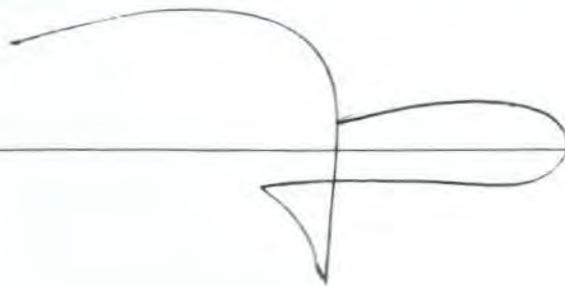


Ministero della Salute per il contagio di infezioni a causa di somministrazione di sangue infetto si attagliano perfettamente al caso di specie, nel quale come in quello del risarcimento del danno da emotrasfusioni e in quello di diritto alla rendita in caso di malattia professionale " multifattoriale" - tale cioè da poter essere ricondotta a cause diverse e da non fornire all'interessato la sicurezza propria della tecnopatia e quindi la piena consapevolezza o conoscibilità del diritto alla rendita e la possibilità di esercitare la relativa azione- il danno derivante dalla caduta del velivolo e dalla morte dei congiunti è stato per lungo tempo riconducibile a una pluralità di ipotesi diversissime (cedimento strutturale, bomba, missile o quasi collisione o comunque evento connesso alla presenza di altri aerei militari) implicanti responsabilità alternative di soggetti diversi (Itavia, terrorista responsabile, Ministero della Difesa ed eventuale stato estero di nazionalità dell'aereo militare coinvolto), con conseguente impossibilità di fatto per gli attori di intentare fondatamente un'azione risarcitoria nei confronti di uno di questi soggetti, stante la situazione di sostanziale equivalenza delle ipotesi di causa del disastro, che è perdurata per molto tempo.

Deve inoltre ribadirsi come tale situazione di incertezza sia addebitabile anche proprio alle amministrazioni convenute, per non aver messo a disposizione dell'A.G. la documentazione fondamentale relativa ai rilevamenti dei radar militari, oggetto di decreti di sequestro.

D'altra parte anche la consapevolezza degli attori circa la lesione al loro diritto derivante dalle condotte delle amministrazioni convenute di occultamento dei dati indispensabili per l'accertamento delle cause del sinistro ha risentito dell'evoluzione delle conoscenze acquisite dall'A.G. e della valutazione che di tali conoscenze è stata operata dalla Corte di Assise in primo e in secondo grado.

Al riguardo appare opportuno evidenziare che le Sezioni Unite citate (in particolare nella sentenza n. 576/2008) fanno esplicito riferimento, per l'individuazione del *dies a quo*, alla differenza tra la situazione di "conoscibilità del danno" e quella di "conoscibilità del fatto giuridicamente rilevante ai fini di un'azione risarcitoria" ovvero di "conoscibilità del fatto illecito", scegliendo di ancorare a tale seconda situazione l'individuazione del *dies a quo* e riconducendo a tale seconda situazione i casi in cui "la vittima, senza sua negligenza, si trova a ignorare la causa del suo stato psicofisico o, al massimo, può sul punto formulare mere ipotesi, prive tuttavia di riscontri sufficientemente oggettivi anche ai fini dell'istruzione di una causa sul piano probatorio e certo tali da escludere che l'inattività della stessa possa esplicare effetti negativi sotto il profilo dell'interruzione della prescrizione".



2. La prescrizione del diritto al risarcimento del danno conseguente all'illecito costituito dalle condotte ascritte al Ministero consistite nel non avere avvisato il DC9 della presenza di altri aerei e non avergli indicato altra e idonea rotta da seguire.

Ciò posto ritiene il Tribunale il diritto al risarcimento del danno conseguente all'illecito costituito dalle condotte ascritte al Ministero consistite nel non avere avvisato il DC9 della presenza di altri aerei e non avergli indicato altra e idonea rotta da seguire non può ritenersi prescritto, perchè il termine di prescrizione quindicinale (applicabile ai sensi del combinato disposto di cui agli artt. 2947 comma 3 c.c. 157 n. 2) c.p., nella formulazione precedente alle modifiche introdotte con la legge 5 dicembre 2005 n. 151, e 449 comma 2 c.p., poiché tali condotte integrano il reato di disastro aaviatorio colposo) non può essere computato da data anteriore a quella della fine della fase dell'istruttoria formale (cioè alla data di deposito della sentenza ordinanza del Giudice Istruttore: il 31.08.1999).

