



La strage di Ustica nella giurisprudenza civile

Descrizione

La s.p.a. Aerolinee Itavia conveniva in giudizio nel 1981 i Ministeri della Difesa, dei Trasporti e dell'Interno, chiedendone la condanna al risarcimento dei danni derivatili dalla **sciagura aerea di Ustica del 27 giugno 1980**, nella quale era andato distrutto un suo aereo con la morte di 81 persone. Assumeva l'attrice che tale evento, oltre a provocarle la perdita dell'aereo, era stato la causa scatenante della crisi economica e finanziaria in cui era caduta; che dagli accertamenti svolti dagli organi competenti emergeva che l'origine della tragedia fu l'abbattimento del velivolo da parte di un missile lanciato da altro aereo o, eventualmente, la presenza di una bomba a bordo; che l'evento doveva addebitarsi al **comportamento omissivo delle amministrazioni convenute**, cui competeva (Ministero della Difesa e Ministero dei Trasporti) il controllo, la vigilanza e la sicurezza delle aerovie aperte al traffico, o l'attività di prevenzione dal terrorismo.

Il Tribunale di Roma, con sentenza n. 37714 del 26 novembre 2003, condannava i Ministeri convenuti al pagamento della somma di Euro 108.071.773,64, oltre interessi legali dal 31.12.2000 e le spese legali per Euro 943.740,00. Riteneva il tribunale che **il DC 9 era stato abbattuto da un missile lanciato da altro aereo viaggiante lungo la stessa rotta dell'aereo Itavia**, e condannava i convenuti al risarcimento del danno, sul rilievo del **mancato adempimento da parte dei convenuti dell'obbligo di garantire la regolare circolazione aerea del DC 9 e di adottare misure idonee ad evitare che altri aerei circolassero sulla rotta già assegnata**, ovvero (se ciò non fosse stato possibile) di **non autorizzare il decollo del DC 9, ovvero assegnare altra rotta**.

La Corte di appello di Roma, adita dai convenuti Ministeri, con sentenza n. 1852 del 23 aprile 2007, in accoglimento dell'appello, rigettava la domanda. Riteneva infatti che erano **opinabili le certezze espresse dal tribunale sulle cause del sinistro**; che, ove anche fosse stato accertato che il sinistro si verificò per un missile lanciato da aereo rimasto ignoto, bisognava individuare uno specifico obbligo a carico dei Ministeri di impedire l'evento, che in ogni caso occorreva anche provare che i Ministeri conoscessero il comportamento commissivo dannoso dell'aereo nemico, mentre nella fattispecie la colpevolezza dei Ministeri convenuti si faceva discendere dal



solo fatto di non aver garantito la sicurezza del volo e di non aver adempiuto ai propri obblighi istituzionali; che in ogni caso non era provato che una diversa valutazione della situazione creatasi nell'aerovia del DC 9 avrebbe consentito di intervenire tempestivamente.

La Corte di Cassazione, con la sentenza n. 10285 del 5 maggio 2009, censurava (e cassava) la precedente pronuncia, proclamando **l'autonomia tra il giudizio civile e quello penale**: il giudice civile deve accertare infatti la fattispecie, costitutiva della responsabilità aquiliana e posta al suo esame, anche se integrante reato, con i mezzi suoi propri e, quindi, con i mezzi di prova offerti al giudice dal rito civile per la sua decisione.

Una volta dimostrata la sussistenza di uno **specifico obbligo di impedire l'evento** e che l'evento appartiene al novero di quelli che la norma mirava ad evitare attraverso il comportamento richiesto, ma eventualmente omesso, non è 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. Ed invero: *il giudizio di prevedibilità ed evitabilità dell'evento è già formulato nella norma che pone l'obbligo di attivarsi ed impedire l'evento e l'evento non è altro che la concretizzazione del rischio che la norma (sia specifica sia generica) mira ad evitare. In questo caso la colpa esiste pur sempre e consiste nel porre in essere il comportamento omissivo, in modo cosciente e volontario, in violazione del dovere specifico o generico*.

In particolare: *la corte di merito, quindi, 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. Nell'ipotesi in cui la corte di merito avesse ritenuto probabile che non si verificasse l'abbattimento ad opera di aereo non identificato del DC 9 dell'Itavia, secondo la ricostruzione operata dal tribunale e propugnata attualmente dalla ricorrente, essa avrebbe anche dovuto valutare le eventuali prove fornite dai Ministeri convenuti (su cui gravava il relativo onere) che, nonostante il controllo degli spazi aerei secondo le normali tecniche dell'epoca, l'intrusione dell'aereo militare ostile non fu percepita per fattori eccezionali ed imprevedibili ovvero che l'evento non fu evitabile. Il solo fatto che i predetti convenuti non avessero conoscenza della presenza di velivoli nell'aerovia assegnata ad Itavia, ed a maggior ragione, che si trattasse di aerei militari non identificati, di per sé non è elemento idoneo ad escludere la colpevolezza, poichè integra proprio, se non altrimenti giustificato, l'inosservanza delle norme di condotta e di sorveglianza e controllo o quanto meno il difettoso esercizio di tali attività*.

A fronte di ciò la Corte rilevava la **contraddittorietà della motivazione della Corte di Appello**: *infatti la sentenza impugnata afferma che non sussiste la prova circa la conoscenza da parte di organi dello Stato della presenza di velivoli anche solo potenzialmente pericolosi nell'aerovia assegnata ad Itavia e poi afferma 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 (OMISSIS) e sulle portaerei*.



Riteneva poi esistente il **vizio motivazionale** relativamente all'assunto dell'imprevedibilità e straordinarietà del lancio dei missili, rilevando che: *«tale straordinarietà ed imprevedibilità in linea logica poteva sussistere se l'aereo, armato con missili, fosse stato identificato ed autorizzato all'ingresso nei confini nazionali. Se invece l'aereo era non identificato e si nascondeva in coda ad un aereo di linea, non poteva ritenersi imprevedibile una condotta pericolosa in danno di tale ultimo aereo, che veniva inseguito in violazione di norme internazionali sugli spazi aerei»*.

Circa la dichiarata, nella sentenza di appello, insussistenza del nesso causale tra le assunte omissioni dei Ministeri della Difesa e dei Trasporti ed il disastro aereo (La corte di merito ha ritenuto che, se anche i Ministeri avessero provveduto alla sorveglianza dovuta, essi non avrebbero mai avuto un'esatta conoscenza della situazione con ampio anticipo rispetto al momento dell'esplosione al fine di adottare misure idonee per evitare il sinistro), la Corte di Cassazione rilevava che la **sentenza è illogica** *«allorché fa riferimento al momento terminale dell'esplosione, in quanto l'assegnazione di altra rotta all'Itavia o l'interdizione al decollo o l'obbligo di atterraggio del DC 9 o l'intercettazione dell'aereo ostile da parte di aerei intercettori italiani, doveva essere correlata non al momento dell'esplosione del missile, ma al momento della conoscibilità dell'esistenza di tale aereo nemico da parte degli operatori dei Ministeri convenuti. Inoltre con riferimento a tale momento doveva essere effettuato il giudizio controfattuale, al fine di stabilire se, adottando la condotta dovuta di sorveglianza e controllo e pretesamente omessa, nonché le misure conseguenti all'avvistamento di aereo da guerra non identificato nell'aerovia del DC 9, il disastro si sarebbe evitato. Tutto ciò andava accertato secondo il principio della certezza probabilistica nei termini sopra detti»*.

Categoria

1. Focus giuridico

Data di creazione

27 Giu 2024