

DISASTRO AEREO DI LINATE : LA CASSAZIONE MOTIVA LE CONDANNE

A cura del **Dott. Bruno Barra - Consigliere giuridico ANACNA**

Il controllore ritenuto di adeguata professionalità, ma privo di capacità divinatorie. Rivoluzione copernicana nell'interpretare le competenze istituzionali: ENAV un provider in posizione di garanzia a tutto campo – ENAC un regulator defilato. Le competenze degli investigatori di ANSV mescolate a quelle dei consulenti del Giudice. In Italia non esiste l'Aerodrome Authority. Necessaria ed urgente l'istituzione di una consulta nazionale per l'aviazione civile

Roma 25 giugno 2008.

La suprema Corte di cassazione ha depositato da qualche giorno i motivi per i quali ha confermato, in toto, il giudizio della Corte di Appello del Tribunale di Milano. Riassumiamo per i lettori qui di seguito i verdetti dei tre gradi di giudizio e quelli del rito abbreviato che si sono conclusi con l'appello.

ENTE	CARICA	SENTENZA 1° (RITO NORMALE E ABBREVIATO)	SENTENZA APPELLO (UNIFICATO)	VERDETTO DEFINITIVO CASSAZIONE
ENAV	Amministratore Delegato	6 ANNI E SEI MESI	6 ANNI E 6 MESI	6 ANNI E 6 MESI
ENAV	Controllore del traffico aereo	8 ANNI	3 ANNI	3 ANNI
ENAC	Direttore Area Aeroporti di Milano	6 ANNI E SEI MESI	ASSOLTO	ASSOLTO
ENAC	Direttore aeroporto di Linate	8 ANNI	ASSOLTO	ASSOLTO
ENAV	Direttore Generale	4 ANNI E SEI MESI	4 ANNI E 4 MESI	4 ANNI E 4 MESI
SEA	Resp. sviluppo e manutenzione	ASSOLTO	3 ANNI	3 ANNI
SEA	Resp. gest. risorse aeroportuali	ASSOLTO	3 ANNI	3 ANNI

Altri dirigenti/funzionari ENAV che hanno scelto il rito abbreviato e il cui processo si è concluso con l'appello

ENTE	CARICA	SENTENZA 1° (ABBREVIATO)	SENTENZA APPELLO (UNIFICATO)
ENAV	Resp. Servizi traffico aereo sede centrale	3 ANNI E 4MESI	2 anni e 8 mesi (patteggiato)
ENAV	Resp. Operazione terminale	ASSOLTO	ASSOLTO
ENAV	Resp. Gestione regionale Lombardia	3 ANNI E 10 MESI	3 ANNI (patteggiato)
ENAV	Resp. Centro ass. al volo Linate	3 ANNI E 10 MESI	3 ANNI (atteggiato)

Una sentenza che placa – ma non sembrerebbe ancora del tutto – la sete di giustizialismo di alcuni, ma certamente non soddisfa le aspettative di giustizia e verità di tanti altri. Ma vediamo, a nostro sommo avviso, perché....

I motivi sono contenuti in quasi 200 pagine in cui vengono riassunti gli esiti di tutti i giudizi di merito (rito normale di I° e II° grado e rito abbreviato) nonché i ricorsi (del PM e delle difese) e le memorie difensive depositate.

Molto spazio è stato dedicato – a nostro sommo avviso – trattando il merito delle contraddittorie ricostruzioni e decisioni assunte in tre distinti giudizi e delle argomentazioni poste a sostegno del ricorso del PM. Insufficiente viceversa l'attenzione prestata alle eccezioni sollevate dalla difesa sulle procedure seguite per assumere i mezzi di prova, su cui si è fondata la decisione finale.

Vedremo in seguito come sono stati appena sfiorati dalla Corte rilievi di contenuto tecnico che avrebbero pesato, a nostro avviso, come macigni su di una diversa valutazione delle comunicazioni T/B/T, intercorse tra GROUND e pilota del CESSNA, che hanno costituito elemento base del castello accusatorio nei confronti del controllore.

In estrema sintesi la Corte di Cassazione ha ritenuto *“condivisibile l'assunto che alla base dell'incidente vi siano più cause concorrenti da individuare nell'errore umano combinato del controllore di volo.... e dei piloti del Cessna, nella mancanza del radar di terra e nell'equivoca e non ben visibile segnaletica... sul raccordo R6”*. Così come il rilievo dei giudici dell'appello sul fatto che *“le procedure esistenti a Linate per la movimentazione dei velivoli sull'area aeroportuale e in vista di decollo e atterraggio erano adeguate e funzionali”* e che *“l'incidente non si verificò a causa dell'applicazione di procedure inadeguate, ma perché, per il concorso delle cause indicate, la procedura finì per essere disattesa, infranta”*.

Una conclusione che ha consentito di confermare le tre condanne dei responsabili di ENAV (ricordiamo altre tre condanne di ENAV oggetto di patteggiamento), le due dei responsabili SEA nonché le assoluzioni dei due dirigenti periferici ENAC.

LE COLPE DEL CONTROLLORE

La suprema Corte, ha sostanzialmente condiviso la ricostruzione dei giudici dell'Appello e vale a dire che la mattina dell'8 ottobre il controllore del traffico aereo – impiegato nella

posizione ground - aveva autorizzato tutti gli aerei in sosta all'A.T.A. solo al rullaggio su R5 e che "allorché il pilota del Cessna tralasciò nel proprio read-back il riferimento alla estensione della pista, citando solo runway non aveva affatto dato un read-back incompleto ed incomprensibile, perché avendo ripetuto chiaramente via Romeo 5 lasciava intendere.. al controllore.. d'aver capito quale direzione prendere". Così come - a differenza di quanto ritenuto dal I° giudice - *"il pilota (del Cessna) non era disorientato, ma semplicemente aveva confuso nominativamente R5 con R6"* e che *"in realtà, nulla permette di dire che i due piloti del Cessna avessero confuso nominativamente i due percorsi, mentre deve ritenersi certo che ad un certo punto si siano trovati disorientati, avendo dubbi sulla strada intrapresa"* e né si poteva trarre la conclusione *"..... che i piloti del Cessna si fossero avviati consapevolmente su R6, neppure per inconscia abitudine"*.

La Corte conviene totalmente quindi su quanto rilevato dai giudici dell'appello che, *"...in realtà, nulla permette di dire che i due piloti del Cessna avessero confuso nominativamente i due percorsi, mentre deve ritenersi certo che ad un certo punto si siano trovati disorientati, avendo dubbi sulla strada intrapresa L'incertezza (o meglio, il dubbio) dei piloti del Cessna circa la propria posizione è dimostrata dalle parole 'approaching Sierra 4' che ... costituiva un vero messaggio d'allarme fatto risuonare nelle orecchie del...controllore.."; difatti, era "dato obiettivamente pacifico" che "la scritta Sierra 4 ... si presentava capovolta ai piloti del Cessna. Essa, infatti, tracciata nel lontano 1996 per motivi contingenti, era un segnale destinato ad essere visto ed eventualmente considerato dai piloti dei velivoli che uscivano dalla pista attiva dopo l'atterraggio, ma non aveva alcun significato per i piloti che percorrevano il raccordo R6 diretti alla pista, proprio perché non ne erano destinatari. Nessun pilota, in condizioni normali e sapendo dove si trovava, avrebbe comunicato alla Torre un rapporto che non poteva essere tale...."*

Quella frase andava pertanto necessariamente compresa dal controllore - sosteniamo noi leggendo le argomentazioni della Cassazione - non con la diligenza media dell'agente modello o, se si preferisce del "buon padre di famiglia", ma usando una sorta di super potere divinatorio.