Ed invero solo nell'ultimissima fase dell'istruzione formale l'ipotesi che a determinare la caduta dell'aereo sia stato un evento (missile o quasi collisione) connesso alla presenza di velivoli militari vicini al DC9 inizia ad acquisire consistenza, in quanto la perizia Dalle Mese (depositata nella sua prima relazione il 16.6.1997, e proseguita con le risposte a quesiti aggiuntivi e le note aggiuntive del 6.12.1997 e del 22.12.1997 e conclusasi con le note conclusive dell' 8.4.1999) ha apportato un contributo tecnico indispensabile al riguardo.

Tale perizia infatti - a differenza di tutte le precedenti analisi tecniche dei dati radar che si erano sostanzialmente limitate all'esame degli istanti finali del volo del DC9- esamina il complessivo scenario aereo in cui si inserisce l'intera traiettoria del volo DC9 dall'inizio alla fine, elemento questo che, come si è visto, è di fondamentale rilievo per supportare l'ipotesi del coinvolgimento nell'incidente di un velivolo militare; inoltre ha consentito di accertare le operazioni di guida assistita effettuate subito dopo l'incidente dall'IC di Marsala, e l'avvenuta effettuazione di una riduzione presso lo stesso sito in corrispondenza dei buchi nei nastri di registrazione, elementi anche questi di fondamentale rilievo per supportare l'ipotesi descritta e accettata da questo giudice.

D'altra parte deve evidenziarsi come fino agli anni 1995 e 1996 i periti d'ufficio non abbiano potuto disporre delle conoscenze necessarie per la corretta interpretazione dei dati radar e come al riguardo sia stato determinante il contributo apportato proprio in quegli anni dalla Nato, che ha consentito ai periti Dalle Mese - Donali - Tiberio l'espletamento del loro incarico. Tale contributo ha inoltre consentito di appurare che dai dati radar emerge la probabile presenza di un portaerei, elemento anche questo di fondamentale rilievo per supportare l'ipotesi descritta e accettata da questo giudice.

E non può trascurarsi come proprio dopo il deposito della perizia Dalle Mese i periti Casarosa

ed Held abbiano concluso che l'ipotesi della quasi collisione dovesse ritenersi più probabile di quella della bomba, proprio in ragione del maggiore grado di probabilità assunto dall'ipotesi della presenza di altri aerei nello scenario dell'incidente occorso al DC9.

Deve escludersi che il termine di prescrizione possa essere fatto decorrere dal deposito della Perizia Blasi (marzo 1989) in considerazione della circostanza che, sebbene tale perizia avesse concluso nel senso di individuare la causa della caduta dell'aereo nell'esplosione di un missile, tale ipotesi non poté acquisire una consistenza sufficiente, in ragione dapprima delle immediate smentite operate con la Relazione dello SMA Pisano del 5.5.1989 e della Relazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri Pratis del 17.11.1989 (che contestarono immediatamente l'ipotesi) e poi - e soprattutto- del deposito della relazione degli ausiliari Giaccari e altri del 5.2.1990 (ausiliari radaristi dello stesso collegio Blasi) che esclude la presenza di altri aerei, e dalla conseguente spaccatura all'interno del Collegio Blasi.

Nella fattispecie in esame deve pertanto ritenersi che gli odierni attori hanno potuto acquisire piena conoscenza del complesso degli elementi emersi dalle indagini penali relativi al nesso di causalità tra il disastro e le omissioni oggi ascritte ai Ministeri convenuti (consistenti nel non aver avvisato il DC9 della presenza di altri aerei e nel non averlo indotto a cambiare rotta) non prima del deposito della sentenza ordinanza del Giudice Istruttore per i motivi sopra indicati.

