

TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA

N° 37714/03 Sentenza

N° 258405 Cronologico/A

Rep. 27515

NON
RISCOSSO DIRITTO DI REGISTRAZIONE
(L. 6/4/1984 N. 37) E. 8.00



REPUBBLICA ITALIANA

TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA

SEZIONE STRALCIO SESTA BIS

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO,

Il Giudice Onorario Aggregato - Francesco Batticani - in funzione di Giudice
unico ex art. 12 Lett. A della L. 22/7/1997 N. 276,
ha pronunciato

SENTENZA

Nella causa scritta al Ruolo generale N. 11811/81

TRA

AEROLINEE ITAVIA SPA, in amministrazione straordinaria difesa dall'Avv.
Prof. Giuseppe Alessi, Via Oslavia N. 6 - Roma,

AVVERSO

MINISTERO DELLA DIFESA, in persona del ministro pro-tempore,
MINISTERO DEI TRASPORTI, in persona del Ministro pro-tempore,
MINISTERO DELL'INTERNO, in persona del Ministro pro-tempore,
difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato ed elettivamente domiciliati in Via dei
Portoghesi N. 12 - Roma;

CONCLUSIONI DELLE PARTI

All'udienza le parti concludevano come da verbali in atti, la causa veniva posta in
decisione.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

La società Aerolinee Itavia Spa ha convenuto in giudizio il Ministero della
Difesa, il Ministero dei Trasporti, il Ministero dell'Interno con atto di citazione
del 31/3/1981, notificato il 15/4/1981, iscritto a ruolo il 24/4/1981 per sentire

accogliere le seguenti conclusioni:"

- A) Accertare e dichiarare che l'incidente aereo verificatosi il 27 giugno 1980, nel quale andò distrutto il DC9/10 -I TIGI di proprietà dell'Itavia, è imputabile al comportamento commissivo ed omissivo del Ministero della Difesa, del Ministero dei Trasporti e del Ministero dell'Interno o di uno solo di essi e per l'effetto condannare i Ministri predetti, o quello di essi che risulterà responsabile, al risarcimento di tutti i danni subiti dalla Aerolinee Itavia nella misura di £. 30 miliardi o di quella diversa, minore o maggiore, che risulterà dovuta in corso di causa.
- B) Condannare i convenuti, o quello di essi che risulterà tenuto, al risarcimento dei maggiori e diversi danni subiti dall'Itavia in relazione alla svalutazione monetaria intervenuta dal momento della maturazione del diritto a quella della effettiva liquidazione della somma dovuta, nella misura che sarà determinata nel corso del giudizio, anche in via equitativa.
- C) Condannare i convenuti, o il convenuto di cui sopra, al pagamento degli interessi sulle somme liquidate, da computarsi dal giorno della maturazione del diritto fino all'effettivo soddisfo, oltre alla rifusione delle spese e onorari del giudizio.

I Ministeri convenuti si sono costituiti in giudizio con comparsa di risposta del 18/5/2001 contestando genericamente quanto dedotto in citazione; chiedendo termine per l'integrazione delle proprie difese e deducendo l'improponibilità, l'inammissibilità e l'infondatezza delle domande attrici.

All'udienza del 18/3/1982 si costituiva in giudizio la Spa Itavia in amministrazione straordinaria (a seguito di D.M. 31/7/1981 - in Gazzetta Ufficiale N. 210 dell'1/8/1981), che insisteva nelle domande già proposte avverso i convenuti ministeri.

Il G.I. con decreto del 17 Giugno 1982 emesso a seguito di richiesta di parte attrice e nell'opposizione dei convenuti, ex art. 210 cpc, ordinava al Ministero dei Trasporti di produrre in giudizio copia della relazione della Commissione di inchiesta tecnico- formale relativa a incidente volo A/M DC 9 I - TI GI del giorno 27/6/1980 - con tutti gli atti, le perizie, le relazioni ed i documenti allegati alla relazione stessa o dalla medesima richiamati, nonché con ogni altro documento ad essa relativo o connesso.

All'udienza del 21/10/1982 l'Avvocatura dello Stato depositava note difensive e, stante l'avvenuto deposito in data antecedente - 20/10/1982 - della relazione precitata, la causa veniva rinviata per l'esame della documentazione.