Un'espressione che andava intesa per la Corte *".... non tanto come un rapporto, ma come un vero e proprio segnale di disorientamento, di dubbio sulla propria posizione....."*

Nell'interpretazione dei giudici supremi di *"...fronte all'indicazione di un punto di rapporto ignoto, nell'impossibilità di vedere fisicamente l'aereo, nella mancanza dell'ausilio tecnico indispensabile per individuarne la posizione, cioè il radar di terra"*, il controllore essendo obbligato ad intuire - riteniamo noi - una situazione di pericolo che probabilmente (come asserito dalla quasi totalità degli operatori) nessun altro sarebbe stato capace di intuire, *".... aveva una sola possibilità ed un solo dovere: fermare subito l'aereo, impedire la prosecuzione del rullaggio fino a quando non ne fosse stata individuata la posizione"*.

Inutilmente la difesa del controllore ha sostenuto che la sentenza impugnata *"è incorsa in un clamoroso errore valutativo, conseguente ad una forzatura interpretativa nella disamina degli elementi processuali": muovendosi l'aereo "nella nebbia, invisibile al controllore indotto a ritenere ... che il rullaggio si svolga correttamente", la frase pronunciata dal pilota tedesco ("DIEVX is approaching Sierra 4") erroneamente è stata ritenuta "dimostrativa di dubbio", "richiesta di aiuto", con una "soluzione logica inaccettabile", atteso che, "se il comandante tedesco avesse improvvisamente realizzato di non sapere dove si trovava ed avesse, dunque, chiamato la torre per comunicarlo, avrebbe, necessariamente, usato una formula esplicita"; in realtà, "al ricorrente non è pervenuta alcuna richiesta di aiuto: quella frase non esplicita uno stato di incertezza in cui versa il pilota" e "solo una richiesta di aiuto avrebbe potuto dare alla chiamata il senso di una incertezza da risolvere...; chiunque, atteso*

il tenore della frase, l'avrebbe considerata priva di contenuti rivelatori di problematicità del rullaggio", sicché "nessun errore" da parte del controllore, "nessuna colpa rispetto ad una richiesta che non esiste, nessuna responsabilità per l'errore del pilota che non può essere percepito ..."

Ed ancora più in là il difensore ha sottolineato che "la lettura della contestazione ascritta induce ... a ritenere che, dopo avere ricevuto la comunicazione Sierra 4, il ricorrente, ignorandola, abbia lasciato continuare il rullaggio ...", in effetti "non è così", perché "questa impropria versione espunge un dato oggettivo di importanza essenziale". In realtà, "non vi fu alcuna 'segnalazione di localizzazione' ...; dopo la comunicazione, il controllore non ha affatto autorizzato la continuazione del rullaggio, fino all'invasione della pista ..."; il ricorrente "ha anzitutto fermato il rullaggio, invitando il pilota tedesco a mantenere la posizione di stop La manovra in corso viene interrotta Il Cessna pertanto è fermo come era al momento in cui ha iniziato il rullaggio ...; pertanto, la situazione suggerita dal tenore letterale della contestazione, ad ipotizzare un unicum tra la chiamata del pilota e l'autorizzazione, addirittura, ad entrare in pista, è una vera e propria distorsione del dato storico oggettivo Il rullaggio interrotto viene pertanto riattivato da questa chiara istruzione (dviex continue your taxi on the main Apron. Follow the alpha line'); solo da R5 è possibile continuare il rullaggio sul piazzale principale; da nessuna altra posizione ...; non si tratta affatto di autorizzazione alla prosecuzione, fino all'invasione della pista..... la risposta è chiara ed inequivocabile, come quella del controllore: 'Roger continue the taxi in main Apron alpha line, the dievx'. Si tratta dunque di una nuova fase del rullaggio. Tutto quanto in precedenza avvenuto viene annullato: continua secondo l'istruzione ricevuta La nuova istruzione avvia una sequenza fattuale assolutamente a sé stante, non condizionata né condizionabile da ciò che prima era avvenuto".

la Corte territoriale avrebbe dovuto avvedersi che "l'individuazione di una nuova fase del rullaggio equivale, necessariamente, ad interruzione della sequenza causale".

Conclude il difensore affermando che "all'origine del disastro, dunque, si pone, quanto meno nell'ultima fase del rullaggio, quella che potremmo definire come 'la consapevolezza dei piloti tedeschi', esclusivamente il loro improvvido comportamento", ed il comportamento dei piloti tedeschi "assume rilevanza causale autonoma ed assorbente rispetto ad ogni ipotizzabile concausa La Corte ... non solo è incorsa in gravi contraddizioni, sul punto, ma in ogni caso ha del tutto omesso di motivare sulle doglianze difensive";

Disattese le argomentazioni difensive, la conclusione del verdetto finale sul controllore è stata comunque che la sua condotta "...può essere qualificata solo come negligente (l'omessa verifica della posizione) ed imprudente (per aver dato l'ulteriore istruzione di movimento senza sapere con esattezza, ma solo immaginando, dove fosse il velivolo del suo interlocutore) ed ha costituito senza dubbio la (con)causa ultima pare il verificarsi del disastro".

In buona sostanza l'esperienza, la perizia e la professionalità del controllore non viene quindi messa in discussione nel giudicato finale confermativo dell'appello che ridimensiona drasticamente tutti gli apodittici rilievi che il I° giudice - sulla scorta di una consulenza tecnica inadeguata e forviante – aveva sollevato relativamente alla personalità ed alla competenza del controllore ground nonché riguardo ad una presunta incompletezza del read-back.

Ma allora è mai possibile – ci chiediamo noi – che un professionista ritenuto dalla Corte stessa dotato di elevata professionalità tenga un comportamento così gravemente negligente ed imprudente come nella circostanza descritta?

Questo sarà presumibilmente uno dei tanti quesiti da porre alla Corte di Giustizia Europea.

E poi ci chiediamo ancora, ma al di là del tam tam mediatico che ha caratterizzato le fasi dell'inchiesta preliminare e che, a nostro avviso, ha rappresentato uno squallido tentativo di indirizzare inizialmente, ad arte, l'opinione pubblica verso un utile e unico capro espiatorio - allorquando perfino autorevoli rappresentanti dell'ANSV hanno riferito, su palinsesti televisivi, il contenuto di passaggi determinanti delle registrazioni delle comunicazioni T/B/T tra pilota e controllore (stralci ampiamente pubblicati sui giornali a poche ore dall'incidente) con tutte le possibili enfattizzazioni sul fatto che il controllore avrebbe negligenemente trascurato il riporto su S4 dato dal pilota - quali prove sostanziali poi sono state acquisite su questo unico mezzo di prova della sua colpevolezza durante l'inchiesta preliminare ed il giudizio di primo grado? Ed ancora, quale certezza è mai emersa nelle successive fasi di giudizio che in effetti nella sala di controllo fosse chiaramente pervenuto al controllore quel messaggio che, oggi, la cassazione ritiene che dovesse quanto meno per lui rappresentare un campanello d'allarme?