Ed invero le circostanze evidenziate dall'Avvocatura dello Stato in sede di repliche orali ex art. 281 - quinquies secondo comma c.p.c. che sarebbero emerse, in epoca immediatamente successiva al disastro, e dalle quali - secondo la prospettazione di parte convenuta- sarebbe stato possibile desumere fin da subito il profilarsi dell'ipotesi aereo militare/missile quale causa del disastro con la conseguente identificazione del Ministero quale responsabile per l'omessa adozione delle misure necessarie, non sono ad avviso di questo giudice sufficienti a integrare la rapportabilità causale del disastro alle condotte oggi ascritte ai Ministeri convenuti.

I Ministeri convenuti fanno infatti riferimento da un lato a una serie di articoli pubblicati su quotidiani nei giorni immediatamente successivi al disastro (riportati a pag. 91 dell'ordinanza del G.I.) nonché a dichiarazioni provenienti da vari soggetti, quali i piloti della CIS (bollettino del 24 luglio 1980 riportato a pag. 88 della sentenza ordinanza del G.I.) o il Presidente Itavia del 16.12.1980 (riportate a pagg. 119-121 della sentenza ordinanza del G.I.) o gli Onorevoli Lagorio Formica e Spadolini, e dall'altro alle analisi dei dati radar elaborate dalla Selenia nella relazione dell'8 ottobre 1980 su richiesta della Commissione Luzzatti, dall'Ente per la Sicurezza dei trasporti degli Stati Uniti d'America (NTSB- Nation Transportation Safety Board) su richiesta del governo italiano su impulso della Commissione Ministeriale.

E' evidente che il giudizio sulla rapportabilità causale del disastro alle condotte oggi ascritte ai Ministeri convenuti, all'epoca indicata e sulla base degli elementi appena evidenziati, deve essere condotto non tanto riguardo alle valutazioni espresse negli articoli di giornale indicati, o dai soggetti suddetti, quanto piuttosto riguardo agli elementi di fatto posti a fondamento di tali valutazioni.

In ordine agli articoli di giornale pubblicati su Paese Sera il 3.7.1980 e sull'Unità il 5.7.1980 (cfr. pag. 92 della sentenza ordinanza del Giudice Istruttore) si rileva che gli stessi fondavano l'ipotesi di una collisione tra il DC9 e un aereo militare sul rinvenimento di presunti relitti di un aereo americano e sulla scomparsa di due piloti americani il giorno dell'incidente, elementi che poi, all'esito delle indagini, non sono stati ritenuti idonei a fondare l'ipotesi della collisione (non corrispondendo i relitti indicati negli articoli a quelli effettivamente rinvenuti o comunque non essendo riconducibili, i relitti rinvenuti, a mezzi americani precipitati lo stesso giorno della caduta del DC9, ed essendo stata prontamente smentita la notizia della scomparsa dei due piloti americani).

Si osserva inoltre, che nell'immediatezza del disastro, accanto all'ipotesi della collisione o del missile vennero profilate le incompatibili ipotesi della bomba a bordo, e cioè dell'attentato terroristico, dell'attentato al Giudice Tricomi, e del cedimento strutturale inizialmente prospettate in modo quantomeno altrettanto circostanziato rispetto alla prima: basti pensare infatti alle specifiche dichiarazioni rese in data 8 luglio 1980 da Alfio De Regibus circa il suicidio di Zanetti Emanuele, imbarcatosi sul volo Bologna - Palermo del 27 giugno (cfr. pag. 68 dell'ordinanza sentenza del G. I.), o a quelle rese da Enzo Marfisi, il 22 dicembre 1980, circa la presenza all'aeroporto di Bologna di un uomo claudicante che si era rivolto a diversi dei passeggeri tra quelli che avrebbero dovuto imbarcarsi sullo sciagurato aereo chiedendo loro la cortesia di portargli un pacchetto a Palermo ove avrebbero trovato altra persona incaricata di ritirarlo (cfr. pag. 71 dell'ordinanza sentenza del G.I.), o, infine alle rivendicazioni dei NAR circa la presenza dell'estremista marco Affatigato sul velivolo, o alle rivendicazioni dell'attentato da parte delle BR riportate nell'immediatezza dal giornale "L'occhio" del 30 giugno 1980.