Con decreto del 4/10/1984 - il G.I. su richiesta attrice - ordinava alla Rai Tv di esibire in giudizio copia del servizio speciale intitolato "Delitto nel cielo" a cura di Bruno Vespa, trasmesso dalla Rai - tv, sul primo canale, la sera del 13/9/1982.

Il 12/4/1989, con decreto emesso in udienza, il G.I. autorizzava l'Itavia a richiedere copia della relazione tecnica disposta in sede penale dal G.I. Dr. Bucarelli dell'Ufficio Istruzione del Tribunale Penale di Roma.

Dopo una serie di rinvii per integrazione delle difese, la causa, a seguito della entrata in vigore della L. 276/97, veniva assegnata per competenza alla Sezione Stralcio ed a seguito della L. 399/98 allo scrivente Goa, avvocato esercente la professione forense fuori dal distretto della Corte d'Appello di Roma ed aggregato al Tribunale di Roma, in veste di giudice onorario.

Le parti venivano preavvisate con atto notificato il 10/2/1999, a parte attrice, ed il 2/2/1999, per parte convenuta (cron. 1858).

Ristabilitosi il contraddittorio dinanzi alla Sezione Stralcio, la causa, infine, con ordinanza depositata in cancelleria il 26/5/2001, veniva rinviata al 25/1/2002.

Parte attrice depositava documentazione come da indice.

L'Avvocatura insisteva nelle difese svolte in atti.

Le parti venivano invitate a precisare le conclusioni, giusta ordinanza del 25/5/2001, dep.ta il 26/5/2001.

Parte attrice precisava le conclusioni come da atto introduttivo quantificando la somma dovuta per danni nell'importo di £. 209.256.133.140, ovvero € 108.070.773/64, oltre interessi e danni da rivalutazione monetaria come richiesti in citazione.

L'Avvocatura dello Stato precisava le conclusioni riportandosi interamente alle difese svolte in atti.

La causa veniva posta in decisione con termini di legge per comparsa conclusionale e repliche.

Parte attrice depositava comparsa conclusionale, memoria di replica e nota spese.

MOTIVI DELLA DECISIONE

La decisione della causa deve avvenire tenendo presenti:

1. l'art. 2697 c.c. che disciplina l'onere della prova: "chi vuol far valere un diritto in giudizio deve provare i fatti che ne costituiscono il fondamento: chi eccepisce l'inefficacia di tali fatti ovvero eccepisce che il diritto si è modificato o estinto deve provare i fatti su cui l'eccezione si fonda";
2. l'art. 2727 c.c. che disciplina le presunzioni e dà la nozione di esse: "conseguenze che la legge o il giudice trae da un fatto noto per risalire ad un fatto ignoto".
3. l'art. 2729: "le presunzioni non stabilite dalle legge sono lasciate alla prudenza del giudice il quale non deve ammettere che presunzioni gravi, precise e concordanti".
4. l'art. 115 cpc, che disciplina la disponibilità delle prove: "salvi i casi previsti

dalla legge, il giudice deve porre a fondamento della decisione le prove proposte dalle parti o dal pubblico Ministero". Può tuttavia, senza bisogno di prova, porre a fondamento della decisione le nozioni di fatto che rientrano nella comune esperienza;

5. l'art. 116 cpc, che disciplina la valutazione delle prove: "il Giudice deve valutare le prove secondo il suo prudente apprezzamento, salvo che la legge disponga altrimenti". Il giudice può desumere argomenti di prova dalle risposte che le parti gli danno a norma dell'articolo seguente, dal loro rifiuto ingiustificato a consentire le ispezioni che egli ha ordinate e, in generale, dal contegno delle parti stesse nel processo".
6. Premesso tale quadro normativo, al quale il giudice, essendo soggetto alla legge, deve fare riferimento per emettere la decisione; occorre esaminare i documenti prodotti:

- a. la relazione della Commissione d'inchiesta tecnica-formale disposta dal sig. Ministro dei Trasporti ai sensi dell'art. 827 c.d.n. - a seguito dell'incidente di volo occorso il giorno 27 giugno 1980 all'aeromobile della società Itavia.

La Commissione veniva nominata con D.M. N. 20/44 del 28/6/1980, integrato dal D.M. N. 21/44 del 7/7/1980 e dal D.M. N. 31/44 dell'ottobre 1980.