La Cassazione riconosce – anche se in modo morbido ed indiretto – la macroscopica lesione dei diritti della difesa all'accesso dei nastri originali delle conversazioni intercorse tra piloti e controllori in tutta la fase dell'inchiesta preliminare e del primo grado di giudizio cavandosela con il dire che”... *ciò che, in ipotesi, poteva non essere indiscutibile allora, come le conversazioni T-B-T tra il controllore GND e gli altri aerei in rullaggio o tra il controllore TWR e gli aerei in decollo o in atterraggio, perché non preceduto da apposita trascrizione, lo è diventato ora, a seguito della perizia disposta nel giudizio di appello...*”.

In realtà le cose non sono andate esattamente così.

La suprema corte infatti dimentica nel motivare che – al di là del semplice richiamo alla sua presenza nel fascicolo processuale - la difesa del controllore aveva da tempo rilevato, avvalendosi anche di una apposita perizia fonica, tutta una serie di manchevolezze che rendevano, di fatto, inattendibili, le operazioni peritali disposte opportunamente dal giudice dell'appello.

Si sosteneva, nella memoria tecnica depositata, che la situazione fonica della sala, non riprodotta dalle evidenze peritali d'ufficio, aggiungeva un ulteriore elemento alle argomentazioni dell'incolpevole ignoranza del controllore della sigla S4 a tutti sconosciuta. Vale a dire che, se il controllore ricordava una chiamata da lui interpretata come sul punto (IV stop) sull'R5 da parte dell'aeromobile prima del prolungamento pista principale, verosimilmente l'intreccio delle comunicazioni e il tono debole della stessa hanno fatto percepire nel complessivo pacchetto del messaggio solo la S o poco più e questo nulla può togliere alle efficaci argomentazioni difensive, ma aggiungere un ulteriore componente di disagio operativo cui dovevano soggiacere i controllori di Linate nel 2001.

Anche perché **attraverso una perizia fonica d'ufficio**, dall'esame dei toni **si sarebbe potuto facilmente escludere** che la tanto conclamata chiamata su S4 andasse “..... *necessariamente interpretata non tanto come un riporto, del tutto atipico oltre che estemporaneo, ma come un vero e proprio segnale di disorientamento di dubbio sulla propria posizione*” così come sostenuto dai giudici dell'appello e confermato dalla Cassazione.

Nella memoria tecnica si faceva anche cenno alle inadeguate modalità con cui si sono svolte le operazioni peritali durante l'appello ed all'impossibilità per il consulente di parte di

ottenere risposte – in sede di contraddittorio – mai svoltosi in udienza nonostante previsto e richiesto da alcuni difensori.

Aggiungasi che la Corte non ha ritenuto opportuno sottoporre il perito del Giudice a contraddittorio e la sua perizia è stata acquisita agli atti del processo senza che la difesa potesse far notare le numerosissime inesattezze tra il dato audio e la trascrizione che, nella medesima, il consulente di parte ha avuto modo di riscontrare.

Infatti nelle 126 pagine dell'elaborato peritale, le numerose discrepanze emerse (più di 100) hanno riguardato anche le operazioni pre-volo d'interesse prevalente, vale a dire le comunicazioni intercorrenti sulla frequenza ground 121,8 MHz del 8-10-2001, dalle 05:09:48/UTC alle 06:11:00/UTC.

Ma che la Corte di Appello non abbia voluto dare alcun peso alla perizia fonica prodotta dalla difesa del controllore è risultato di tutta evidenza anche perché di essa non vi è alcun cenno nelle motivazioni della sentenza (neanche per smentirne la valenza e l'incidenza). Come dire che la prova centrale della inequivocabilità del messaggio "S4" che il controllore aveva l'obbligo di ricevere e comprendere *come una richiesta di aiuto* non potesse essere messa in discussione.

Ha meravigliato tuttavia che la suprema Corte di Cassazione pur, come detto, richiamando la memoria tecnica di cui si parla, non abbia fatto alcun commento sui rilievi ivi contenuti .

Cadrebbe – ad avviso dello scrivente - secondo la logica di un riscontro testuale dei dati reali d'ascolto anche la pretestuosa e per noi insussistente accusa dell'ignoranza della sigla S4 da parte del controllore.

D'altro canto, occorre riconoscere che la irrivalenza con cui state utilizzate le documentazioni magnetofoniche originali fin dalle indagini preliminari, negandone l'accesso alle parti e non disponendo sulle stesse una essenziale **perizia fonica che il consulente tecnico del PM avrebbe dovuto opportunamente suggerire**, ha comportato l'impossibilità del giudice di II° grado, che ha cercato molto opportunamente di colmare questa grave lacuna processuale, di disporre ora per allora un necessario esperimento giudiziario, precluso ormai dall'intervenuto mutato layout operativo della Torre di Linate.

Lacune processuali che verosimilmente non si sarebbero manifestate, a nostro avviso, se il Tribunale di Milano durante le indagini preliminari ed il giudizio di I° grado (rito normale ed abbreviato) non avesse derivato – in buona sostanza - dalla figura di un solo consulente, quello scelto dalla Pubblica Accusa, le proprie cognizioni tecniche.

Occorre in proposito ricordare che incidenti aerei da conseguenze molto meno gravi i Tribunali competenti hanno tenuto un comportamento ben diverso, nello specifico:

- nel disastro aereo occorso in data 24 Febbraio 2004 all'aeromobile Cessna 500 Citation marche OEFAN *avvenuto per caduta dell'aeromobile sul rilievo montagnoso dei Sette Fratelli, Monte Malu in località Baccu Malu (Comune di Sinnai)*, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Cagliari, al fine di accertare cause e modalità, nominava un collegio peritale composto da ben sei esperti nelle diverse discipline aeronautiche;
- nell'incidente aereo occorso in data 20 aprile 2004 sull'aeroporto di Ronchi dei Legionari tra MD-82 Alitalia – IDAWR (N. 1162/2004 R.G.. G.I.P. / N. 1193 R.G.N.R.) ed un camion in manovra sull'area adiacente al parcheggio degli aeromobili – **incidente senza vittime ma solo danni all'aeromobile** - hanno svolto attività consulenziale il Collegio Peritale del G.I.P., formato da tre esperti aeronautici ed il Collegio Peritale del PM composto da altri tre esperti.

Ben diverso, in relazione allo svolgersi delle consulenze, lo scenario del Tribunale di Milano, ove il consulente del controllore ha avuto occasione di conoscere ed ascoltare per la prima volta il consulente tecnico del PM illustrare la sua versione dei fatti – nell’aula della sezione Penale del Tribunale di Milano – solo durante il giudizio di I° grado senza che si desse l’opportunità ai consulenti di parte di controinterrogarlo.

Nella Relazione tecnica di parte svolta durante il processo di I° , erano stati enfatizzati, ma inascoltati, i fattori condizionanti l’impostazione data dal Consulente incaricato dal PM nel risolvere specifiche problematiche afferenti alla dinamica del sinistro che hanno condizionato non solo il primo ma anche il secondo grado di giudizio, dal momento che il PM dell’appello – a nostro avviso poco opportunamente - aveva assegnato l’incarico consulenziale al medesimo perito.

