesso il proprio fascicolo a Roma, «parendo ravvisabile nei fatti la competenza di codesta Procura, atteso che, ai sensi dell'art.1240, C.N., il luogo di abituale dimora dell'aeromobile coinvolto risulta essere l'aeroporto di Roma-Ciampino» (nota da Procura di Palermo a Procura di Roma, 10 luglio 1980).

tecniche, al fine di accertare le cause prime dell'evento»⁶, altrettanto precoce fu l'opera di depistaggio.

A proposito dei tracciati radar, e del personale che avrebbe potuto e dovuto riferire a riguardo, è delle prime ore dopo il disastro il «gravissimo ed irreparabile danno cagionato dalla errata esecuzione del decreto Guarino relativo alla documentazione radaristica »⁷, interpretato in senso restrittivo dal personale che ne avrebbe data esecuzione nell'immediatezza della strage. «Se quel decreto avesse assicurato tutta la documentazione prescrittavi, l'inchiesta avrebbe disposto di nastri e registri, che avrebbero condotto a una ricostruzione completa del cielo non solo di Ustica, ma dell'intera traiettoria e di tutto il circostante d'utilità»⁸. «Il "restringimento" della portata del provvedimento di certo non è stato casuale ed ha avuto con ogni probabilità un suggeritore »⁹. «L'improvvida riduzione ha determinato la perdita anche del materiale magnetico e cartaceo di tutti gli altri siti oltre Licola e Marsala, prospicienti il Tirreno, che comunque cioè vedevano sul Tirreno, e poterono seguire sin dall'inizio il volo del DC9, direttamente e per cross-tell. Ovvero oltre Poggio Ballone già detto, Potenza Picena; Poggio Renatico, che certo per primo, stante la prossimità all'aeroporto di Bologna, lo inizializzò; Mortara che lo seguì di certo nel tratto padano ed oltre il superamento dell'Appennino tosco-emiliano; capo Mele che anche se in fonetico manuale monitorava il Tirreno settentrionale e centrale»¹⁰.

Considerando che sono scomparse gran parte delle tracce radar e, con esse, dei nominativi delle persone che a vario titolo erano state obbligate a sostenere che di quel materiale non vi era più alcuna memoria¹¹, non si può che convenire ancora una volta con il giudice Priore secondo il quale «non può perciò che affermarsi che l'opera di inquinamento è risultata così imponente da non lasciar dubbi sull'ovvia sua finalità: impedire l'accertamento della verità. E che, va pure osservato, non può esserci alcun dubbio

⁶ Priore 1999, p. 1726.

⁷ Priore 1999, p. 185.

⁸ Priore 1999, *ult.loc.cit.*

⁹ Priore 1999, *ult.loc.cit.*

¹⁰ Priore, 1999, p. 186.

¹¹ Cfr. Priore, 1999, pp. 192 ss.

sull'esistenza di un legame tra coloro che sono a conoscenza delle cause che provocarono la sciagura ed i soggetti che a vario titolo hanno tentato di inquinare il processo, e sono riusciti nell'intento per anni»¹². Non è un caso che tutto il Capo III del Titolo III delle conclusioni della sentenza-ordinanza (volume 16°) sia dedicato agli "inquinamenti", occupi quasi 150 pagine e sia a sua volta suddiviso in sei capitoli (considerazioni preliminari, singole vicende, inquinamenti documentali e altre varie ipotesi di inquinamenti minori) e che il Capo IV del medesimo volume sia intitolato alle "morti sospette" tra cui dieci decessi che non sono risultati collegati alla vicenda di Ustica e almeno due per cui sussistono invece indizi in tal senso.

In tale situazione, qualche mese dopo aver ricevuto gli atti fu il giudice istruttore Bucarelli, il 21 novembre 1984, a nominare la prima importante commissione peritale che avrebbe preso il nome dal suo coordinatore, il professor Massimo Blasi. Il collegio avrebbe depositato la propria relazione poco meno di cinque anni dopo (il 16 marzo 1989). A maggioranza, gli esperti avrebbero sostenuto la tesi del missile lanciato da un caccia non identificato ed esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo. Due dei cinque periti avrebbero invece accolto l'ipotesi dell'esplosione di una bomba.

Solo nelle more degli accertamenti si provvide «al recupero del relitto nell'aprile del 1987 con una convenzione di appalto con la società francese Ifremer. Un ulteriore recupero verrà effettuato nel '91 con la società britannica Wimpol»¹³: società su cui il giudice istruttore avrebbe manifestato molte perplessità¹⁴ e che in ogni caso intervennero a diversi anni dalla caduta. «Se ciò, invece, fosse avvenuto tempestivamente, se il relitto fosse stato cioè recuperato a breve distanza di tempo dall'evento, probabilmente, oltre ad impedire effetti di danno sui reperti non si sarebbero verificati quei fatti che hanno determinato sui fondali esplorati per il recupero "strane" tracce di trascinamento e vuoti in corrispondenza di crateri come da oggetti pesanti parzialmente insabbiati, che compaiono nei filmati della so-

¹² Priore, 1999, p. 4536.