La Commissione era composta da esperti. La Commissione ha ricostruito il volo dell'aereo che era decollato dall'aeroporto di Bologna il giorno 27/6/1980, alle ore 18.08; successivamente aveva ricevuto l'autorizzazione a procedere per Palermo Via Bolsena - Puma - Latina- Ponza - A/13. Il volo si è svolto regolarmente, sempre in contatto con l'ente di controllo del traffico aereo,

autorizzato a quote diverse al livello di crociera FL 290, che raggiungeva alle ore 18,31'56".

Alle ore 18,56'00 " il pilota aveva ricevuto da parte del controllore Radar l'informazione di essere leggermente spostato (circa 4 miglia) sulla destra della posizione riportata.

Alle ore 18.59'45", come risulta dalla registrazione Radar, si ha l'ultimo segnale secondario (SSR) mentre l'aeromobile era livellato a FL 250 e stabilizzato sulla rotta assegnata.

Successivamente il controllore in servizio, pur avendo chiamato alle ore 19.04'28" non riceveva risposta dal pilota; chiamava e faceva chiamare ripetutamente da altri aerei in volo l'IH870, senza ricevere alcuna risposta.

Esperate le azioni per la ricerca e soccorso di aeromobile dalle ore 19.06'.00" risultava che l'aeromobile dopo avere subito una "decompressione esplosiva" era precipitato in mare. Non vi erano stati superstiti. Morti 81 (4 componenti dell'equipaggio e 77 passeggeri).

L'aereo era andato completamente distrutto.

L'aereo non aveva difetti rilevanti ai fini della sicurezza del volo.

L'indagine esperita al fine di accertare la presenza effettiva di turbolenza nella zona dell'incidente, escludeva riporto di turbolenza da parte dell'aereo.

Il Registro Aeronautico Italiano - a seguito dell'incidente - disponeva l'esecuzione immediata di un programma straordinario di controlli sulla struttura degli aeromobili DC9, esteso a tutta la flotta Itavia, dando priorità all'aeromobile I-TIGE, gemello del velivolo incidentato I-TIGL, con pari attività di volo ed analogo impiego operativo. Tali controlli riguardavano sia la paratia di pressurizzazione, sia la fusoliera.

I controlli eseguiti entro la prima settimana di luglio 1980 davano esito negativo.

Veniva effettuata una ricerca comparativa - allo scopo di conoscere - a titolo di riferimento, il comportamento del DC9 in caso di cedimento strutturale caratterizzato da depressurizzazione rapida a seguito di tale cedimento.

In casi simili era stata riscontrata una depressurizzazione con entrata in funzione dell'impianto dell'ossigeno di emergenza e si era pervenuti ad un atterraggio in condizioni di sicurezza.

Inoltre, in un caso estremo, relativo ad Air Canada, si era verificata l'espulsione del cono di coda.

Le analisi conclusive della Commissione sono:

le condizioni meteorologiche, le radiossistenze, le comunicazioni e le infrastrutture aereo-portuali si escludono quali fattori causali dell'incidente.

Per la Commissione - la subitanità dell'evento, la gravità dello stesso, l'alto livello di energia sviluppatasi all'interno dell'aeromobile (particelle rinvenute nei cuscini) depongono per l'ipotesi di cedimento strutturale causato da deflagrazione di ordigno esplosivo.

La cabina passeggeri è stata interessata dalla deflagrazione di un ordigno esplosivo.

La commissione non è in grado di stabilire se l'ordigno fosse stato collocato a bordo prima della partenza, ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile.

Ritiene utile localizzare, fotografare, recuperare i relitti.

All'udienza del 25/1/2002 sono stati prodotti i seguenti documenti tratti dal fascicolo penale N. 527/84 A G. I. pendente in istruttoria avanti il Tribunale di Roma:

1.2. Perizia radaristica redatta dai periti DalleMese, Dondi, Tiberio.

E' stata prodotta dall'attrice la perizia radaristica redatta nel proc. pen. N. 527/84 su incarico del G.I. dell'Uff. Istr. del Trib. di Roma Dr. Rosario Priore al fine di determinare lo scenario aereo del giorno 27/6/1980, così come desumibile da quanto registrato dai Radar della Difesa aerea e dai documenti presenti agli atti di quel processo penale.