Più specificamente avevamo sostenuto in quella occasione:

- Il consulente tecnico designato dal magistrato inquirente era pilota professionista membro dell’ANSV il quale, per l’analisi delle comunicazioni, si era avvalso della “Ralli Associates-Aviation Psychology”, altro soggetto privato composto da piloti professionisti, che aveva redatto il suo elaborato su commissione di ANSV (organismo cui non compete svolgere indagini a fini giudiziari). Relazione Iniziale per ANSV e Tecnica per PM risultavano pressoché coincidenti in quanto scritte dallo stesso pugno.
- Materie complesse, quali quella in trattazione, necessitano, per essere compiutamente indagate, il supporto dello specialista; ed è per questa ragione che la figura del tecnico di parte assume posizione centrale; in particolare con riferimento a quello di nomina “pubblica”, per l’evidente attribuzione di una tendenziale terzietà che dovrebbe connotare il suo operato. Il contributo del consulente diviene, quindi, essenziale per capire il materiale tecnico.
- Il peso del parere fornito dal consulente riflette la sua autorevolezza personale, certamente, ma anche, necessariamente il livello delle sue competenze specialistiche che, intuitivamente, non può comprendere tutte le tematiche rilevanti in una vicenda quale quella in trattazione. Nel caso di specie non è in discussione la qualificazione professionale dei piloti di cui si avvale l’Autorità inquirente che può anche considerarsi ineccepibile.
- Qualche perplessità, di contro, si impone con riferimento alla cultura necessaria per trattare adeguatamente le problematiche che ineriscono la posizione del controllore del traffico aereo: il servizio di controllo del traffico aereo, la professione del controllore, la sua formazione ed il suo aggiornamento.
- In relazione anche a quanto osservato ai punti che precedono è legittimo adombrare qualche dubbio: perché un incarico consulenziale tanto delicato possa essere esperito in termini adeguati sono necessarie competenze specialistiche di tutto quanto concerne il particolare settore trattato, quindi, preferibilmente con appartenenza a ordini o associazioni professionali e con una documentata esperienza tecnica ed aggiornamento specifico in quella branca.
- I consulenti ausiliari del magistrato sono “soggetti di prova” e certamente non si possono mescolare professionalità ed abilitazioni del tutto diverse quali sono quelle del pilota e del controllore. Sotto il profilo della formazione, dell’addestramento, dell’aggiornamento, della consultazione dei manuali e di quant’altro, ci troviamo di fronte a due professionalità talmente distinte che talora addirittura si contrappongono.

- Il pilota è responsabile della condotta della sua sola macchina e dell'incolumità del suo equipaggio e dei suoi trasportati. Ben altre sono le competenze e le funzioni di un controllore del traffico aereo che deve curarsi di un contesto operativo più ampio, spesso, come nel caso di che trattasi, in difetto di adeguato supporto tecnologico.
- Per fare una similitudine con la circolazione stradale, l'uno è assimilabile al poliziotto della "stradale", l'altro all'autista dell'autobus. Due professioni certamente diverse e non si vede come, per un indagato poliziotto, la CT del PM possa essere designato a svolgerla esclusivamente un autista con patente K.
- Il ruolo dei consulenti nei procedimenti giudiziari è un elemento che negli ultimi anni ha acquisito sempre maggior peso e diviene ancor più rilevante allorquando la normativa tecnica nazionale ed i suoi intrecci con quella internazionale rendono fondamentale il ruolo dell'esperto. La colpevolezza o la non colpevolezza degli imputati sono demandate all'esito di una perizia, di un accertamento, all'analisi di un reperto, ad uno strumento probatorio ed alla sua interpretazione. Questo e' particolarmente vero nei processi a seguito di incidenti aeronautici che talvolta si risolvono in uno scontro tra perizie, periti e consulenti ed il giudice modella la sentenza attorno ad un evento ricostruito – o almeno dovrebbe esserlo - su base scientifica e documentale. Il giudice, protetto dalla "scienza" peritale, condanna o assolve. Ma chi sono i consulenti aeronautici e come acquisiscono tale titolo? **Quali certezze offre il nostro ordinamento** che coloro che saranno designati ad acquisire i dati ad esaminarli ed analizzarli siano sempre in **possesso di idonee certificazioni ed abilitazioni riconosciute in ambito internazionale?**
- E' forse bene ricordare che financo per le attività di prevenzione, la Task Force SAFREP (safety reporting) aveva individuato e indirizzato all'attenzione di Paesi membri - in armonia con la Direttiva 2003/42/ - tra le altre, una importante raccomandazione ad impiegare in funzioni di indagine tecnica e di sorveglianza solo risorse dotate di **specificata competenza investigativa ed analitica**, per poter valutare in modo appropriato la dinamica degli eventi.

Una lista di specialisti che godano di unica certificazione europea forse eviterebbe il proliferare di quella che uno dei massimi esperti nazionali di sicurezza del volo ha definito "*la perniciosa categoria degli "esperti autoreferenziati", i quali, senza aver mai fatto un corso di specializzazione quali investigatori di incidente per ciascuna delle varie branche in cui si articola l'aviazione civile (operazioni, manutenzione, controllo del traffico, addestramento, meteorologia, ecc.) si propongono con disinvoltura quali "consulenti tecnici" dei tanti Pubblici Ministeri d'assalto che annovera la Giustizia italiana, per imbastire tesi e teoremi accusatori nei confronti degli "operatori di prima linea" che, per sventura, abbiano commesso (a loro modo di vedere), degli "errori", laddove questi non esistono o perlomeno non sono né colpe gravi né violazioni intenzionali, ma solo (e neppure sempre) dei semplici errori umani da valutare secondo le tecniche degli "human factors" e non con i metodi delle manette tintinnanti*". (Com.te Renzo Dentese in Convegno ANACNA del 6 aprile 2006)

- Naturalmente l'opportunità della nomina dipende dal quesito del giudice e rientra nelle sue prerogative e, anche con maggiore libertà, in quelle del PM designato. Ma è indubbio che serve appunto **scienza e coscienza** per fare il perito e il consulente tecnico. Ed è necessario, anzi indispensabile, che questi super esperti non solo sappiano, ma non abbiano alcun legame – neppure indiretto – con le vicende processuali.

-
- Ancora, ferme restando le discrezionalità dell'autorità inquirente in proposito, sul piano delle opportunità vi è da ritenere che il "superesperto" chiamato a valutare, analizzare, interpretare norme e comportamenti di una categoria professionale per offrire spunti di colpevolezza o non colpevolezza al magistrato, quanto meno debba essere soggetto certificato ed abilitato a quella professione o, al limite, esserlo stato.
 - Non crediamo – per fare un esempio di discipline affini – che in un processo ove si questioni su aspetti che comportino scienza e conoscenza di medicina legale sia indifferente nominare un veterinario (pur valente) o un medico generico.

Le vicende processuali che hanno seguito il disastro aereo di Linate certamente, a nostro avviso, non sono state confortanti per gli aspetti testé trattati.