Le dichiarazioni rese il 16.12.1980 dal Presidente Itavia in ordine alla certezza della distruzione dell'aereo ad opera di un missile raggiunta da parte della Commissione tecnica di inchiesta Itavia sull'incidente (riportate a pagg. 95-96 della sentenza ordinanza del G.I.) fondavano tale convincimento: a) sulle registrazioni dei dati radar che evidenziavano, al momento dell'incidente, la manovra di intercettazione del DC9 da parte di un aereo militare, e, immediatamente dopo l'esplosione la disintegrazione dell'aereo e la proiezione dei rottami principali lungo la traiettoria seguita dall'aereo intercettore; b) sulle perizie mediche sulle

salme dei passeggeri che avevano attestato il verificarsi a bordo di una decompressione esplosiva; c) sulla presenza di fosforo su una scheggia del carrello principale ritrovata sul corpo di un passeggero che aveva comprovato che l'aereo era stato colpito da un ordigno bellico.

In proposito si osserva che gli esiti delle perizie mediche se escludevano l'ipotesi del cedimento strutturale tuttavia lasciavano aperta tanto l'ipotesi della bomba quanto quella del coinvolgimento di un altro aereo nel sinistro, e che l'elemento della presenza di fosforo su una scheggia del carrello principale ritrovata sul corpo di un passeggero non risulta avere poi avuto alcun rilievo nell'ambito delle ben più approfondite indagini peritali svolte nel corso dell'istruttoria formale. D'altra parte in questo momento regnava la più totale incertezza anche riguardo alle emergenze delle registrazioni dei dati radar.

Ed infatti, quanto alle analisi dei dati radar del sistema ATCAS (cioè quelli del traffico civile registrati dall'impianto di Ciampino) elaborate dalla Selenia nella relazione dell'8 ottobre 1980 su richiesta della Commissione Luzzatti, e poi anche dall'Ente per la Sicurezza dei trasporti degli Stati Uniti d'America (NTSB- National Transportation Safety Board) si evidenzia come la convinzione del Giudice Istruttore e della Corte di Assise di primo grado di Roma prima, e di questo Giudice poi, circa l'ascrivibilità della caduta del DC 9 Itavia alla indebita presenza sulla sua rotta di velivoli militari, è il frutto della conversione di una serie di elementi in tale direzione, nell'ambito dei quali le predette elaborazioni dei dati radar costituiscono un elemento da solo assolutamente non sufficiente ed univoco.

Il coacervo degli elementi in questione è costituito infatti da una serie di fatti secondari rappresentati - oltre che dalle analisi dei dati radar effettuate dalla Perizia Dalla Mese (ben diverse dalle prime elaborazioni degli scarsi dati radar a disposizione, avendo avuto ad oggetto l'intera traiettoria del volo del DC9 e non solo il suo tratto finale ed essendosi fondate su conoscenze - anche sul funzionamento dei radar Marconi e Selenia - che si sono via via approfondite nel tempo e nel corso delle perizie che si sono susseguite e che hanno consentito di giungere, soltanto nel tempo, anche grazie al sopravvenire di elementi estrinseci di riscontro e di validazione, a conclusioni sempre meno opinabili) - dal relitto dell'aereo (recuperato in due fasi nel 1987 e nel 1991, che ha consentito di comprendere la dinamica di destrutturazione del velivolo e di escludere l'ipotesi del cedimento strutturale), dall'assenza di riscontri estrinseci (o dalla presenza di elementi incompatibili con) altre ipotetiche cause del sinistro, da dichiarazioni testimoniali, da informazioni fornite dalla Nato solo a partire dal 1995, e da una serie di condotte tenute soprattutto da appartenenti all'Aeronautica Militare, susseguenti all'evento delle quali, gli odierni attori possono avere avuto contezza nel loro complesso soltanto all'atto del deposito dell'ordinanza sentenza del Giudice Istruttore.