Rilevanza in questo processo civile, assumono le conclusioni dei periti allorchè nel vol. 2, riferiscono sulla "traccia del DC 9". Ritengono i periti che dalla tabella riassuntiva degli eventi piu' significativi da punto di vista radaristico si desume e si identifica chiaramente una traiettoria di un secondo velivolo, parallelo al DC9 ad una distanza di 1.04 miglia. Ritengono rafforzata l'ipotesi della presenza di un secondo aereo che vola sulla scia del DC9; la spiegazione dei segni Radar (evento M della tabella), confermato dall'evento n) ha una naturale e logica spiegazione con la presenza di un velivolo nascosto.

Dall'esame dei nastri registrati di Fiumicino diviene plausibile l'ipotesi della presenza di un velivolo nascosto sulla scia del DC9 e che intorno al volo del DC9 v'era uno scenario alquanto complesso (tracce di velivoli non identificati).

Poteva trattarsi di:

velivoli sprovvisti di trasponder (aerei dell'aviazione generale), con trasponder non attivo (aerei militari) o - meno presumibilmente - con trasponder in avaria.

Varie testimonianze hanno dichiarato di avere notato un velivolo, relativamente vicino al DC9, all'altezza di Ponza e traffico militare, sempre in quell'area.

Le tracce (PR6 - PR7) sono compatibili e congruenti con le testimonianze.

3.4.5 Perizia disposta dal g.i. in data 29/9/1989.

E' stata prodotta dall'attrice perizia sull'incidente del DC9 I- TIGI del 27/6/1980 - supplemento di indagini redatta dagli Ingegneri Massimo Blasi, Raffaele Cerra, Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio, che iniziarono le operazioni peritali il 5/10/1989.

Le risposte da parte dell'Ing. Blasi e dell'Ing. Cerra sono divergenti da quelle della maggioranza del Collegio.

Infatti i due componenti ritengono che l'incidente occorso al DC9 I- Tigi, sia attribuibile ad un'esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba a bordo.

I tre componenti - Ing. Imbimbo, Lecce, Migliaccio, ritengono, viceversa, che l'incidente sia stato causato dal lancio di un missile da parte di altro velivolo, che dopo il lancio, cento secondi dopo ed a seguito di manovra rapida di salita - scompariva dall'area di detezone del radar Marconi.

La testa del missile doveva essere a guida semiattiva o a guida passiva, ma di tipo avanzato.

Probabilmente trattavasi di missile aria-aria a medio raggio. Fu stimato possibile l'impiego di una testa di guerra del tipo "Continuous Rod" non in dotazione all'Aeronautica Militare Italiana all'epoca dell'incidente.

Era possibile il coinvolgimento nell'incidente di un terzo velivolo apparso in vista al solo Radar Selenia dopo l'incidente e per qualche battuta.

6. Perizia medico-legale disposta dal G.I in data 27/9/1991 E' stata prodotta

dall'attrice la perizia medico-legale conferita su incarico del G.I. Cons.

Rosario Priore, nel proc. penale 527/84 A, redatta dal Prof. Giusto Giusti, ordinario di medicina legale nell'università di Perugia.

La morte dei passeggeri secondo il perito è avvenuta all'interno dell'aereo, nel momento in cui questo impattava e si schiantava contro la superficie del mare.

L'aereo si spezzò in molti frammenti al momento dell'impatto in mare.

Le morti avvennero per le gravi fratture riportate, le cause di morte sono state di natura traumatica, a seguito della precipitazione da grande altezza sulla superficie del mare.

Non vi erano tracce di esplosione sui corpi delle vittime.

Non vi fu morte da annegamento (gli esami di polmone e fegato di alcune delle vittime non mostravano diatomee).

Non vi fu incendio a bordo (neanche causato da esplosione).

Non vi è stata esplosione a bordo a giudicare dall'esame dei cadaveri (anche se l'esplosione a bordo non può essere esclusa con certezza solo da tale esame) occorrendo ad es. esame resti aereo ed altri elementi.

7. Relazione tecnica d'ufficio disposta dal G.I. in data 12/10/1990.

E' stata prodotta perizia del Prof. Giovanni Ibba e Ing. Andrea Paoloni conferita dal G.I. Dr. Rosario Priore sul contenuto del Cockpit Voice- Recorder al fine di stabilire se gli impulsi di rumore registrati fossero riconducibili a quelli del rumore generato da uno scoppio e se quest'ultimo poteva essere determinato da ordigno esploso all'interno o all'esterno dell'aeromobile.

I periti rispondevano che gli impulsi avevano natura elettrica e non acustica, pertanto, non potevano fornire conducenti risposte in merito allo scoppio.