- Nel primo grado di giudizio si pervenne, come appena accennato, ad un giudicato incardinato prevalentemente sulle talvolta inconsistenti e contraddittorie valutazioni espresse sull'accaduto dal medesimo consulente tecnico che affiancava il PM di allora, e che successivamente ha affiancato il Sostituto Procuratore Generale in appello. Delle osservazioni consulenziali delle altre parti processuali il Tribunale, allora non tenne alcun conto.
- Certamente la pubblica accusa si è affidata alla scienza e coscienza del consulente che lo affiancava. Consulente tecnico – come sopra già osservato che nel I° grado di giudizio è stato per un periodo investigatore incaricato di ANSV e consulente del PM (commistione biasimata da larga parte della dottrina) per poi successivamente passare ad altro incarico (ispettore ENAC), sempre in corso di processo, e con ENAC coinvolta. Dimesso da ANSV e da ENAC, è entrato a far parte della task force sicurezza del "Comitato 8 ottobre per non dimenticare"
- Neppure i secondi giudici disponevano di adeguato supporto consulenziale per cogliere l'occasione di esprimere un verdetto coerente anche sul piano di norme e procedure tecniche da cui non si può prescindere per pervenire ad una adeguata qualificazione giuridica delle situazioni. Non si può dimenticare in proposito che il perito del collegio giudicante ha avuto un compito consulenziale limitato e circoscritto ad una mera trascrizione delle comunicazioni radiotelefoniche che hanno riguardato il sinistro prive, in buona sostanza, di commenti tecnici in quanto non richiesti ed infarcita di errori (più di cento in poche pagine) così come evidenziato da parte dello scrivente nella relazione tecnica per l'appello. Pertanto gli spunti tecnici attraverso i quali i giudici – che a nostro avviso in materie talmente complesse non possono ergersi a *periti peritorum* – hanno potuto costruire il loro convincimento sulla dinamica di evento, non possono essere stati che quelli forniti dall'unico perito d'ufficio che ha affiancato i magistrati in entrambi i gradi di giudizio e, irrisultante, quelli tratti dalla Relazione Finale di ANSV alla cui redazione ha contribuito sempre lo stesso consulente.

LE OMISSIONI DI ENAV E DI SEA. L'ASSOLUZIONE DI ENAC

La Corte di Cassazione ha confermato le conclusioni a cui pervenne l'appello laddove aveva *"afferмата e ribadita la rilevanza causale della carenza di segnaletica, perché (è) a questa che va attribuito il primo errore del pilota del Cessna, da cui sono derivati i malintesi con il*

controllore. **Secondo la Corte ...la carenza di segnaletica ha costituito la prima, in ordine cronologico, delle condizioni dell'evento".** Indi osservò che "è pacifico che la manutenzione della segnaletica, id est il suo mantenimento in modo da essere efficace e funzionale al suo scopo, era compito di S.E.A. e dei suoi uffici a ciò deputati" e che quindi questa Società era da ritenere responsabile in concorso.

I giudici della suprema corte poi per un verso condividono l'addebito fatto dall'appello all'amministratore delegato di ENAV " in cooperazione colposa col direttore generale di avere colpevolmente tardato nel sostituire con altro sistema adeguato, di cui pure era stata programmata la fornitura, il radar di terra esistente a Linate, ma che aveva cessato di funzionare alla fine del novembre 1999, e di non aver attivato le strutture dipendenti per l'adozione di procedure che tenessero conto dell'assenza del radar " sottolineando che "l'unico soggetto competente a decidere se dotare o meno un aeroporto di un radar di terra o di un altro sistema per il controllo del traffico a terra (SMGCS) era ed è esclusivamente ENAV s.p.a. (e ciò anche prima che l'ente si trasformasse in s.p.a.)". Per altro verso la Cassazione però ha richiamato il fatto che si era "giunti alla stipula nel 1994 di un contratto di fornitura di un sistema di controllo del traffico a terra con la società FIAR"; che "da allora, anche per la opposizione netta nel 1995 della DGAC (Direzione Generale Aviazione Civile, allora Direzione del Ministero dei Trasporti ...), la fornitura del sistema subì una serie di contrattempi e di difficoltà, tali per cui, nonostante le continue avvisaglie di una prossima 'morte' del radar ASMI ..., la vicenda contrattuale non andò in porto e l'aeroporto di Linate continuò a funzionare senza essere più dotato di quello strumento".

Ed ancora in altro passaggio:

"l'unico soggetto competente a decidere se dotare o meno un aeroporto di un radar di terra o di un altro sistema di controllo del traffico a terra (SMGCS) era ed è esclusivamente ENAV s.p.a. (e ciò anche prima che l'ente si trasformasse in s.p.a.)", e che, nella vicenda in questione, "va ritenuto l'obbligo giuridico di ENAV di sostituire il radar di terra già esistente per garantire gli stessi livelli di sicurezza ...". (trascuando il peso che ha avuto il parere ostativo dell'allora DGAC).

Vedremo in seguito più dettagliatamente il pensiero della Cassazione sulla posizione di garanzia ricoperta dai soggetti.

Qui giova solo fare due prime osservazioni su alcuni aspetti della sentenza che appaiono contraddittori

La difesa del controllore ha insistito nell'argomentare che la posizione di garanzia del controllore **in assenza del radar, di una chiara segnaletica aeroportuale e di procedure adeguate**, venisse meno poiché questi non disponeva degli strumenti idonei ad assolverla (medesime argomentazioni peraltro sono contenute negli Annessi ICAO).

Ma la Corte non ha accolto questa tesi difensiva.

Ma allora se quella apparecchiatura è stata considerata dalla Corte indispensabile per gestire il traffico in sicurezza, appare incomprensibile la contemporanea condanna dell'amministratore delegato di ENAV (colpevole di averne ritardato l'installazione) e del controllore.

Il radar o era uno strumento indispensabile a gestire il traffico in condizioni di bassa visibilità o non lo era.

Così pure dicasi relativamente alla presunta (da appello e cassazione) idoneità delle procedure (succedanee in assenza di radar) in essere a Linate che hanno portato a scagionare ENAC.

In buona sostanza ragionando in modo diverso su eventuali **obblighi derivanti dalla posizione di garanzia** ricoperta si potrebbe anche sostenere che – per le ragioni sopra esposte - la condanna dell'amministratore delegato di ENAV avrebbe comportato l'assoluzione del controllore e che anche ENAC (allora DGAC titolare di posizione di garanzia che si era inspiegabilmente opposta al radar di terra deliberato da ENAV) andava condannata.

Ma queste sono esercitazioni di dilettanti in cerca di giustizia.

La Cassazione conviene con il giudice dell'appello che *"in sintesi, la negligenza e l'imprudenza dei vertici ENAV non consistono tanto nell'aver ritardato l'installazione del sistema SMGCS commissionato a FIAR, quanto nell'aver sottovalutato il fatto che la 'morte' del radar ASMI alla fine del novembre 1999 aveva indebolito il sistema di sicurezza di Linate, **pur in presenza di procedure di movimentazione fundamentalmente adeguate**, e che se tale indebolimento poteva non essere particolarmente rischioso in condizioni di traffico ridotto, una diversa previsione era facilmente realizzabile, una volta incrementato il traffico secondo le direttive del competente organo politico (al momento dell'incidente il traffico su Linate era prossimo al valore di elevata intensità)"*

Ma come facevano ad essere adeguate quelle procedure quando sia il primo giudice che il secondo ammettono che la DOP 2 (direttiva sulla circolazione degli aeromobili in bassa visibilità) al punto 3 non aveva rispettato i dettami ICAO che in quelle condizioni meteo avrebbero imposto la movimentazione di un a/c per volta?