¹³ Priore, 1999, p. 68.

¹⁴ Priore, 1999, pp. 2801-13 anche con riguardo alla correttezza delle operazioni effettuate alla luce di un video reso disponibile solo grazie alle parti civili nel 1994.

cietà Wimpol»¹⁵.

Fu sempre in quegli anni, e più precisamente nel giugno del 1989, che gli inquirenti, allora i magistrati Santacroce e Bucarelli, incriminarono per falsa testimonianza e favoreggiamento ventitré tra ufficiali e avieri in servizio la sera del disastro nei centri radar della Difesa di Licola e Marsala.

L'anno successivo (1990) l'istruttoria fu affidata a nuovi magistrati: al giudice Priore dopo che Bucarelli si era astenuto a seguito delle accuse rivoltegli dall'allora Presidente del Consiglio Giuliano Amato di avere occultato delle foto del relitto¹⁶; ai pubblici ministeri Michele Coiro (aggiunto), Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli (sostituiti) allorché Giorgio Santacroce fu destinato alla Procura Generale presso la Corte d'appello. Nel frattempo, si legge sempre nel resoconto della Commissione stragi «il 5 giugno 1990 i legali delle vittime avevano presentato al Consiglio superiore della magistratura un esposto contro l'operato del giudice Bucarelli e del pubblico ministero Santacroce. Gli addebiti erano i seguenti: l'abnorme durata dell'istruttoria sommaria, il mancato controllo dell'esecuzione dei decreti di sequestro, lo svolgimento ordinato delle operazioni peritali, l'insufficiente conoscenza del materiale probatorio»¹⁷.

Fu il giudice Priore, appena nominato, il 23 luglio 1990 a designare un altro collegio di periti sotto la guida del professor Aurelio Misiti. Il collegio, quattro anni dopo, avrebbe ritenuto, a maggioranza, che è tecnicamente sostenibile che una bomba, posta nella toilette posteriore dell'aereo, abbia causato il disastro. Due periti, in una nota aggiuntiva, sostennero anche l'ipotesi della "quasi collisione" con un altro aereo. Nell'ottobre del 1994 i pubblici ministeri incaricati avrebbero sottoposto a Priore un documento estremamente critico verso la prima ipotesi¹⁸.

Anche il nuovo giudice istruttore si dovette presto scontrare con le omissioni delle persone (specie i militari responsabili dei diversi siti radar) coinvolte nella difficile ricostruzione. Il 15 gennaio 1992, al termine di decine di interrogatori e confronti, tredici alti ufficiali dell'Aeronautica furono

¹⁵ Priore, 1999, p. 68.

¹⁶ E che per questo sarebbe stato querelato per diffamazione: cfr. Commissione stragi, 2000, pp. 448 e 550-551.

¹⁷ Commissione Stragi, 2000, pp. 442-443.

¹⁸ Priore, 1999, pp. 2608 ss.

incriminati per aver depistato le indagini sulla strage, e più precisamente per reati di attentato contro l'attività del governo con l'aggravante dell'alto tradimento e di falsa testimonianza in relazione all'accusa di strage ipotizzata contro ignoti. Tra di loro vi erano i generali Lamberto Bartolucci, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Franco Ferri, sottocapo di Stato Maggiore, Zeno Tascio, Capo del Sios, e Corrado Melillo, Capo del terzo reparto dello Stato Maggiore che, come si è già ricordato (*supra*, § prececente), sarebbero stati tutti prosciolti all'esito della fase processuale.

Oltretutto, sulla base di diverse intercettazioni, «le attività dei periti incaricati nel tempo delle perizie principali – quelle cioè in cui si formulavano quesiti sulle cause del disastro, e quindi i membri del collegio Blasi e di quello Misiti – sono state non poche volte disturbate da interferenze, ed anche inquinate da interventi di ambienti di imputati e consulenti di parte dell'AM [Amministrazione militare]; interferenze ed interventi generati da rapporti e collegamenti tra periti d'Ufficio ed ufficiali dell'Arma detta, che a volte hanno determinato nei primi, per insipienza infedeltà incapacità morali e conoscitive, degli stati di subordinazione e dipendenza in totale contrasto con il dovere di assoluta indipendenza d'ogni ufficio del Giudice»¹⁹.

Furono la disponibilità di nuovi elementi e spesso le prospettazioni dei periti di parte a contestualizzare la vicenda del DC9 e a consentire una ricostruzione convincente.

Probabilmente fu proprio Aldo Davanzali (allora presidente delle Aerolinee Itavia spa) a sottolineare per primo, dopo che il Ministero dei Trasporti aveva dichiarato decaduti tutti i servizi di linea affidati all'Itavia, il 16 dicembre 1980, sulla scorta delle iniziali attività delle commissioni d'inchiesta, la bontà dell'ipotesi che ad abbattere il DC9 della compagnia fosse stato un missile²⁰. E sarebbe stata la consulenza Luigi Di Stefano-Mario Cinti (per conto della parte civile Itavia), nel luglio del 1996, proprio alla luce del relitto ormai recuperato²¹ ad avvalorare ulteriormente tale ultima ipotesi.