8. Perizia metallografica -frattografica del 29/7/1994

9. 10 Perizia metallografica-frattografica del 18/3/1995.

Sono state prodotte le precitate perizie del Prof. Donato Firrao, del Prof. Roberto Roberti, del Prof. Sergio Reale al fine di accertare:

- a. la morfologia, il tipo delle fratture riscontrabili su parti dell'aeromobile recuperate;
- b. e sui reperti Az 534 e Az 497, se fosse possibile riscontrare su di essi segni di deformazione a livello microcristallino e di altre fenomenologie riconducibili all'effetto di onde di pressione o di temperature o di altre eventuali cause.

Il Collegio dei periti, a questi ultimi quesiti, ha risposto negando effetti conseguenti a breve distanza dai reperti (portellone posteriore ingresso passeggeri, lamiera, cerniera inferiore, parete destra del vano scala posteriore).

10. Osservazioni dei consulenti di parte civile.

Parte attrice ha prodotto, altresì, le osservazioni dei prof. Dr. Ing. F. Agostino, del prof. Dr. Ing. C. Cancelli, Prof. Dr. Ing. M. Pent, Prof. Dr. Ing. A. Tartaglia, Prof. Dr. Ing. M. Vadacchino, consulenti di parte civile sulla relazione dei periti d'Ufficio.

I consulenti di parte propongono per l'ipotesi che l'intercettazione di un missile sia stata la causa della caduta del DC9 dell'Itavia, che è quella in grado di meglio giustificare la maggior parte dei dati disponibili (analisi dei relitti del DC9 conservati, in un Hangar dell'Aeroporto di Pratica di Mare, Dati Radar, rinvenimento di tracce di esplosivo, presenza di aerei contigui al Dc 9 al momento dell'incidente).

Essi collegano l'incidente del DC9 alla presenza di velivoli ulteriori ed escludono l'esplosione interna in quanto indipendente e non collegabile con gli altri velivoli.

17
In particolare escludono che una bomba possa essere stata collocata nella toilette in quanto i componenti vicini alla toilette non riportano frammenti, schegge, segni e/o tracce della contigua esplosione.

MOTIVI DELLA DECISIONE

La domanda dell'attrice è stata comprovata ai sensi dell'art. 2697 c.c., è fondata sull'art. 2043 c.c. e va accolta.

AN. A giudizio del decidente, determinante rilievo per la decisione della causa assume la circostanza di fatto secondo cui l'aereo al momento dell'esplosione procedeva sulla rotta assegnata, ov'era regolarmente stabilizzato.

Tale circostanza è pacifica (cfr. relazione della Commissione di inchiesta -pag. 2- cfr. parte seconda della perizia del Collegio al Tribunale di Roma - Ufficio Istruzione - pag. 92 - all.to 4 prodotto da parte attrice: " prima del verificarsi dell'evento catastrofico il DC 9 I - TIGI percorreva l'aerovia Ambra 13, con velocità a quota secondo il piano di volo").

Della sicurezza della circolazione dell'aereo dell'Itavia nell'ambito della rotta assegnata rispondono i Ministeri convenuti che, ciascuno per le proprie competenze - dovevano garantire l'assenza di ostacoli alla circolazione aerea e/o di altri velivoli, lungo la rotta assegnata al DC9.

Nel caso in esame, è emersa, invece, la presenza di due altri velivoli lungo la stessa rotta assegnata al DC9 e nonostante il rispetto del piano di volo da parte del DC9 Itavia e che era stato indicato sino a pochi minuti prima dell'incidente.

I ministeri competenti non hanno adottato misure idonee a prevenire l'incidente (assegnando ad es. altra rotta per il volo di quel giorno).

E' da ritenere, a parere del decidente, che l'aereo dell'Itavia sia stato abbattuto da un missile.

Tale convincimento deriva dall'esame dei documenti prodotti agli atti del giudizio e ritiene di potere escludere l'ipotesi che a provocare la caduta sia stato un ordigno esplosivo collocato a bordo ed all'interno dell'aereo.

- Secondo i periti ILM l'ipotesi della bomba a bordo, al di là delle considerazioni effettuate dalla Commissione, dovrebbe essere suffragata da ben altri elementi tra i quali, in primo luogo, una analisi dettagliata ed approfondita di tutti i relitti.

A giudizio dei periti ILM non vi sono allo stato elementi sufficienti che possano far propendere per un'esplosione all'interno del velivolo.