I giudici stessi ricordano in più passaggi come queste regole tecniche (elaborate in coordinamento ENAV/ENAC, ciascuna per la parte di competenza) fossero talmente carenti ed equivoche che nel giro di pochi giorni dopo l'incidente furono mutate per ben tre volte per ricondurle alle precise indicazioni ICAO.

Non vogliamo pensare che quelle procedure, non in armonia con la normativa ICAO ma che servivano a mantenere a Linate (afflitta dalla nebbia) una movimentazione numericamente e commercialmente accettabile, siano state considerate adeguate per assecondare un impianto di sentenza maggiormente incline a perdonare gli errori del regolatore ENAC.

Ma forse questa benevola predisposizione a ritenere infondata l'imputazione a carico del Direttore di Aeroporto e del Responsabile del sistema direzionale degli Aeroporti Milanesi si basa sul convincimento, da noi non condiviso nel modo più assoluto, che l'art. 2 L. 250/97 istitutiva di ENAC, con il richiamo alla funzione di regolamentazione (tecnica), coordinamento e controllo e, in parte rifacendosi al regolamento del personale **non permette di identificare una posizione di garanzia** del direttore d'aeroporto e, indirettamente, del direttore del sistema direzionale.

Sostiene infatti la Cassazione, nel condividere le argomentazioni dell'appello che *"non l'art. 2 della legge precitata, non il regolamento del personale, non l'art. 9 del contratto di programma tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione ed ENAC, sicché, "né da fonte legislativa, né da fonte regolamentare, né indirettamente dalla fonte contrattuale è possibile individuare come si dovesse espletare il concreto obbligo di vigilanza e controllo di ENAC sulle attività che costituiscono la vita dell'aeroporto". Ricordato, poi, che il P.M. ed il Tribunale si erano rifatti agli artt. 719 e 725 del Codice della navigazione, "come specificativi del contenuto del regolamento, quanto al direttore d'aeroporto, e al Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165 ... per individuare l'esistenza di poteri sostituitivi.. del direttore di aeroporto in capo al responsabile del sistema direzionale.., altrimenti non rinvenibili nel solo regolamento del personale ENAC", e richiamato anche il contenuto degli artt. 13 e 16 D.P.R. 4 luglio 1985, n. 461 ("Recepimento nell'ordinamento interno dei principi generali contenuti negli allegati alla Convenzione relativa all'Aviazione civile internazionale ..."), rilevarono che tale D.P.R. "tratta di poteri tipici del Ministro stesso, finalizzati all'adozione di norme tecniche di carattere generale, valide per tutto il territorio nazionale e per tutti gli aeroporti, senza contenere, neppure implicitamente, alcuna 'delega' di poteri del Ministro ad altri e senza attribuire, e senza che*

sia possibile farlo in via interpretativa, poteri autonomi ad articolazioni centrali o periferiche della pubblica.

Qualora si aderisse a quanto sopra sentenziato e vale a dire che le funzioni assegnate ex art.2 ad ENAC (*regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo*) non contengono alcuna delega di potere alle unità periferiche né possono essere individuate in norme del C.N.A. datate, rimarrebbe comunque la responsabilità omissiva di ENAC (Ente Centrale o in alternativa Ministero dei Trasporti/Ministro) e quindi andava aperto un fascicolo processuale nei confronti di tali soggetti. Cosa che nessun giudice né PM ha preso mai in seria considerazione.

Della serie che se non è esattamente individuato da norme e regolamenti il centro di responsabilità, le omissioni di funzioni delicate e complesse disciplinate dalla legge rendono irresponsabili le organizzazioni cui sono demandate.

E questo delicato aspetto, che nel novellato codice della navigazione aerea ha trovato una sua amplificazione in numerosi articoli che rendono difficilmente individuabile l'authority aeroportuale andrebbe debitamente approfondito e risolto, a nostro avviso, con preciso e chiaro intervento del legislatore.

E questo proprio perché la Cassazione in termini di competenze sostiene con fermezza che "alla luce della specifica normativa e del confronto con gli artt. 719 e 725 cod. nav. si può ... affermare, senza tema di smentita, che, dal 1981 o, se si preferisce, dal 1996, v'era e v'è competenza esclusiva di ENAV nell'emanazione delle regole necessarie per organizzare e consentire l'esercizio del traffico aereo, ivi compreso il movimento degli aerei a terra. Tale competenza non è venuta meno con la trasformazione di ENAV in s.p.a

E' un'affermazione difficilmente condivisibile anche sul piano aeronautico internazionale in quanto non solo smentisce la distinzione netta esistente – quanto all'esercizio del traffico aereo – tra competenze afferenti alla navigazione aerea (DGAC e ENAC) e quelle relative ai servizi del traffico aereo (A.V.) e, segnatamente, al controllo del traffico aereo (ENAV), trasformando ENAV in esclusivo regolatore a tutto campo, ma non tiene conto neanche degli interventi successivi del legislatore che hanno viepiù ampliato il ruolo del regolatore ENAC e circoscritto nettamente a provider quello di ENAV.

La Cassazione aderisce al parere della corte territoriale che, per quanto attiene la circolazione e l'esercizio del traffico aereo, non intravede poteri interdittivi e quindi di ordinanza in capo del direttore di aeroporto in quanto risulterebbero *suppletivi e sostitutivi di quello esclusivo di ENAV.*

La DCA, in sostanza, per questi aspetti non avrebbe obblighi di garanzia sull'esercizio del traffico aereo aeroportuale.

Ci chiediamo noi: visto che nelle condizioni ambientali, meteorologiche e strutturali in cui versava Linate l'8 ottobre 2001, ragioni di sicurezza avrebbero potuto indurre a chiudere l'aeroporto, il giudice dell'Appello e quello della Cassazione non si sono chiesti quale soggetto aeroportuale sarebbe stato competente ad ordinarlo? O anche in questo caso hanno ritenuto che esistesse una norma non scritta tendente ad attribuire questa incombenza ad ENAV?

Gli operatori aeronautici aspettano risposte chiare e attuabili nella quotidiana gestione delle problematiche di uno scalo.

