



Seminario

“Sinistri aeronautici: rischi e responsabilità”

Consiglio dell'Ordine Avvocati di Roma 5 Aprile 2013

• www.stasa.it



“La giurisprudenza dell’ultimo decennio - prevalenza della norma penale sulle regole tecniche internazionali e comunitarie – impatto su compiti e responsabilità degli operatori aeronautici”

Comunicazione del *Dott. Bruno Barra - Presidente S.T.A.S.A.*

INDICE

- **Introduzione**
- 1. DISASTRO AEREO DI LINATE DEL 2001**
- 2. INCIDENTE AEREO DI CAGLIARI DEL 2004**
- 3. INCIDENTE AEREO DI RONCHI DEI LEGIONARI DEL 2004**

INTRODUZIONE

Allo straordinario sviluppo tecnologico in campo aeronautico non ha fatto e continua a non far riscontro un analogo modernizzazione dell'ordinamento giuridico e del sistema giudiziario nazionale.

I disastri aviatori quali quelli di Linate 2001 e Cagliari 2004 , in particolare, (vedi motivazioni delle sentenze della Cassazione 22614/08 [\[All.1\]](#) e 2019/2010 [\[All.2\]](#), e il sinistro aeronautico di Ronchi dei Legionari (sentenza Tribunale Gorizia 206/2012 [\[All.3\]](#)) hanno messo in luce una certa inadeguatezza dell'ordinamento giuridico italiano a recepire sia la normativa internazionale e comunitaria che principi di *just culture* (cultura aeronautica mirata alla prevenzione incidenti).

Conferme se ne sono avute da alcuni audit ICAO (*Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP*) svolti in questi ultimi anni presso le Istituzioni Italiane e da frequenti rilievi UE che da anni ci relega per questi aspetti tra gli ultimi 6 dei 27 Paesi dell'Unione.

Recenti verdetti si sono appalesati in contrasto con le direttive UE 94/56 [\(All.4\)](#) e 03/42 sul reporting [\(All.5\)](#) nonché con il REGOLAMENTO (UE) n.691/2010 (definizione di uno schema sulle *performance* dei Servizi della Navigazione Aerea-[All.6](#)) e con il REGOLAMENTO (UE) N. 996/2010 (Reg. su inc./acc.investigations-[All.7](#))

Le motivazioni di alcune sentenze sembrano voler riscrivere le norme tecniche che disciplinano la navigazione aerea ed i servizi ATS.

Appare costante una certa inadeguatezza a recepire sia la normativa internazionale e comunitaria che le raccomandazioni affinché si sviluppi, in ciascuno Stato, una cultura appropriata a rendere il complesso ambiente dell'Aviazione Civile libero da intendimenti meramente persecutori.

Ma d'altro canto tutto ciò rispecchia la arretratezza del nostro ordinamento giudiziario in genere, come annualmente denunciato dal Presidente di turno della Corte di Cassazione nella relazione con la quale inaugura l'anno giudiziario. In tale prestigioso contesto è stato confermato, di recente, che in tema di giustizia il nostro Paese è tra gli ultimi nella graduatoria mondiale (nei dati del 2009 era collocato dopo l'Angola e il Gabon "al 156° posto su 181").

1. DISASTRO AEREO DI LINATE DEL 2001

Il giorno 8 Ottobre 2001 ha avuto luogo, presso l'aeroporto di Milano Linate, uno tra i disastri aeronautici a terra di maggiore gravità che la storia dell'aviazione mondiale conosca: l'impatto tra un velivolo privato ed un aeromobile dell'aviazione commerciale che ha causato la morte di 118 persone e la cui dinamica di evento può sufficientemente essere rappresentata (relativamente alle movimentazioni degli aeromobili) dalla ricostruzione di ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza Volo).[\(All.8\)](#)

Nell'immediatezza del fatto la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano ha dato corso, ovviamente, ad un'indagine, all'esito della quale ha richiesto il rinvio a giudizio di alcuni dei responsabili, in sede locale, tra i quali il controllore del traffico aereo, di alcuni dirigenti dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) e dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV), nonché di SEA S.P.A., Società di Esercizio Aeroportuale che gestisce l'aeroporto di Linate.

Parallelamente l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo avviava un'inchiesta tecnico amministrativa sull'evento.

Unico tra i soggetti imputati privo di cariche dirigenziali e/o rappresentative all'interno di alcun Ente veniva ad essere il Controllore del Traffico Aereo in servizio, titolare della posizione GND (movimenti aeromobili sull'area di manovra aeroportuale), la mattina dell'8 Ottobre 2001.