In quanto segue si richiamano brevemente alcune considerazioni e constatazioni effettuate, nel corso delle attività peritali, sui soli rottami dell'aereo, che è opportuno qui citare:

1. I tappetini esistenti all'interno del velivolo e sistemati ovviamente al di sotto delle poltrone passeggeri sono stati recuperati quasi tutti e non presentano tracce di esplosione o di combustione: per alcuni si manifestano tracce di azioni meccaniche violente che ne hanno strappato l'orditura in più punti;
2. Una piccola lampadina di quelle utilizzate per l'illuminazione concentrata dall'alto del posto a sedere è risultata con bulbo in vetro integro.
3. La coibentazione esistente all'interno del rivestimento interno della fusoliera, in ampie zone dove essa è messa a nudo, non presenta tracce di esplosione o di vicinanza di esplosione.
4. Nessuna maschera di ossigeno risulta fuoriuscita dalla propria sede, tra quelle ritrovate, e ciò costituisce la prova che non sono avvenute azioni violente all'interno della fusoliera.
5. Di tutti i cuscini e schienali recuperati ed analizzati, nessuno reca segni di combustione per vicinanza a centri di esplosione;

6. Le traiettorie dei frammenti recuperati all'interno dei sedili e degli schienali, tenuto conto della densità del materiale spugnoso impiegato per le imbottiture di tali arredi, non sono molto estese e non sono compatibili comunque con la vicinanza di fonti esplosive ad alta temperatura, che avrebbero determinato una diversa configurazione finale almeno di alcuni frammenti non metallici.
7. I relitti delle strutture interne della cabina di pilotaggio non hanno evidenziato di essere stati vicini ad una sorgente esplosiva, né tanto meno di calore.
8. Gli impennaggi di coda del velivolo sono stati ritrovati sul fondo del mare praticamente integri al loro interno e senza tracce di vicinanza a sorgenti esplosive.
9. I motori del velivolo non recano segni di danni al di fuori di quelli prodottisi a seguito dell'impatto violento con l'acqua.
10. Il bagagliaio principale del velivolo è stato recuperato in buona parte e non reca all'interno tracce di esplosione o combustione o di azioni meccaniche violente sul rivestimento interno.
11. E' stato ritrovato integro il bulbo di vetro di una delle lampade alloggiate all'interno del bagagliaio principale suddetto.
12. La parte inferiore dello sportello del vano bagaglio anteriore è stata ritrovata praticamente integra nelle zona del rivestimento interno, privo di schiacciamenti e/o combustioni;
13. sulla stessa parte sono stati invece trovati i due fori con andamento dall'esterno verso l'interno, prodottisi a velocità superiori a quelle compatibili con l'impatto.
14. Frammenti del rivestimento esterno dell'aereo sono stati ritrovati all'interno di cuscini e schienali.
15. I carrelli principali del velivolo sono stati ritrovati staccati al livello delle

strutture di collegamento al velivolo ma praticamente integri nel loro complesso, senza segni di esplosione e/o bruciature. A tale proposito si osservi che i pneumatici sono risultati integri.

16. Il carrellino anteriore del velivolo pure è stato ritrovato praticamente integro, privo di una delle due ruotine ma con l'altra completa di pneumatico integro.

17. Alcune macchie scure, con significative percentuali di carbonio amorfo, forse frutto di combustione, sono state trovate in piu' punti su superfici esterne del velivolo nella zona latero-anteriore.

18. Le prove acustiche hanno consentito di valutare come esterni i rumori registrati (del microfono in cabina collegato al "voice recorder") qualche decimo di secondo prima della interruzione elettrica.

A giudizio del decidente, si ritiene, condividendo il parere della maggioranza del Collegio peritale Imbimbo, Lecce, Migliaccio (cfr. pag. 317/318 all.to 5), che a causare il disastro è stato un missile, dotato molto probabilmente di una testa di guerra del tipo "Continuous Rod", che ha maggiori probabilità di non lasciare tracce. Occorre considerare, come si desume indirettamente, che la zona piu' colpita dalle schegge è proprio la parte dell'aereo che risulta mancante (cfr. pag. 317/318 all.to 5 di parte attrice).

Altri elementi a favore dell'esplosione esterna (pag.370 e segg.)