Peraltro in ordine alle conclusioni della II relazione del NTSB del 25.11.1980 a firma Jhon Macidull (cfr. pag. 94 della sentenza ordinanza del G.I.) - secondo cui dai dati radar appariva in volo un oggetto non identificato che, senza scontrarsi in volo con il DC9, aveva attraversato l'area dell'incidente da Ovest verso est a grande velocità ed approssimativamente nello stesso momento del verificarsi dell'incidente (compatibili con quelle, molto più sfumate della relazione della Selenia dell'8 ottobre 1980)- evidentemente poste a fondamento delle valutazioni di Davanzali circa l'abbattimento dell'aereo ad opera di un missile, deve evidenziarsi come, meno di un mese dopo il deposito della II relazione Macidull e pochi giorni dopo le dichiarazioni di Davanzali, l'Aeronautica Militare con una nota trasmessa tanto al P.M. quanto allo Stato Maggiore della Difesa, al dichiarato scopo di *"dissipare taluni sospetti che potrebbero nascere dal contenuto degli articoli di stampa nonché dalle dichiarazioni fatte anche da autorevoli personalità interessate alla vicenda"* si premurava di chiarire, tra l'altro che *"l'analisi del tracciamento radar effettuata dall'AM sulla base della documentazione fornita dai centri radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti. I tre centri radar non hanno rilevato la presunta traccia del velivolo che, secondo gran parte della stampa, avrebbe attraversato la rotta del DC9 a distanza di tre miglia o, peggio, sarebbe entrato in collisione con esso"* (cfr. pag. 97 e ss. della sentenza ordinanza del Giudice Istruttore).

Pertanto il principale elemento obiettivo (costituito dai dati del radar di Ciampino) su cui si basava l'opinione espressa da Davanzali circa l'abbattimento del DC9 ad opera di un missile non può considerarsi, con riferimento all'epoca delle dichiarazioni di Davanzali, sufficiente a fondare la rapportabilità causale del disastro alle condotte oggi ascritte ai Ministeri convenuti, in quanto direttamente smentito, secondo le comunicazioni ufficiali dell'AM., da altro dato obiettivo (i dati forniti dai centri radar di Licola, Siracusa e Marsala) che all'epoca potevano ancora considerarsi di pari attendibilità se non superiore.

La valutazione espressa da Davanzali in ordine alla causa del sinistro presentava inoltre il limite soggettivo di provenire da una persona direttamente interessata alla vicenda e portatrice di uno specifico interesse economico a sostenere la tesi della collisione o del missile contrapposta a quella del cedimento strutturale, specie nel momento in cui veniva espressa, e cioè il giorno stesso in cui un decreto del Ministero dei Trasporti dichiarava decaduti tutti i servizi di linea affidati ad Itavia.

Risulta evidente allora come nell'immediatezza e nei primi mesi dopo il disastro, quella della collisione con un aereo militare o dell'abbattimento da parte di un missile era una soltanto

delle ipotesi sulle cause dell'inabissamento del DC9 che si profilava, con pari dignità riguardo agli elementi obiettivi di riscontro, rispetto alle altre ipotesi astrattamente ipotizzabili (e non implicanti alcun illecito e alcuna responsabilità dei Ministeri oggi convenuti) e parimenti sostenute.

L'obiettivo incertezza sulle reali concrete cause della sciagura è stata tale da rendere necessari 19 anni di istruttoria informale prima e formale poi, prima che l'A.G. potesse addivenire alla convinzione che le cause del disastro fossero connesse alla presenza di altri aerei di tipo militare, e quindi al rinvio a giudizio degli alti ufficiali dello SMA per avere tenuto nascosto al Ministro della Difesa l'elemento del coinvolgimento di altri velivoli nel sinistro e all'archiviazione per prescrizione delle posizioni di una serie di appartenenti all'Aeronautica Militare per reati tutti riconducibili a condotte di ostacolo alle indagini degli inquirenti sulle cause del disastro.

Tale incertezza si configura evidentemente quale incertezza sulla sussistenza dell'illecito delle Amministrazioni oggi convenute dipendente da fatti obiettivi, e cioè dallo stato degli elementi acquisiti in ordine al disastro che consentissero di individuarne la sua matrice eziologica.