Unico elemento di certezza emerso sin dalle indagini preliminari era costituito dalla fatiscente condizione dell'aeroporto milanese all'epoca dell'incidente in particolare:

- la segnaletica, orizzontale e verticale, era inadeguata, insufficiente, non conforme agli standard normativi, talora suscettibile di indurre in errore;
- il sistema di luci, necessario per gestire alcune delle movimentazioni a terra (ad esempio: stop bar luminose, ausili visivo luminosi per operazioni in bassa visibilità) non era conforme agli standard normativi;
- **il radar, necessario - in ogni condizione meteorologica, anche in ragione dell'alta densità di traffico aereo movimentato - per localizzare gli aeromobili sull'area di manovra aeroportuale era stato dismesso, non c'era più.**

A fronte di tali emergenze obiettive, all'Autorità Giurisdizionale è stato demandato il compito di accertare le responsabilità delle persone fisiche che operavano all'interno dei singoli enti, in ordine all'accaduto.

Attraverso tre gradi di giudizio si è pervenuti al verdetto finale della Suprema Corte di Cassazione.

La Cassazione nel motivare le condanne per il disastro aereo di Linate dell' 8 ottobre 2001 ha in sostanza, relativamente agli aspetti trattati in questo seminario, introdotto alcune novità nel valutare rischi e responsabilità nei sinistri aeronautici:

- interpretazione *praeter legem* istituzionale delle competenze relativamente all'Aviazione Civile Italiana assegnando al *provider* (ENAV) compiti del *regulator* (ENAC) e mescolando le incombenze degli investigatori di ANSV a quelle dei

consulenti del Giudice e sancendo, di fatto, che in Italia non esiste un *Aerodrome Authority*;

- assunto per il quale un operatore aeronautico, pur se in possesso di adeguata professionalità, può essere ritenuto colpevole ed essere punito in quanto privo di una sorta di “capacità ad intuire l’eventualità del prodursi di un rischio”.

La suprema Corte di Cassazione ha depositato il 5 giugno 2008 i motivi per i quali ha confermato, in toto, il giudizio della Corte di Appello del Tribunale di Milano.

Al controllore del traffico aereo – condannato unitamente ad altri sette responsabili ai vari livelli organizzativi di ENAV e SEA – è stata confermata la condanna a tre anni comminata dalla Corte di Appello.

Una prima considerazione generale.

Nel mondo aeronautico troppo frequentemente si associano le cause dei sinistri alla sola responsabilità dell’ultimo operatore del così detto *front line*.

Le falle sistemiche che hanno contribuito al prodursi di un disastro assumono sì un rilievo, ma sempre di secondo piano rispetto a colui che viene ritenuto il principale artefice dell’evento.

Una sentenza che ha placato – ma non è sembrato del tutto – la sete di giustizialismo di alcuni, ma certamente non ha soddisfatto le aspettative di giustizia e verità di tanti altri.

Ma vediamo perché e quali ragioni ci inducono a ritenere che questo verdetto sia il prevedibile risultato di ritardi e colpevoli inadempienze del nostro Paese in tema di modernizzazione dell’ordinamento giuridico nonché della palese violazione delle direttive europee/ICAO in materia di *just culture* e quindi della inadeguata opera di prevenzione incidenti in funzione del miglioramento della sicurezza del volo in Europa.

I motivi della sentenza 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.

Dando per scontato che si conosca la dinamica del più tragico disastro aereo dell'aviazione italiana (collisione in pista a Linate per l'intrusione di un CESSNA CITATION 525 A durante il decollo di un BOEING MD 87 della SAS), ci soffermeremo brevemente solo sui principali addebiti mossi all'operatore di prima linea (il controllore del traffico aereo) anche se ci sono sembrate molto discutibili tutte le altre condanne comminate ai dirigenti ENAV.

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 pista 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 ([ALL.9](#)).

1.1 LE COLPE DEL CONTROLLORE

Quanto al controllore la Suprema Corte , ha fundamentalmente condiviso la ricostruzione dei giudici dell'Appello.

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 ha ridimensionato drasticamente tutti gli apodittici rilievi che il 1° 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 delle istruzioni rese dal controllore stesso al pilota.

L'unica colpa attribuibile al controllore per la quale gli è stata confermata la pena comminata in appello è stata che il rapporto del pilota di una scritta apposta su di un raccordo aeroportuale (non si sa da chi e quando) e non nota a piloti e controllori e che non aveva alcun significato per i piloti che percorrevano il raccordo diretti alla pista, proprio perché non ne erano destinatari, avrebbe dovuto allertare il controllore ed impedire che il velivolo, senza averne l'autorizzazione, invadesse una pista attiva provocando una strage (118 vittime).

La Cassazione ha affermato in proposito che:” .. *nessun pilota, in condizioni normali e sapendo dove si trovava, avrebbe comunicato alla Torre un rapporto che non poteva essere tale...*”.