¹⁹ Priore, 1999, p. 2837.

²⁰ Priore, 1999, pp. 118 ss. anche per l'esame di Davanzali da parte del pubblico ministero a seguito del relativo comunicato stampa che secondo la procura avrebbe potuto integrare il reato di notizie esagerate e tendenziose.

²¹ Cfr. Priore, 1999, pp. 3151-3154, ove si contestano anche le critiche rivolte a questo proposito ai consulenti di parte civile dal generale Melillo.

Quando, il 17 dicembre 1996, il presidente del Consiglio Romano Prodi e il Vicepresidente Walter Veltroni ottennero la collaborazione del segretario generale della NATO Javier Solana per reperire i codici necessari a decifrare i tracciati radar del sistema Nadge [Air Defence Ground Environment, ovvero ambiente terrestre per la difesa aerea della NATO] senza i quali le indagini non avrebbero potuto procedere²², le nuove indagini peritali da parte di esperti radaristi confermarono l'ipotesi della presenza di altri velivoli.

Quando era stata depositata la perizia del 1994, due consulenti su undici, «il prof. Ing. Carlo Casarosa ed il prof. dott. Manfred Held (...), in una “nota aggiuntiva”, pur riconoscendo che l'ipotesi “esplosione interna” potesse essere tecnicamente sostenibile», avevano già sottolineato come «essa non potesse essere considerata l'unica possibile a causa di non trascurabili elementi di dubbio che su di essa gravavano». I due esperti, formulando «l'ulteriore ipotesi che l'incidente potesse essere causato da una quasi collisione con altro velivolo, ipotesi ampiamente descritta e giustificata in perizia stessa ma non accettata dagli altri membri del collegio peritale (...) avevano evidenziato come l'elemento discriminante fra le due ipotesi non potesse essere che lo scenario al momento dell'incidente, desumibile dalle indagini radaristiche. Infatti, e ovviamente, l'assenza di velivoli nel cielo dell'incidente avrebbe escluso l'ipotesi di quasi collisione, mentre la loro presenza con rotte intersecanti quella del DC9 o ad essa adiacenti avrebbe reso più credibile l'ipotesi di quasi collisione rispetto a quella di esplosione interna²³.

L'autorità giudiziaria, conseguentemente, affidò «al collegio peritale Dalle Mese, Tiberio, Donali una nuova perizia radaristica» dalle conclusioni dei quali, nell'aprile del 1999, sarebbe emerso «che, con ragionevole certezza, un velivolo navigasse di conserva al DC9 al momento dell'incidente»²⁴. Deve quindi darsi «per ragionevolmente certa sia la presenza di un velivolo nella scia del DC9 sia la presenza dei due velivoli intersecanti la sua rotta, quest'ultima già ipotizzata (...) all'atto della formulazione dell'ipotesi

²² La NATO sino ad allora aveva sempre negato all'autorità inquirente i codici per decifrare il funzionamento di tale sistema perché si sarebbe trattato di codici radar assolutamente riservati.

²³ Priore, 1999, p. 3810.

²⁴ Priore, 1999, p. 3811.

di quasi collisione»²⁵. Rimossi i dubbi sull'ipotesi della esplosione interna, l'ipotesi più probabile è che il DC9 sia stata vittima fortuita di un'azione militare di intercettazione, verosimilmente nei confronti dell'aereo nascosto nella sua scia del DC9²⁶.

«È rimasta (...) dimostrata da più evidenze una situazione complessa esterna al velivolo, durante la sua rotta, al momento del disastro e successivamente; dai cieli dell'Appennino toscano-emiliano al Tirreno meridionale. Resta perciò l'ipotesi di una causa derivata da contesto esterno. In effetti questo "scenario", cioè la presenza di altri velivoli od oggetti volanti nell'intorno spaziale e temporale del volo del DC9 la presenza di navi, esercitazioni prima e tentativi di recuperi e attivismi vari dopo, discende dall'insieme delle attività d'istruzione poste in essere principalmente dopo la perizia Misiti, che ha segnato un forte discrimine nel corso dell'inchiesta, giacché in occasione di essa sono apparsi impedimenti e frodi precipuamente ad opera di coloro che erano e sono a conoscenza dei fatti ed in grado di leggere i dati radaristici, che di fatto hanno bloccato l'inchiesta per circa quindici anni. Impedimenti e sviamenti ai quali soltanto si deve ascrivere l'enorme spendita di energie tempo e danaro delle indagini e il mancato adempimento a tutt'oggi della giustizia. Gli elementi a fondamento della presenza di questo scenario sono stati già ben descritti. Essi sono quanto meno due dozzine e indicano in modo inequivocabile una situazione complessa. In primo luogo l'inserimento nella scia del DC9 di un velivolo che riappare più volte nel corso della rotta del velivolo civile, in prossimità di esso. Quindi uno stato di allerta. Poi un'azione di intercettazione. Infine la caduta del velivolo civile e le traiettorie conseguenti a questo punto e momento 0. Sarà proprio il velivolo che si inserisce col suo volo di conserva rispetto al DC9, ad essere concausa, se non causa principale del disastro di Ustica. In effetti la presenza del velivolo nascosto può confermare l'ipotesi di quasi collisione proposta dai periti Casarosa ed Held. Così come l'ipotesi di abbattimento per missile formulata dalle parti civili.»²⁷.

