

Regole incerte in un sistema giuridico certo: prendere coscienza ed intervenire

Celebrato l'ennesimo scacco alla professione del controllo del traffico aereo. Una decisione che, certo, non aiuta il sistema assistenza al volo.

Il 17 Marzo u.s. il Tribunale Penale di Cagliari ha condannato due controllori del traffico aereo in servizio a Cagliari avvicinando alla pena di tre anni di reclusione (ridotti ad anni 2 per la scelta del rito abbreviato), nonché, in solido, al pagamento di una provvisoria di € 75.000 (per responsabilità civile) e delle spese processuali.

Una sentenza che ha creato sbigottimento e reazioni non solo tra i controllori e tutte le loro organizzazioni sindacali, ma anche tra i piloti, operatori aeronautici e di diritto.

Il verdetto di colpevolezza (così come si evince dai verbali del dibattimento, pur in attesa della motivazione) si è incentrato in particolare sul fatto di aver autorizzato, sia pure a richiesta del pilota, un avvicinamento a vista notturno (Visual Approach) *“senza fornire al pilota stesso tutte le informazioni necessarie sull'orografia del territorio”*.

In realtà il comportamento del personale addetto al controllo del traffico aereo è stato conforme a quanto previsto dalla normativa e dai regolamenti tecnici in materia di servizi di controllo del traffico aereo, così come sostenuto dagli stessi superesperti che la Procura della Repubblica di Cagliari aveva designato come propri consulenti tecnici.

Le informazioni di carattere topografico sull'orografia del terreno, che il controllore avrebbe ommesso di comunicare al pilota, in realtà fanno parte di condizioni aggiuntive relative al visual approach notturno emanate da ENAC in indirizzo - cui **i piloti** devono attenersi nelle fasi di pianificazione e condotta del volo – e sono state rese note all'utenza (piloti) attraverso una disposizione diretta alle sole Direzioni di Circostrizione Aeroportuale ed alle Società di Navigazione Aerea.

In particolare in data 20 giugno 1991 l'allora “Direzione Generale dell'Aviazione Civile” del Ministero dei trasporti con foglio n°41/8880/AM.O, avente per oggetto il “Visual Approach”, specificatamente indirizzato a tutte le Direzioni Circostrizionali Aeroportuali (DD.AA.CC.) e, per opportuna estensione, alle Società di Trasporto Pubblico Passeggeri (TPP) e Trasporto Pubblico Merci (TPM) dettava le **condizioni a cui i piloti dovevano attenersi** in sede di pianificazione e condotta del volo per poter effettuare dei visual approach notturni in Italia in sicurezza.

Il contenuto di tale documento, a firma del Capo Servizio Navigazione Aerea Com.te Mauro Benvenuti, era il seguente:

“Ad integrazione di quanto disposto nel DOC 4444-RAC/501/12, anno 1985 i piloti dei velivoli delle Società di TPP e TPM potranno effettuare “Visual Approach” notturni alle seguenti condizioni:

1) Dopo aver seguito uno specifico corso di addestramento sui fenomeni connessi con il volo a vista notturno, con particolare riferimento alle illusioni visive.

2) Dopo aver ottenuto le necessarie informazioni, in relazione al tipo di avvicinamento, in funzione delle condizioni orografiche del terreno, nei dintorni dell'aeroporto di destinazione (ciò in funzione delle necessità, mediante video tapes, slides, ricognizioni, briefing, informazioni sulle cartine di avvicinamento e/o ogni notizia relativa ad ostacoli, orografia o possibili fenomeni illusivi).

3) Nell'impossibilità di effettuazione della procedura strumentale.

4) *Avendo a bordo un trasponder con Modo C efficiente ed una radio altimetro funzionante e regolato per un avviso evidente ad almeno 500 ft AGL*

5) *Con almeno 5 Km di visibilità, ceiling riportato superiore alla quota di inizio procedura e continuo contatto visivo con il terreno.*

Le presenti condizioni di effettuazione del Visual Approach notturno dovranno essere inserite nel manuale operativo di compagnia, tra le norme operative di volo, ed essere oggetto di trattazione in sede di ricorrenti training.

Il Visual Approach notturno potrà essere effettuato, soddisfatte le condizioni di cui sopra, a partire dall'emissione di opportuno Notam, da parte dell'A.A.A.V.T.A.G. (Azienda Autonoma Assistenza Volo Traffico Aereo Generale, ora ENAV)”.

E' di tutta evidenza che le suddette condizioni aggiuntive, che comunque non sono contenute nella regolamentazione tecnica che disciplina la resa del servizio del controllo del traffico aereo in ambito nazionale ed internazionale, non sono mai state portate alla conoscenza dei controllori del traffico aereo. Tant'è che a questa Associazione risulta in modo documentale che – nonostante le insistenze personali di qualche funzionario ENAV dell'epoca per conoscere e diffondere il contenuto di detta direttiva – correttamente DGAC prima e ENAC in seguito, hanno insistito nell'argomentare che il contenuto della stessa non rientrava nelle competenze AAAVTAG/ENAV in quanto materia contenuta in documenti (Annesso 6 e JAR OPS1) di esclusiva spettanza degli equipaggi di volo e delle Società di Navigazione Aerea (per l'inserimento nei manuali operativi di compagnia)

In realtà corre l'obbligo sottolineare, con una nota di rammarico, che né ENAC, né ENAV, né AMI - nell'esercizio delle rispettive funzioni loro spettanti di “regulator” e “provider” dei servizi di controllo del traffico aereo in Italia - in quattro anni, nonostante i solleciti a mezzo stampa provenienti dall'ANACNA, hanno ritenuto di far chiarezza sulle norme in vigore sul visual approach e su tutta una serie di manchevolezze nella produzione normativa che hanno portato a processare 2 innocenti controllori.