A nulla sono valse su questo punto le argomentazioni, in parte condivisibili, sollevate dal PM nel ricorso promosso contro le assoluzioni di ENAC allorquando in uno dei passaggi sottolinea:

1) "l'istituzione dell'Azienda Autonoma di assistenza al Volo (poi ENAV) non ha abrogato l'art. 719 cod. nav." e, oltre a tale norma, l'art. 792 cod. nav. "attribuisce al direttore la

vigilanza sull'osservanza delle disposizioni relative alla circolazione aerea nell'ambito della circoscrizione aeroportuale ..."; 2) "nella indimostrata, ed errata, equazione (o meglio indistinzione) fra il potere di vigilanza e il potere di regolazione del movimento a terra degli aeromobili, poteri intestati al direttore dell'aeroporto dall'art. 719 cod. nav."; 3) "nel corollario di tale equazione, anch'esso errato, secondo il quale l'istituzione dell'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo (poi ENAV) ..., abbia abrogato anche il potere di vigilanza del direttore su tale servizio ..." "L'errore della Corte d'Appello deriva dalla confusione (o mancata distinzione) fra **regolazione, gestione e vigilanza del servizio del traffico e dei movimenti**, la prima distribuita fra ENAC ed ENAV, la seconda di esclusiva competenza ENAV e la terza di esclusiva pertinenza di ENAC, in base all'art. 2, lett. a), D. Lgs.vo n. 250/1997", ed "il riferimento della Corte d'Appello alle DOP 2/97 ... conferma l'errore in cui essa è caduta ...", giacché "la lettura delle DOP 2/97 conferma la permanenza in capo al direttore: 1) del potere previsto dall'art. 792 cod. nav. ...; 2) del potere di regolazione del movimento degli aeromobili ...".

Non solo, aggiungiamo noi, ma la considerevole confusione di competenze contenuta nelle motivazioni della Cassazione trae origine soprattutto dalla mancata conoscenza e distinzione tra servizi del traffico aereo e servizi di navigazione aerea, di cui sopra.

Ma ancora il ricorrente PM ha colto, a nostro avviso, altre considerevoli contraddizioni nella motivazione. In particolare allorquando sottolinea che: "avendo affermato la sentenza impugnata che "l'attività di coordinamento (ed anche di vigilanza) di ENAC a livello locale nel 2001 si realizzava tipicamente con il potere di ordinanza di cui all'art. 718 cod. nav., che esprime l'innegabile ruolo di massima autorità aeroportuale del direttore, unico soggetto capace di emettere provvedimenti validi per tutti gli utenti dell'aeroporto", "è difficile comprendere come questa affermazione possa conciliarsi con la esclusione di una posizione di garanzia in capo al direttore, affermata dalla Corte in base alla supposta mancanza di norme di dettaglio sulle modalità di espletamento della vigilanza sulla vita aeroportuale".

Ed ancora il ricorrente PM ricorda che "il primo giudice aveva ravvisato la colpa del direttore di aeroporto, una volta preso atto della cessata funzionalità del radar ASMI, nel non aver adottato provvedimenti più restrittivi in tema di movimento degli aeromobili in caso di bassa visibilità, e che la Corte territoriale "perviene invece alla conclusione opposta proprio perché il giudizio di colpevolezza del tribunale presuppone, in capo al direttore, un autonomo potere suppletivo e sostitutivo di quello di ENAV nell'adozione delle procedure operative, potere che l'art. 719 cov. nav. attribuiva effettivamente alla direzione aeroportuale ma che è venuta meno a seguito dell'istituzione dell'ENAV". Rileva che "è evidente che questo passaggio motivazionale è la conseguenza degli errori di interpretazione di legge sopra censurati ...". Saggiunge che "anche alcuni documenti amministrativi e la stessa normativa ICAO smentiscono l'assunto della Corte circa la carenza di potere del direttore di provvedere per eliminare una situazione di pericolo determinata da altrui omissioni o inadeguatezze...".

Ed è, a nostro avviso, effettivamente così. Poteri di vigilanza e controllo se non accompagnati da un potere di intervento sostitutivo non hanno senso.

Dopo una lunga disamina di decisioni della cassazione che fanno risalire all'abrogato regolamento del 1925 la posizione di garanzia del direttore di aeroporto per così dire "a tutto tondo" nella vigilanza delle attività che si svolgono nell'aeroporto soggetto alla sua giurisdizione ed al rispetto, conseguentemente, delle norme di sicurezza che a tale attività devono presiedere, la corte di cassazione effettua una disamina dei provvedimenti legislativi successivi che hanno di fatto mutato radicalmente la posizione a lui assegnata di garante della sicurezza aeroportuale. Attraverso l'emanazione del DPR n.145/1981 e successivi interventi di riassetto organizzativi, a parere dei supremi giudici, tutta la materia riguardante i "movimenti

degli aeromobili sulle aree di manovra" è stata devoluta all'Azienda autonoma di assistenza al volo (poi ENAV), ivi inclusi i "controlli, a terra e in volo, sulla rispondenza agli standard delle radio assistenze e degli aiuti luminosi per l'atterraggio. *“Da quel momento, quindi, tali compiti, originariamente attribuiti dagli artt. 719 e 725 cod. nav. al direttore dell'aeroporto, vennero a questo evidentemente sottratti”.....” ed il potere di emanare le regole e nel disciplinare i movimenti degli aerei anche sulle aree di manovra”* e quindi su tutta l'area aeroportuale – secondo la cassazione – verrebbe assegnato in modo esclusivo ad AAVTAG/ENAV, abrogando ogni attribuzione precedentemente demandata ex art.719 cod. nav.

Anche perché il D. Lgs.vo n. 250/1997, istitutivo dell'ENAC – aggiungono i giudici della cassazione - assegnò a tale ente compiti di "regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo ...", di "razionalizzazione e modifiche delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali ...": anche tali compiti, dunque, vennero sottratti al direttore di aeroporto, originariamente reso responsabile, ai sensi dell'art. 719 cod. nav.

Solo successivamente – sottolinea la corte - con il D.L. n. 237/2004, convertito in L. n. 265/2004, si prefigurò, invece, ENAC "quale unico ente regolatore e garante dell'uniforme applicazione delle norme ...", attribuendogli "le funzioni di regolazione tecnica, controllo..."

La definitiva razionalizzazione sistematica è intervenuta solo con il D. Lgs.vo 9 maggio 2005, n. 96, che ha operato la "Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'art. 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265", peraltro definitivamente eliminando la figura stessa del direttore di aeroporto.

E poi poiché – a dire della cassazione - non è dato rinvenire un obbligo normativamente imposto al direttore di aeroporto di rendere statuizioni impositive - sostitutive nei confronti di ENAV, nell'ambito di un più generale potere di controllo su tale ente da lui esercitabile, si sostiene anche che la soppressa, ma ancora presente figura del direttore di aeroporto **non dispone neanche più dei poteri di ordinanza relativamente all'esercizio del traffico aereo aeroportuale.**

Su questo delicato aspetto occorre che gli enti preposti facciano chiarezza quanto prima presso le organizzazioni periferiche.

Quindi mi pare si possa dedurre che le funzioni attribuite al direttore di aeroporto dal codice quale organo di polizia aeroportuale vadano completamente reinterpretate anche alla luce della modifica apportata dall'art.3 del d.lg.05/96. Non si comprende quindi se egli rappresenti oggi ENAC nella struttura periferica ex art.719 e quindi sia deputato a svolgere attività ispettiva di polizia o, come sostenuto, la *“ posizione di garanzia non può esser tratta dai compiti di vigilanza affidati ad ENAC, nel quale il direttore è inserito, sul mero presupposto del suo rapporto organico con l'ente”*.

Per le considerazioni che precedono la Cassazione ha ritenuto che, il direttore di aeroporto una volta preso atto della cessata funzionalità del radar ASMI di Linate, non disponeva di un potere suppletivo e sostitutivo di quello esclusivo di ENAV onde adottare provvedimenti più restrittivi in tema di circolazione dei veicoli a terra in caso di bassa visibilità", ed il suo controllo poteva ben esplicarsi anche attraverso la semplice richiesta di informative, cui poi far seguire eventuali conseguenti ulteriori determinazioni.