²⁵ Priore, 1999, p. 3829.

²⁶ Cfr. Priore, 1999, p. 3860.

²⁷ Priore, 1999, p. 3957 in premessa alla sintesi delle varie ipotesi formulate nel corso dell'istruttoria. Cfr. anche pp. 3972-3973 ss. in particolare per l'iter che ha condotto l'associazione dei familiari delle vittime ad ipotizzare che, in corrispondenza del tratto fi-

«A tal proposito, al proposito in primo luogo dell'ipotesi del missile, si deve ricordare che, nonostante le critiche di cui s'è a lungo dibattuto nell'esame dei singoli documenti, da ultimo i consulenti di parte civile Algotstino, Pent e Vadicchino hanno nuovamente sostenuto che un missile è la causa della caduta del DC9 Itavia. E pongono a base di questa ricostruzione la individuazione di quei criteri tecnici, in base ai quali i tre scenari rimasti in piedi possono o meno essere confermati. I tre scenari sono: l'esplosione esterna o per missile, la quasi collisione, l'esplosione interna o per ordigno nella toilette. I criteri invece: la presenza di velivoli contigui al DC9, la presenza di segni di esplosione, i segni sul relitto, le modalità di collasso. Secondo una catena di passaggi, che i consulenti stimano applicazione del cd. albero delle probabilità, affermano che la presenza di velivoli contigui – a meno di non dare bizzarramente credito all'ancor più bizzarra ipotesi che un ordigno fosse stato collocato a bordo del velivolo civile e che la sua esplosione fosse stata comandata da un aereo prossimo al DC9 – deve essere necessariamente collegata all'avvenimento e tale collegamento può essere collocato solo nell'ambito degli scenari dell'esplosione esterna dovuta a missile o della quasi collisione. Per questa via si elimina così l'ipotesi dell'ordigno interno. Già eliminata da lungo tempo dalle altre critiche alla validità della Misiti»²⁸.

Le note conclusive dei periti radaristi Dalle Mese-Donali-Tiberio consegnate al giudice Priore l'8 aprile 1999, già richiamate e di cui deve essere ricordato il «valore per una più completa ricostruzione dei fatti»²⁹, affermano chiaramente e in modo convincente che «l'incidente al DC9 è occorso a seguito di azione militare di attacco verosimilmente nei confronti del-

nale della rotta seguita dal DC9, un velivolo non identificato avesse volato di conserva con esso, allo scopo di sottrarsi all'osservazione radar.

A p. 3988 si può leggere una sintesi della critica alle ipotesi precedentemente formulate e, con esse, alle osservazioni del collegio Misiti, che Priore ritiene costituisca un «discorso contorto».

Circa l'importanza e l'incidenza del recupero del relitto sulle più corrette ricostruzioni della dinamica della caduta del DC9 v. invece p. 3990 e poi p. 3998 e a proposito delle conferme date delle perizie sulle tracce radar alla tesi del missile in particolare pp. 4004 e 4005.

²⁸ Priore, 1999, p. 4005.

²⁹ Priore, 1999, p. 3841.

l'aereo nascosto nella scia del DC9 e che l'aereo di linea sia rimasto vittima fortuita di tale azione. L'ipotesi agli atti più probabile che spiega le modalità di rottura del DC9 è da ricercare nella "mancata collisione", formulata a suo tempo dai periti Casarosa e Held»³⁰.

«Lo scenario così delineato è perfettamente congruente con tutti i dati disponibili e per di più offre spiegazioni logiche a tutta una serie di fatti inspiegabile, determinate della necessità di mantenere segreta una operazione militare che tale doveva rimanere. A tale riguardo i fatti più rilevanti sono: la reticenza dell'AM e più in generale del personale in servizio nei vari siti al momento dell'incidente, la mancata collaborazione internazionale alle ripetute rogatorie effettuate dall'AG, le innumerevoli incongruenze registrate nella vicenda del MiG caduto sulla Sila, la sparizione di dati e reperti spesso fondamentali per l'inchiesta, le illogicità presenti in ipotesi alternative come quella della bomba a bordo (...) La congruenza appare piena come le spiegazioni degne di essere accolte. Un'argomentazione contraria insostenibile»³¹.

4. *Altri procedimenti: la circolazione delle verifiche del giudice penale*

Come è noto, oggi in modo solo analogo a ieri, la circolazione delle sentenze tra la giurisdizione penale e quella civile è improntata ad una relativa autonomia reciproca. Da più di mezzo secolo l'accertamento penale ha cessato di essere l'unica e la più affidabile forma di accertamento, specie nei confronti dei privati danneggiati dal reato che non siano stati (o non siano stati posti) in grado di poter interloquire nel processo penale.

Nel caso di Ustica, la possibilità che il giudizio penale si imponesse in quello civile di risarcimento del danno non si è posto neppure, essendo il processo per strage conclusosi, come si è osservato, con una sentenza nei confronti di ignoti.