Peraltro l'incertezza sulle cause del disastro, e quindi sulla sussistenza dell'illecito delle amministrazioni convenute fatto valere nel presente giudizio, è dipesa dalla mancata messa a disposizione da parte dell'A.M. (e cioè del Ministero della Difesa oggi convenuto) dei documenti relativi alle registrazioni dei radar militari di cui aveva la disponibilità.

Il Ministero della Difesa quindi oggi invoca la prescrizione del diritto al risarcimento del danno che gli attori per lungo tempo non hanno potuto esercitare nei suoi confronti proprio perchè, a causa della scarsità dei dati disponibili, non hanno avuto per lungo tempo sufficiente conoscenza dell'esistenza di tale illecito, e ciò in quanto l'A.M. non ha messo a disposizione dell'A.G. i documenti all'uopo indispensabili rientranti nella sua disponibilità.

In proposito non appare fuori luogo allora richiamare anche la disposizione di cui all'art. 2941 n 8 c.c. in base alla quale *“ la prescrizione rimane sospesa tra il debitore che ha dolosamente occultato l'esistenza del debito e il creditore finchè il dolo non sia stato scoperto”*.

Ed invero tale disposizione può trovare applicazione nel caso di specie ove si ritenga che la mancata consegna all'A.G. del DA1 di Licola, del DA1 Di Marsala e dei nastri di registrazione di Poggio Ballone non sia dipesa da colpa bensì da dolo degli appartenenti all'A.M., e cioè sia stata finalizzata proprio a coprire la responsabilità dei comandanti di quei CRAM per l'incidente occorso al DC9.

Infine in ordine alla Giurisprudenza della Suprema Corte richiamata dall'Avvocatura dello Stato in sede di repliche orali - che riferisce la disposizione di cui all'art. 2935 c.c. alla sola possibilità legale di far valere il diritto e cioè alle cause impeditive di ordine generale

all'esercizio di un diritto (quali una condizione sospensiva non ancora avverata o un termine non ancora scaduto), e non anche all'impossibilità di fatto di agire in cui venga a trovarsi il titolare del diritto nell'ipotesi di incertezza nell'identificazione del debitore - se ne rileva, da un lato, l'avvenuto superamento ad opera delle citate sentenze delle Sezioni Unite del 2008 e, dall'altro lato, il suo riferirsi a casi di specie del tutto diversi nei quali il titolare del diritto non si era trovato in una situazione di incertezza sulla causa del danno e quindi della sussistenza o meno degli elementi della fattispecie di cui all'art. 2043 c.c.

3. La prescrizione del diritto al risarcimento del danno connesso all'illecito dei ministeri convenuti consistito nell'aver ostacolato o impedito l'accertamento delle verità sulle cause del disastro

Riguardo alla decorrenza del termine di prescrizione quinquennale del diritto al risarcimento del danno connesso all'illecito dei Ministeri convenuti consistito nell'aver ostacolato o impedito l'accertamento delle verità sulle cause del disastro, questo giudice ritiene che la piena consapevolezza della lesione del c.d. diritto alla verità sia stata potuta acquisire dagli attori soltanto a partire dal deposito della sentenza di appello della Corte di Assise di Appello di Roma, avvenuto in data 6 aprile 2006.

Infatti tale sentenza, ribaltando sul punto le conclusioni della Corte di Assise di primo grado, ha ritenuto che non potesse ritenersi raggiunta alcuna certezza in ordine al coinvolgimento di un altro velivolo nel sinistro occorso al DC9, e ha addirittura ritenuto, sulla base di tutti gli elementi raccolti nell'istruttoria formale nonché di quelli ulteriori emersi nel processo di Assise di primo grado, la totale mancanza di una prova in tal senso, e non la semplice insufficienza o contraddittorietà della prova.

E' allora soltanto a partire da questo momento che, ad avviso di questo giudice, gli odierni attori hanno potuto acquisire sufficiente consapevolezza dell'effetto prodotto dalle condotte di ostacolo all'accertamento delle cause del disastro realizzate dagli appartenenti all'A.M., e cioè che tali condotte avevano reso impossibile un accertamento delle cause del disastro secondo gli standards di certezza richiesti in un processo penale.