In proposito va sottolineato come la normativa italiana sul “Visual Approach” cui si dovevano attenere i controllori militari di Cagliari è contenuta nel *Manuale dei Servizi del Traffico Aereo* (ed.1998), dell'Aeronautica Militare Italiana (I.T.A.V.).

Nella parte IV (Servizio di Controllo di Avvicinamento), nella sez. 9 *Avvicinamenti a Vista*, era riportato:

“Sezione 9 - Avvicinamenti a vista

9.1 *Su proposta del controllore o su richiesta del pilota, un volo IFR può essere autorizzato a condurre un avvicinamento a vista a condizione che il pilota sia in grado di mantenere il riferimento visivo con il terreno, e:*

– *il ceiling riportato sul bollettino (MET-REPORT dell'aerodromo) sia a/o al di sopra del livello di avvicinamento iniziale pubblicato della procedura strumentale assegnata all'aeromobile; o*

– *il pilota dichiari, allorquando raggiunto il livello di avvicinamento iniziale, ovvero in qualsiasi punto della procedura di avvicinamento se già iniziata, che le condizioni meteorologiche sono tali da fargli ritenere che l'avvicinamento a vista e l'atterraggio potranno essere completati con ragionevole certezza.*

9.6 *Sul territorio nazionale, durante le ore della notte l'avvicinamento a vista è consentito al solo traffico commerciale e di lavoro aereo alle condizioni stabilite dalla DGAC, con le disposizioni n° 41/88/9/AM.O e 41/8880/AM.O, entrambe datate 20/6/1991.”*

I controllori condannati hanno verificato che sussistessero le condizioni di cui ai punti 9.1 e 9.2, con scrupolosa insistenza, così come si evince dagli atti del processo ed in particolare dalla registrazione delle comunicazioni radio.

Certamente non era loro data alcuna possibilità di riscontrare il contenuto delle condizioni fissate dalla DGAC per gli equipaggi di volo dell'aviazione commerciale e di lavoro aereo di cui al punto 9.6 che, per quanto sopra menzionato, la Direzione Generale stessa aveva deciso giustamente non rientrare nelle competenze del CTA.

Riscontro di quanto affermato può essere facilmente estrapolato non solo dalla relazione peritale dei 5 consulenti tecnici del PM, ma anche dalle documentazioni acquisite da ANSV nel corso dell'inchiesta amministrativa aperta subito dopo l'incidente.

ANSV che, inspiegabilmente, a nostro avviso, in modo oggettivamente censurabile, è venuta meno al suo dovere istituzionale di accertare tempestivamente le reali cause all'origine della sciagura aerea avvenuta nel lontano febbraio 2004, onde poter fare opera di prevenzione (a tutto campo) scongiurando – come nel caso di specie – che potessero sussistere dubbi sulle **cause tecniche** dell'evento.

Infatti l'Agenzia ad oggi non ha ancora reso pubblica la relazione tecnica cui era tenuta per legge e pur tuttavia aveva diffuso, all'indomani dell'incidente, raccomandazioni che escludevano qualsiasi coinvolgimento dei CTA e che quindi facevano presupporre che, quanto meno, fosse stata elaborata una prima relazione tecnica da cui far discendere le raccomandazioni di sicurezza in parola.

Si rammenta, per inciso, in proposito alla tempistica di elaborazione e diffusione delle relazioni tecniche da parte dell'Agenzia per gravi sciagure aeronautiche (tralasciando quelle svolte su di una miriade di incidenti di gravità minore), che in occasione del disastro aereo di Linate dell'8 ottobre 2001, ANSV ha prodotto tra il 2002 ed il 2004 ben tre relazioni tecniche (iniziale, intermedia e finale) l'ultima delle quali, depositata presso il Tribunale Penale di Milano nel corso di una delle ultime udienze del processo di I° grado.

ANACNA ritiene che questo atteggiamento inspiegabilmente passivo di fronte al dramma umano di seri professionisti e delle loro famiglie, protrattosi per più di 4 anni, abbia in certo qual modo anche condizionato i magistrati inquirenti e giudicanti, i cui dubbi non sono riusciti a fugare neppure i consulenti tecnici nominati dal PM, ma verosimilmente, una doverosa puntualizzazione da parte dei vertici istituzionali dell'Aviazione Civile sulle reali competenze degli addetti ai lavori, avrebbe sortito ben altro effetto.

ANACNA, dopo la inadeguata e non condivisa sentenza della Suprema Corte di Cassazione per l'incidente aereo di Linate che ha usato nel valutare le ipotesi di errore umano pesi e misure diverse a seconda dell'Ente di appartenenza, non può rimanere insensibile alle innumerevoli pressioni dei propri associati che reclamano norme certe e chiara definizione delle competenze.

L'abnorme e immotivata, a nostro avviso, espansione di responsabilità dei controllori in Italia merita risposte precise in merito agli obblighi che incombono sugli stessi nell'assolvimento delle loro delicate funzioni.

Ed è per tali ragioni che in assenza di appropriate note di chiarimento che i controllori civili e militari sono stati invitati da ANACNA ad astenersi, tranne in casi eccezionali (es.emergenze), dal rilasciare visual approach.