Il giudizio penale ha peraltro inciso in modo non irrilevante sui giudizi aperti dalla stessa Itavia o dai parenti delle persone decedute nel DC9 che, a vario titolo, hanno proposte domande di risarcimento nei confronti dello Stato, a cominciare dal momento in cui si è ritenuto decorrere il termine

³⁰ Priore, 1999, p. 3860-1.

³¹ Priore, 1999, p.3861.

prescrizionale dell'azione di risarcimento, coincidente con l'esaurimento dell'attività istruttoria³².

In modo più o meno accentuato, in ogni caso, i giudici civili hanno sempre tenuto conto delle risultanze del giudice Priore nel rispetto di quanto previsto dalle relative disposizioni del codice di procedura civile in tema di acquisizione e valutazione dei risultati probatori.

Particolarmente significativa a questo proposito è una delle prime pronunce rese in grado di merito, a cui poi reiteratamente avrebbero fatto riferimento molte delle pronunce successive di accoglimento delle istanze degli attori-vittime.

È stato un giudice onorario aggregato a pronunciarsi per la prima volta in sede civile nel 2003 nel procedimento iscritto a ruolo nel 1981 ove le Aerolinee Itavia spa avevano citato i Ministeri della Difesa, dei Trasporti e degli Interni per essere risarciti del danno da questi causato loro (con condotte commissive o omissive) nella distruzione del DC9 di Itavia caduto a Ustica³³.

In sede di istruttoria furono ammessi: gli atti della relazione della Commissione d'inchiesta relativa al volo A/M DC9 e stesa nell'immediatezza della strage (la cui esibizione fu ordinata dal giudice istruttore al Ministero dei Trasporti); il servizio Rai trasmesso il 13.9.1982 intitolato "delitto nel cielo" a cura di Bruno Vespa; la relazione tecnica disposta dal GI Bucarelli³⁴; le perizie radaristica (redatta da Dalle Mese, Tiberio, Donali), "Blasi", medico legale nonché quelle sui Cockpit-Voice Recorder disposte dal giudice Priore metallografiche-frattografiche³⁵; le consulenze di parte civile volte a sostenere l'ipotesi dell'intercettazioni di un missile, quale «quella che sa-

³² Per un'ampia ricostruzione di tale conclusione, proprio in occasione del commento della pronuncia del Tribunale di Palermo n. 4967/2011, su cui *infra* nel testo v. Guarino, 2012, § 4.

³³ Tribunale Roma, n. 37714/03, pp. 1-3

³⁴ Tribunale Roma, n. 37714/03, p. 3 anche per le modalità attraverso cui, nel rispetto del contraddittorio, gli atti entrarono nel materiale processuale e pp. 5-7 per la descrizione del contenuto della relazione della Commissione d'inchiesta che concludeva individuando la causa dell'incidente in una deflagrazione, non è noto se dall'interno o dall'esterno in difetto del recupero del relitto.

³⁵ Su tali documenti cfr. Tribunale Roma, n. 37714/03, pp. 8-9 (con specifico riferimento a proposito della presenza di diversi veicoli intorno o nascosti dalla sagoma del DC9), e p. 10.

rebbe in grado di meglio giustificare la maggior parte dei dati disponibili», dai relitti ai dati radar, sino alla presenza di aerei contigui al DC9³⁶.

IL GOA accoglie la domanda attrice per due motivi: il fatto (pacifico) che al momento dell'incidente l'aereo procedesse sulla rotta assegnata e l'altrettanto pacifica circostanza che i Ministeri convenuti, pure per legge tenuti, non avessero assicurato la sicurezza dell'aereo entro tale rotta ove si trovavano altri autoveicoli. Il giudice a questo proposito ritiene che l'aereo dell'Itavia sia stato abbattuto da un missile³⁷, dovendosi senz'altro escludere l'ipotesi di una deflagrazione interna, come argomenta in dettaglio elencando e specificando trentuno circostanze in particolare: dallo stato dei tappetini, delle lampadine, dei cuscini, ovvero della coibentazione all'interno del veivolo, alle traiettorie dei frammenti recuperati dagli arredi della cabina sino alla situazione dei motori, del vano bagaglio, dei carrelli o delle superficie esterne del DC9³⁸. Afferma dunque la responsabilità ex art. 2043 c.c. dei convenuti poiché «la contemporanea circolazione di un altro aereo (ovvero di due altri aerei) lungo la stessa rotta assegnata poco tempo prima della caduta dell'aereo Itavia è un fatto colposo imputabile in concorso ai Ministeri convenuti»³⁹.

Dopo che il 23 aprile 2007 la Corte d'Appello, adita dai Ministeri soccombenti, accoglie l'impugnazione delle amministrazioni, escludendo le responsabilità civili e quindi negando il risarcimento dei danni alla società la Corte di Cassazione nr. 10285/09 accoglie il ricorso di Itavia.