Prima di tale momento gli attori infatti, anche in ragione delle conclusioni in ordine alla presenza di altri velivoli coinvolti nell'incidente cui era pervenuto il Giudice Istruttore nella sua sentenza ordinanza, condivise dalla Corte di Assise di primo grado, hanno potuto nutrire la ragionevole convinzione che le condotte di ostacolo all'accertamento delle cause del sinistro realizzate dagli appartenenti all'A.M. non avessero sortito l'effetto sperato, non avessero cioè definitivamente compromesso la possibilità di un accertamento secondo gli standards di certezza richiesti in un processo penale.

Ed invero con la sentenza ordinanza del Giudice Istruttore - oltre a dichiararsi non doversi

procedere in ordine al delitto di strage perchè ignoti gli autori del reato - veniva disposto il rinvio a giudizio di BARTOLUCCI Lamberto, FERRI Franco, MELILLO Corrado e TASCIO ZENO per i reati di cui agli artt. 289 c.p. e 77 c.p.m.p., commessi mediante la trasmissione al Governo di false informazioni sul coinvolgimento di altri aerei nel disastro aereo del 27.6.1980.

Nel giudizio di primo grado svoltosi innanzi alla Corte di Assise di Roma (e definito con la sentenza della n. 10 del 30 aprile 2004 che ha dichiarato non doversi procedere nei confronti di BARTOLUCCI e FERRI per alcuni dei fatti loro contestati nell'ambito dell'art. 289 c.p., previa riqualificazione dei medesimi quale violazione del II comma dell'art. 289 c.p., per essersi il delitto estinto per intervenuta prescrizione, e ha assolto nel merito tutti gli imputati da tutte le residue imputazioni) gli odierni attori si costituivano parte civile al fine non tanto (o non soltanto) di fare valere il loro diritto al risarcimento del danno nei confronti degli imputati per la lesione del loro diritto al risarcimento dei danni vantato nei confronti degli autori del reato di strage (la cui individuazione era stata resa impossibile dalle condotte ascritte agli imputati derivata dalle condotte degli imputati di trasmissione al Governo di false informazioni sul coinvolgimento di altri velivoli nel disastro aereo del 27 giugno 1980) ma soprattutto di partecipare alla formazione di quelle prove che avrebbero dovuto chiarire nel contraddittorio dibattimentale il contesto in cui si erano inserite le condotte ascritte agli imputati, e cioè accertare, con la certezza richiesta nel processo penale, le cause del disastro.

Ed effettivamente nel processo di assise di primo grado grande spazio è stato dato all'accertamento di quel contesto, attraverso l'esame nel contraddittorio tra le parti (imputati, odierni attori costituiti parti civili, odierni convenuti costituiti nella doppia veste di parti civili e responsabili civili) di numerosissimi testimoni periti e consulenti tecnici.

In particolare sono stati esaminati in contraddittorio tra le parti i dati tecnici attraverso l'esame e il confronto di periti e consulenti tecnici di parte, e sono stati valutati i dati del radar Marconi ritenuti dalla Corte *"indicativi con una probabilità apprezzabile e significativamente superiore a quella ipotizzata dalla commissione Misiti, della presenza di almeno un velivolo intersecante la rotta del DC9 in corrispondenza della zona del disastro"*. Sulla base anche di questi elementi la Corte ha ritenuto che, nel quadro delle diverse contestazioni mosse agli imputati fosse emersa, *"in termini oggettivi la fondatezza dei rilievi aventi ad oggetto specificamente l'omesso riferimento all'autorità governativa nel mese di luglio 1980 dei risultati dell'analisi dei dati emergenti dalle registrazioni del radar Marconi e, nella nota del 20 dicembre 1980, la disinformazione in merito al possibile coinvolgimento nel disastro di altri aerei (realizzata con l'attribuzione di un valore di dato certo all'esito negativo dei tracciati dei radar della difesa aerea e con la mancanza di qualsiasi riferimento ai dati dei*