- a. mancanza di ustioni su tutti i cadaveri recuperati;
- b. mancanza di tracce di CO e di HCN nei polmoni e nel sangue di cadaveri sottoposti ad autopsia;
- c. presenza di cadaveri con poche lesioni esterne, giustificabile con l'effetto schermante del rivestimento esterno;
- d. presenza sullo sportello di chiusura del vano portabagagli anteriore, recuperato

in fondo al mare, di almeno un foro provocato da frammento che viaggiava dall'esterno all'interno dello sportello con velocità decisamente superiore ai 400 m/s e non giustificabile con l'impatto in acqua;

- e. tra le schegge recuperate dai cuscini dagli schienali e dai cadaveri vi sono moltissimi frammenti dei vetri dei finestrini interni ed almeno in un caso di quelli esterni. La traiettoria di queste schegge è inconciliabile con un'esplosione interna all'aereo tanto più che non si tratta di casi isolati, per cui si potrebbero ipotizzare rimbalzi molto particolari e/o l'effetto dell'onda di depressione che normalmente segue un'esplosione;
- f. traiettoria di due ribattini dall'esterno verso l'interno della cabina passeggeri;
- g. traiettoria della fascetta condotto aria di ventilazione parallela al piano pavimento della cabina passeggeri e sotto il pavimento stesso;
- h. traiettoria del frammento di plastica E-VAR del galley anteriore verso la cabina passeggeri;
- i. la traiettoria della scheggia di alluminio recuperata nei cuscini 6 e con la stessa composizione chimica del rivestimento esterno dell'aereo, non si giustifica con un'esplosione nell'interno del DC 9 I- TIGI, a meno di non ipotizzare ancora una volta una improbabile traiettoria di rimbalzo. Si rammenta che questa scheggia presenta evidenti tracce di fenomeno esplosivo, come hanno accertato i Laboratori dell'A.M.I. e confermato dal RARDE.
- l. assenza di tracce interne di esplosione (fiammate, residui carboniosi, come ad es. nel caso del Tristar dell'Air Lanka del 3/5/1986) su tutti i particolari e parti di aereo recuperate;
- m. impulso acustico registrato da CVR 0.2 secondi prima della interruzione completa dei circuiti elettrici.

Questo impulso è risultato simile per forma e durata a quelli provocati artificialmente, durante le prove acustiche, all'esterno del velivolo, mentre è differente da quelli provocati all'interno;

n. presenza della traccia radar di un velivolo in traiettoria quasi normale a quella del DC9 I- TIGI;

o. Evidenza su un reperto recuperato da uno schienale di tracce di TNT e T4, miscela caratteristica degli ordigni militari (all'incirca in pari proporzioni).

Conclusioni sull'an.

La contemporanea circolazione di un altro aereo (ovvero di due altri aerei) lungo la stessa rotta assegnata poco tempo prima della caduta all'aereo Itavia, è un fatto colposo imputabile in concorso ai ministeri convenuti.

Il DC 9 è stato intercettato, mentre era stabilizzato sulla assegnata aerovia ed, a causa della presenza di uno o piu' aerei, da un missile che lo ha abbattuto.

I ministeri convenuti avrebbero, viceversa, dovuto garantire la regolare circolazione aerea del DC 9 su quella rotta; ovvero, adottare misure idonee ad evitare che altri aerei circolassero sulla rotta già assegnata; ovvero ancora (se ciò non fosse stato possibile) non autorizzare il decollo del DC 9 o il volo sulla solita rotta, ovvero assegnare altra rotta.

V'era quel giorno, una particolare situazione nei cieli che imponeva l'adozione di speciali misure.

Tali fatti sono fonte di responsabilità ex art. 2043 c.c. per i Ministeri convenuti, che hanno commesso illecito civile per avere provocato ingiustamente (e cioè senza l'adozione delle misure dovute) con colpa la caduta dell'aereo di proprietà dell'Itavia, per cui i ministeri convenuti vanno condannati in solido a risarcire i danni ingiusti e che hanno nesso di causalità con la caduta dell'aereo, subiti dall'Itavia.

QUANTUM. L'Itavia ha chiesto nell'atto introduttivo il risarcimento dei gravissimi danni subiti: pesante perdita di traffico; costo del noleggio di un aeromobile armato; mancata effettuazione di voli; cessione a terzi di voli e/o contratti charter; spese, oneri, costi occorsi, in relazione e dipendenza dell'incidente; danni per il deterioramento dell'immagine commerciale della società; perdita di guadagni, successivamente al giugno 1980, stante la perdita di traffico viaggiatori per i successivi mesi estivi; danni per la sospensione totale della attività avvenuta nel dicembre 1980.