I Supremi Giudici anzitutto dichiarano inammissibile il ricorso nei confronti del Ministero degli interni, originariamente adito sull'assunto che l'abbattimento dell'aereo fosse stato causato dall'esplosione di una bomba situata da terroristi all'interno dell'aereo, ipotesi esclusa dal GOA e non oggetto di censura davanti alla corte distrettuale⁴⁰ Escludono quindi che quest'ultima potesse utilizzare le sentenze di assoluzione per depistaggio (cfr. *supra*, § prec.) irritualmente acquisite⁴¹ e, soprattutto, si soffermano

³⁶ Tribunale Roma, n. 37714/03, p. 11

³⁷ Tribunale Roma, n. 37714/03, pp.15 ss.

³⁸ Cfr. Tribunale Roma, n. 37714/03, pp. 13-15.

³⁹ Tribunale Roma, n. 37714/03, p. 17.

⁴⁰ Cass. n. 10285/09 pp.5-6.

⁴¹ Cass. n. 10285/09 pp. 6-8.

sulla motivazione della sentenza di appello che, nelle prospettazioni dei ricorrenti, in luogo di confrontarsi con i (31) punti posti dal GOA a sostegno della sua decisione, si sarebbero «“appiattiti” sulle pronunce penali circa l’insistenza di certezze in merito alla causa del sinistro senza alcuna autonomia valutativa»⁴².

A questo proposito gli ermellini ricordano anzitutto come ormai «il nostro ordinamento non sia più ispirato al principio, in prevalenza imperante, dell’unità della giurisdizione e della prevalenza del giudizio penale su quello civile, e che viceversa, sa stato instaurato dal legislatore il diverso sistema della pressoché completa autonomia e separazione dei due giudizi nel senso che, tranne alcune particolari ipotesi di sospensione del processo civile previste dall’art. 75 c. 3 c.p.p. (azione promossa in sede civile dopo la costituzione dei parte civile nel processo penale o dopo la sentenza penale di primo grado) il processo civile deve proseguire il suo corso senza essere influenzato dal processo penale, inoltre, anche nel senso che il giudice civile deve procedere ad autonomo accertamento dei fatti e della responsabilità (civile) dedotti in giudizio»⁴³. In questa cornice «il giudice civile deve accertare la fattispecie costitutiva della responsabilità aquiliana, posta al suo esame, anche se integrante reato, con i mezzi suoi propri e, quindi, con i mezzi di prova offerti dal giudice del rito civile per la sua decisione», comprese talune ipotesi di «prove legali» sconosciute al rito penale⁴⁴. Inoltre, e essenziale, profondamente diversi sono gli *standards* di certezza probatoria richiesti nell’uno e nell’altro rito: come è noto, nel processo penale «vige la regola della prova “oltre il ragionevole dubbio”, mentre nel secondo vige la regola della preponderanza dell’evidenza o “del più probabile che non” stante la diversità dei valori in gioco nel processo penale tra accusa e difesa e l’equivalenza di quelli in gioco nel processo civile tra le due parti contendenti»⁴⁵.

La sentenza impugnata è viziata proprio perché si è riportata alle decisioni penali senza valutare autonomamente il materiale probatorio e i punti indicati dal primo giudice, omettendo di applicare gli *standards* probatori

⁴² Cass. n. 10285/09 p. 13.

⁴³ Cass. n. 10285/09 p. 14.

⁴⁴ Cass. n. 10285/09 pp. 15-6.

⁴⁵ Cass. n. 10285/09 p. 16; *ivi* a pp. 17 ss. alcuni ulteriori esemplificazioni di carattere sistematico e pratico sulla detta pacifica distinzione.

del giudizio civile: la corte distrettuale «sul rilievo, definito notorio, che non vi era stato nessun giudizio penale avente ad oggetto l'individuazione del responsabile penale del sinistro di Ustica, ha ritenuto [erroneamente] che egualmente si dovesse escludere l'accertabilità di una responsabilità civile»⁴⁶. I giudici d'appello hanno anche errato escludendo il nesso di causalità tra il preteso comportamento omissivo dei Ministeri e l'evento dannoso della caduta dell'aereo⁴⁷. Nel caso di specie «correttamente il giudice di appello ha ritenuto che al fine di affermare la responsabilità da condotta omissiva fosse necessario anzitutto individuare la fonte che imponeva il comportamento che si assumeva omissivo»⁴⁸; la corte distrettuale ha però omissivo di considerare che al tempo della strage «sulla base di specifiche normative gravava sul Ministero della difesa l'obbligo di assicurare la sicurezza dei cieli e di impedire l'accesso di aerei non autorizzati o nemici e sul Ministro dei Trasporti, attraverso l'apposito commissariato, l'assistenza e la sicurezza del volo»⁴⁹.

Ricordata la sussistenza dell'obbligo di impedire l'evento, «una volta che fosse appurato che l'evento appartiene al novero di quelli che la norma mirava ad evitare attraverso il comportamento richiesto, non sarebbe necessario, come ritenuto erroneamente dalla corte di merito, che sussista anche la conoscenza dell'esistenza del pericolo, e nella fattispecie, della presenza di aerei pericolosi». «La corte di merito ha erroneamente mancato di attribuire rilievo alla circostanza che l'evento (connesso alla penetrazione nello spazio aereo italiano ed all'occupazione dell'aerovia assegnata all'Itavia da parte di veicoli da guerra non autorizzati e non identificati) era di quelli che le norme di condotta, (relative all'attività di sorveglianza dei due Ministeri) intendeva evitare»⁵⁰.