Ma se tale figura è stata funzionalmente sostanzialmente soppressa per quale ragione continua ad essere presente in aeroporto? E' un inutile appesantimento ed un costo aggiuntivo per uno Stato già abbastanza dissanguato? E poi quali sarebbero le sue funzioni residuali sul piano della concretezza operativa di uno scalo? Chi o quale ufficio specifico di ENAC o quale

dirigente è ritenuto personalmente responsabile dell'assolvimento di compiti di "regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo ..."?

Chi rappresenta in Italia l'aerodrome authority? Organismo che l'ICAO ritiene essenziale quale centro di responsabilità aeroportuale. O il nostro Paese ha deciso disattendere gli obblighi derivanti dalla Convenzione di Chicago.

Chi aveva il dovere l'8 ottobre 2001 – i giudici della cassazione trascurano questo importantissimo aspetto – di verificare le abilitazioni dei piloti del CESSNA ad operare in bassa visibilità e la certificazione dell'aeromobile a tali operazioni? Nel fascicolo processuale vi è una copiosa documentazione su questa grave omissione che ha riguardato l'aeromobile in arrivo ed in partenza.

Forse che – nonostante la normativa tecnica e non solo codicistica e legislativa – è molto precisa riguardo alle responsabilità di ENAC e delle sue organizzazioni periferiche si vorrebbe che ENAV svolgesse anche questo compito di regolatore e di certificatore aeroportuale?

Ma se questo fosse l'intento si diano ad ENAV poteri e strumenti per trasformarsi in una sorta di aerodrome authority e si apportino le opportune modifiche al codice della navigazione aerea!

Altrimenti queste argomentazioni potrebbero essere mal interpretate e foriere di un ulteriore elemento di confusione, nel già confuso assetto istituzionale dell'Aviazione Civile Nazionale.

Ma tornando nello specifico dell'evento e degli addebiti mossi al direttore di aeroporto nel giudizio di I° grado, tra i quali l'aver omesso di emanare un'ordinanza contenente un divieto di rullaggio su R6 in bassa visibilità fino al ripristino di adeguati sistemi di protezione della pista, la Corte di Cassazione *“evidenzia che un "tale provvedimento non avrebbe impedito l'evento": "istruendo il Cessna a rullare su R5, il **controllore** si è comportato come se l'ordinanza ci fosse e in maniera conforme a quello che, secondo il giudice di primo grado ... sarebbe potuto essere l'unico provvedimento adottabile dal **direttore d'aeroporto**. Tutto ciò che è seguito all'iniziale corretta istruzione al rullaggio non ha più nulla a che vedere con l'esistenza o meno di un'ordinanza in proposito. Il Cessna si trovò per sbaglio su R6, non fece capire e **il controllore** non capì dove esso si trovasse Insomma, anche in presenza di un divieto a rullare su R6 in bassa visibilità, il movimento del Cessa e l'equivoco con **il controllore**, oltre all'assenza del radar di terra - non imputabile al direttore di aeroporto - avrebbero ineluttabilmente portato al disastro così come s'è verificato”*.

Non vedo come possano essere condivise da un esperto aeronautico queste argomentazioni, in quanto è di tutta evidenza che un provvedimento restrittivo avrebbe dovuto essere accompagnato dalla conseguente apposizione di segnaletica **inequivoca** all'imbocco dell'R6, provenendo dall'ATA, quali indicazioni di **NO ENTRY** o quanto meno una grande scritta **STOP** o ancora, estrema ma utile ratio, una scritta al suolo di avvertimento tipo **RUNWAY AHEAD** (cosa presente in numerosissimi aeroporti basta essere un viaggiatore per rendersene conto) e altre indicazioni di chiusura anche luminosa all'imbocco del raccordo stesso che non sarebbero sfuggite anche al più disattento dei piloti. Ed in merito a questo aspetto – che investe un discorso di agibilità aeroportuale e non di gestione dei movimenti sull'area di manovra – diviene difficile sostenere l'incompetenza del direttore di aeroporto.

D'altro canto sono argomentazioni che stridono anche con le giustamente rilevate **omissioni dei dirigenti della SEA** relativamente alla segnaletica aeroportuale in quanto la cassazione conviene con i giudici dell'appello che *“la causa dell'errore va primariamente ravvisata nell'assenza di segnalazioni a terra ben visibili al momento della biforcazione dei due percorsi R5 ed R6, tanto più per essere gli unici elementi identificativi del raccordo R6 per*

un lungo tratto. Solo col difetto di percezione visiva del segnale, alla luce delle citate conversazioni, si spiega l'errato instradamento del Cessna ...", e "non è rilevante l'osservazione contenuta in sentenza circa l'assoluta noncuranza del pilota rispetto alla cancellazione di un tratto di linea gialla in direzione R6 dopo la biforcazione ..., anche perché a quel punto la biforcazione era già stata superata e l'errore di instradamento già avvenuto, proprio a causa della scarsa visibilità dei markings".

Molto vi sarebbe da dire su motivazioni che necessitano di un urgente chiarimento sul piano istituzionale e legislativo.

Anche perché occorre prestare la massima attenzione a quanto sta avvenendo in talune aule giudiziarie – all'interno delle quali – in assenza di precisazioni dei vertici dell'Aviazione Civile, sorgono equivoche interpretazioni sulle regole tecniche cui gli operatori aeronautici si devono attenere (vedi sentenza processo per l'incidente di Cagliari del 24/02/2004).

Non solo ma anche iniziative mirate ad innalzare il livello di sicurezza del volo nel nostro Paese, come il dl.gs sul reporting volontario, possono essere compromesse da disinvolti contatti tra autorità giudiziaria ed ANSV attraverso i quali i PM chiedono ed ottengono dall'Agenzia i nominativi di consulenti tecnici di fiducia di questa per la successiva nomina a CTU (vedi relazione introduttiva del PM nella prima udienza del processo per l'incidente di Ronchi dei Legionari del 20/04/04).

Come si può incoraggiare un reporting volontario su inconvenienti e mancati incidenti se poi chi investiga sulle cause si potrebbe identificare con chi investiga sulle responsabilità? Non l'abbiamo capito. Qualcuno ce lo spieghi.

Vanno in sostanza rivisti e rinnovate le modalità operative di alcuni Enti nonché il management stesso se poco incline al necessario cambiamento culturale.

Sono tempi in cui oltre ai convegni ed alle passerelle, indubbiamente utili a dare visibilità personale a chi è solo alla ricerca affannosa di questa, occorrerebbe forse inventarsi una sorta di **consulta dell'Aviazione Civile** nell'ambito della quale, in modo estremamente operativo e positivo, le varie componenti istituzionali e le forze sociali /associazionali si confrontino per definire competenze e ruoli onde poi, sulla base di proposte concrete, attivarsi presso i competenti organismi parlamentari per apportare le necessarie modifiche al Codice della Navigazione Aerea che risente, a nostro avviso, nella sua ultima revisione, di un approccio più cattedratico che operativo e pragmatico.

La confusione non può che generare altra confusione....e vantaggi per chi non merita. Regole certe sono alla base delle civiltà più evolute.