Ha chiesto poi i danni da svalutazione monetaria e gli interessi legali.

Tali danni ci sono stati. I danni richiesti sono da ritenere causati e conseguenti all'incidente aereo.

La società attrice nelle conclusioni in atto introduttivo, ha chiesto la liquidazione dei danni anche in via equitativa ex art. 1226 e 2056 c.c.

All'udienza di precisazione delle conclusioni in data 25/1/2002, l'Itavia ha quantificato la somma dovuta per danni in lire 209.256.133.140 (€ 108.071.773/64), oltre interessi e danni da svalutazione monetaria.

La richiesta veniva comprovata dalla produzione dello stato passivo dell'Itavia (all.to 2 e 5) e da certificazione (all.to 13) del Commissario Straordinario - Avv. Antonio Cospito - della procedura che è pubblico Ufficiale (art. 109 L.F.).

Il citato commissario ha certificato che l'entità complessiva dei crediti ammessi allo stato passivo anche a seguito di ammissioni tardive e opposizioni allo stato passivo alla data del 31/12/2000 è di lire 209.256.133.140.

Il Commissario ha proceduto al lavoro di verifica basandosi anche su atti verificati da ispezione tributaria (cfr. allegato 12 stato passivo - avvertenze - pag. 1).

I danni chiesti in atto di citazione, stante l'impossibilità di procedere ad una puntuale quantificazione, possono ex art. 1226 e 2056 c.c. essere equitativamente

determinati.

L'impossibilità di provare il danno nel suo preciso ammontare, richiesta dall'art. 1226 del c.c. come condizione dell'esercizio da parte del giudice della potestà di procedere alla liquidazione equitativa di esso, non va intesa in senso assoluto.

Detta impossibilità, infatti, deve ritenersi sussistente anche quando in relazione alla peculiarità del fatto dannoso, la precisa determinazione dei danni si presenti difficoltosa. (Cass. Sez. II, sentenza 2/8/2001 N. 10564).

Si ritiene equo stimare i danni di cui è stato chiesto il risarcimento e conseguenti alla caduta dell'aereo in misura pari all'ammontare dei debiti dell'Itavia al 31/12/2000; di cui è stata certificata dal Commissario l'ammissione al passivo, e giusta stato passivo prodotto dalla difesa attrice, che ha assolto l'onere della prova in ordine al quantum debeatur, consentendo al giudice di procedere alla liquidazione equitativa.

Per tali motivi,

Il G.O.A.

In accoglimento della domanda avanzata con atto di citazione notificato il 15/4/1981 dalla Aerolinee Itavia Spa;

Dichiara la responsabilità del Ministero dei Trasporti, del Ministero della Difesa, del Ministero dell'Interno per l'incidente aereo verificatosi il 27/6/1980 nel quale andò distrutto il DC 9/10 - I - TIGI di proprietà dell'Itavia:

CONDANNA

Il Ministero dei Trasporti, in persona del Ministro pro-tempore,

Il Ministero della Difesa, in persona del Ministro pro-tempore,

Il Ministero dell'Interno, in persona del Ministro pro-tempore,

a pagare in solido alla Aerolinee Itavia Spa, in amministrazione straordinaria, la somma di € 108.071.773,64

(euro centoottomilionisettantunomilasettecentosettantatre/64), oltre interessi legali dal 31/12/2000 al soddisfo e la somma di € 943.740/00 (euro novecentoquarantatremilasettecentoquaranta) per spese di lite, di cui 600/00 per spese vive, € 2.400/00 per competenze, € 855.000/00 per onorario, € 85.740/00 per rimborso forfettario, oltre Iva e Cpa sull'imponibile (vista la nota spese del 10/4/2002, depositata il 12/4/2002).

Bronte, 25 luglio 2003

Il Goa
Francesco Batticani
Francesco Batticani

~~TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA
N°..... Sentenza
N°..... Cronologico/A~~



Depositato in Cancelleria nel
Roma, il.....
26 NOV. 2003
IL CANCELLIERE CI
M. Grazia Corbellano
Corbellano

TRIBUNALE DI ROMA
Cancelleria Civile
LA REGISTRAZIONE VA EFFETTUATA A DEBITO