Se la corte avesse applicato il criterio del "più probabile che non" l'abbattimento ad opera di aereo non identificato del DC9 avrebbe quindi dovuto valutare le eventuali prove fornite dai Ministeri convenuti circa

⁴⁶ Cass. n. 10285/09 p. 19.

⁴⁷ Cass.n.10285/09 pp. 19-25 per la ricostruzione dei criteri applicabili a tal riguardo in dottrina e in giurisprudenza.

⁴⁸ Cass. n. 10285/09 p. 25.

⁴⁹ Cass. n. 10285/09 p. 26.

⁵⁰ Cass. n. 10285/09 pp. 26-7.

l'eventuale eccezionalità e imprevedibilità dell'intrusione degli aerei militari ostili: circostanze che non possono ovviamente essere ritenute sulla base della asserita non conoscenza da parte dei convenuti della presenza di velivoli nell'aerovia assegnata ad Itavia⁵¹.

«Il solo fatto che i ministeri non avessero conoscenza della presenza di velivoli nell'aerovia assegnata ad Itavia, e a maggior ragione, che si trattasse di aerei militari non identificati, di per sé non è elemento idoneo ad escludere la colpevolezza, poiché integra proprio, se non altrimenti giustificato, l'inservanza delle norme di condotta e di sorveglianza e di controllo o quanto meno il difettoso esercizio di tali attività»⁵². Sul punto la Corte distrettuale si contraddice anche, là ove, dopo aver affermato che non sussiste prova circa la conoscenza di organi dello Stato della presenza di velivoli nel tratto indicato, poco dopo scrive che «“è noto che lo Stato italiano, attualmente ma ancora di più negli anni '80 era quotidianamente attraversato da aerei militari stranieri, ubicati nelle diverse basi Nato e sulle portaerei”»⁵³.

A seguito del rinvio disposto dalla Corte di legittimità, il 27 settembre 2012 la Corte d'Appello di Roma, accertata la loro responsabilità nella verifica del disastro di Ustica, condannava, per omessa attività di controllo e sorveglianza della complessa e pericolosa situazione venutasi a creare nei cieli di Ustica, i Ministeri della Difesa e dei Trasporti a risarcire le Aero-linee Itavia Spa (in amministrazione straordinaria) rinviando per la quantificazione del danno, che sarebbe stato quindi determinato il 4 ottobre 2013 da altra Corte distrettuale della capitale in oltre 265 milioni di euro⁵⁴. È dell'altro ieri, infine, l'ultima pronuncia su questo procedimento, resa dalle Sez. Unite della Cassazione peraltro con esclusivo riferimento ai profili relativi alla quantificazione del danno rispetto all'indennizzo assicurativo.

Il richiamo alla pronuncia del Giudice aggregato avrebbe informato molte delle successive decisioni in tema di risarcimento del danno nei confronti dei parenti delle vittime uccise dalla caduta del DC9, ovvero, emblematici

⁵¹ Cfr. Cass. n. 10285/09 p. 27.

⁵² Cass. n. 10285/09 p. 27.

⁵³ Cass. n. 10285/09 pp. 27-28 che virgoletta la citazione della sentenza della Corte distrettuale; *ivi* pp. 28 ss. per l'accoglimento di ulteriori motivi relativi al vizio di motivazione circa la straordinarietà del lancio dei missili e la ritenuta insussistenza del nesso causale in tema di causalità normativa e/o ipotetica e giudizio controfattuale.

⁵⁴ Cfr. la sintesi della vicenda in Cass. Sez. Un. n. 12565/18 pp. 4 ss.

camente: in occasione della condanna dei Ministeri dei Trasporti e della Difesa a risarcire complessivamente un milione e 390mila euro a sei familiari di tre delle 81 vittime del disastro aereo di Ustica⁵⁵ oppure quando la seconda sezione civile del Tribunale di Palermo ha condannato i Ministeri dei Trasporti e della Difesa al risarcimento, per complessivi 980 mila euro, di 15 familiari di quattro delle 81 vittime (Gaetano La Rocca, Marco Volanti, Elvira De Lisi e Salvatore D'Alfonso). In questa seconda pronuncia il giudice di Palermo, richiamando la sentenza GOA ha addirittura ritenuto «fatto notorio che il disastro di Ustica, in cui perirono i congiunti degli attori originari e degli intervenienti, era stato causato da un missile, ..(...) conclusione supportata dagli indizi numerosi, gravi e concordanti, analiticamente esposti nella sentenza del GOA di Roma (...) » ed «assodato che l'abbattimento dell'aereo di linea era avvenuto nell'ambito di un'attività NATO, come dimostrato dall'attività di copertura e depistaggio posta in essere da apparati dello Stato nel corso dei tentativi di far luce sulla vicenda»⁵⁶.

Giunge alle medesime conclusioni, richiamando tra l'altro la perizia radaristica Delle Mese ed effettuando un'ampissima disamina delle conclusioni del processo penale, senza richiamare espressamente la pronuncia del Goa di Roma, la terza sezione civile del Tribunale di Palermo che, attribuendo oltre cento milioni di euro di risarcimento di danno a 81 parenti delle vittime, ha ritenuto responsabili i ministeri della Difesa e dei Trasporti per non avere garantito la sicurezza del volo Itavia, ma anche per l'occultamento della verità, con depistaggi e distruzione di atti. Come si legge nella pronuncia si può «ritenere provato che l'incidente occorso al DC9 si sia verificato a causa di un intercettamento realizzato da parte di due caccia, che nella parte finale della rotta del DC9 viaggiavano parallelamente ad esso, di un velivolo militare precedentemente nascostosi nella scia del DC9 al

⁵⁵ Cfr. le citazioni della Corte App. Palermo, n. 788/2010, p. 9 che richiama le affermazioni del Trib. Civ. di primo grado secondo cui, in base alla ricostruzione appunto del GOA di Roma, deve ritenersi che l'abbattimento del DC9 avvenuto nell'ambito di un'attività NATO e/o di un aereo straniero e quindi richiama Cass. n. 10285/09 ivi pp. 13 ss.; la sentenza è stata confermata pressoché integralmente per quanto qui di interesse da Cass. n. 1871/2013.

⁵⁶ La citazione è della Corte d'Appello di Palermo n. 788/2010 pp. 9-10, che ha confermato la pronuncia di primo grado richiamando altresì Cass. 10285/2009 cit. e riassumendo ancora una volta le risultanze delle perizie già ricordate dal GOA.

fine di non essere rilevato dai radar, quale diretta conseguenza dell'esplosione di un missile lanciato dagli aerei inseguitori contro l'aereo nascosto oppure di una quasi collisione verificatasi tra l'aereo nascosto ed il DC9»⁵⁷.

Le successive, numerose pronunce del medesimo tenore si allineano. E i parenti delle vittime, che pure continuano a non dare un volto a chi ha ucciso i loro cari, ricevono almeno una soddisfazione di carattere patrimoniale.

BIBLIOGRAFIA E FONTI

Le fonti giurisprudenziali cui si fa riferimento nel testo sono in gran parte reperibili, in originale, sul sito <https://www.stragi80.it/doc/>.

Ciò che non risultasse disponibile in questo sito è comunque facilmente reperibile on line.

In particolare, unitamente agli atti giudiziari, si segnalano:

Amodio E., 2000: *Verso una storia della giustizia penale in età moderna e contemporanea*, in *Criminalia*, pp. 12 ss

Cass. n. 10285/09: sentenza della Corte di Cassazione, sez. III civile, n. 10285/09, ud. 11 febbraio 2009 - dep. 5 maggio 2009.

Cass. sez. un. n. 12565/18: sentenza della Corte di Cassazione, sez. un. civile, n. 12565/18, ud. 11 aprile 2018 - dep. 22 maggio 2018.

Cass. n. 1871/2013: sentenza della Corte di Cassazione, sez. III civile n. 1871/2013, ud. 13.11.2012 - dep. 28.1.2013.

Commissione Stragi, 2000: Senato e Camera della Repubblica, XIII Legislatura - disegni di legge e relazioni - documenti, pp. 331 ss.: "Commissione stragi", Sciagura aerea del 27 giugno 1980 (strage di Ustica - DC9 I-TIGI Itavia), elaborato redatto dai senatori Vincenzo Ruggero Manca, Alfredo Mantica e dai deputati Vincenzo Fragalà e Marco Taradash, presentato in data 27 aprile 1999 e integrato, in data 28 giugno 2000, con la «Proposta di discussione finale del documento sulle vicende connesse alla sciagura aerea».

Corte App. Palermo, n. 788/2010: sentenza della Corte d'Appello di Palermo, sez. I civile, n. 788/2010, 15 aprile 2010 - dep. 14 giugno 2010.

Guarneri A., 2012: *Il disastro aereo di Ustica: pluralità di ipotesi causali e*

⁵⁷Trib. Palermo n. 4967/2011 p. 52. La pronuncia è commentata in dettaglio da Guarino, 2012.

criterio della probabilità prevalente, nota a Tribunale Palermo, 10 settembre 2011, n. 4067, sez. III, in *Responsabilità Civile e previdenza*, pp. 195 ss.

Priore R., 1999: *Sentenza-ordinanza del Giudice istruttore Rosario Priore del 31 agosto 1999*.

Ruggieri F., 1996: *La giurisdizione di garanzia nelle indagini preliminari*, Milano Giuffrè.

Tribunale Palermo n. 4967/2011: sentenza del Tribunale di Palermo, sez. III civile, n. 4967/2011 iscritta al n. 10354 RG/2007, decisa il 10 settembre 2011.

Tribunale Roma, n. 37714/03: sentenza del Tribunale di Roma, sez. Stralcio VI *bis*, n. 37714/03, Bronte 25 luglio 2003- Roma 26 novembre 2003.