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 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".

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

Questo è il quesito fondamentale che ci poniamo, non potendo entrare in questa sede nei particolari di un copioso fascicolo processuale che comprende tre gradi di giudizio e due distinti processi (uno celebrato con rito normale e l'altro abbreviato).

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 un anomalo tentativo di indirizzare inizialmente, ad arte, l'opinione pubblica verso un utile e unico capro espiatorio, quale certezza è mai emersa nelle successive fasi di giudizio che in effetti nella sala di controllo fosse chiaramente pervenuto al controllore un messaggio di chiamata che la Cassazione ha ritenuto che dovesse quanto meno per lui rappresentare un campanello d'allarme?

In realtà nessuno.

La difesa del controllore aveva insistentemente 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 per la prima volta a quattro anni dal disastro aereo.

Ma inutilmente.

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

1.2. IL PESO DELLE CONSULENZE TECNICHE

Un recente servizio di *National geographic channel* proposto da Sky il 5 e 12 ottobre 2012 – pur nella incompletezza ricostruttiva – ha messo in luce **significative lacune processuali** per le quali forse sarebbe stato opportuno si procedesse ad una immediata revisione del processo di Linate anche per rispetto dei parenti delle vittime, prime fra tutte: **il ravvedimento del CTU perno dell'accusa.**

Lacune che non si sarebbero manifestate, se il **Tribunale di Milano** durante le indagini preliminari ed il giudizio di I° grado (rito normale ed abbreviato) non avesse **derivato dalla figura di un solo consulente, quello scelto dalla Pubblica Accusa, le proprie cognizioni tecniche** senza avvalersi, come avviene di norma, di una propria consulenza tecnica, non di parte, predisposta da un adeguato collegio peritale.

Consulente tecnico che successivamente, ha ispirato in appello una rilevante parte del castello accusatorio del Sostituto Procuratore Generale.

Infatti neppure i secondi giudici disponevano di adeguato supporto consulenziale sulla dinamica di evento 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 equilibrata qualificazione giuridica delle situazioni.

Non si può dimenticare in proposito che il perito del collegio giudicante dell'Appello 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.

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, irritualmente, quelli **tratti dalla Relazione Finale di ANSV alla cui redazione ha contribuito sempre lo stesso consulente.**

In riferimento anche a quanto appena osservato è legittimo ritenere che un incarico consulenziale tanto delicato possa essere esperito in termini adeguati solo allorquando i periti siano in possesso di 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.

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 è 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 l'ordinamento della Repubblica Italiana 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?

Uno dei massimi esperti nazionali di sicurezza del volo ha definito *“la perniciosa categoria degli **“esperti aeronautici 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 aeronautici multidisciplinari” dei Pubblici Ministeri, 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 Dentesano in Convegno ANACNA del 6 aprile 2006)

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

Recentemente nel contesto del sopra richiamato **REGOLAMENTO (UE) N. 996/2010** [\(ALL.7\)](#) vi è l'indicazione che gli investigatori di incidenti aerei debbano essere formati, addestrati ed abilitati a questa difficile professione secondo un tracciato comune a tutti i Paesi dell'UE.

Una lista di specialisti che godano di unica certificazione europea su cui si è impegnata in questi mesi la UE.

Su iniziativa della JCTF di EUROCONTROL ha preso il via la formazione di un Pool internazionale di *Aviation Safety Experts* a supporto delle Autorità Giudiziarie (*prosecutor expert course*). L'organizzazione Europea per la Sicurezza della Navigazione Aerea ha anche in animo di promuovere corsi di specializzazione in sinistri aeronautici per avvocati.

Ancora, Eurocontrol (Organizzazione Europea per la sicurezza della navigazione aerea) nel maggio 2012 ha approvato una “*model prosecution policy*” mirata alla prevenzione incidenti che prevede il perseguimento di interessi pubblici afferenti alla sicurezza del volo attraverso il superamento degli interessi individuali delle parti in causa per un evento. Prevede altresì un più stretto coordinamento tra le attività di *safety* mirate accertare le cause di incidenti e mancati incidenti (in Italia ANSV-ENAC) e quelle giudiziarie svolte per accertare le responsabilità.

1.3 CONSIDERAZIONI FINALI

- Sin dall’inchiesta preliminare il processo di Linate ha violato quanto contenuto nelle direttive 94/56/EC ([ALL. 4](#)) and 2003/42/EC ([ALL. 5](#)), all’epoca in vigore, come ebbe modo di segnalare l’Associazione Professionale dei Controllori del Traffico Aereo (ANACNA) alla Commissione Europea, relativamente alla distinzione tra inchieste tecniche amministrative e inchieste giudiziarie (vedi oggi anche in proposito raccomandazioni del citato **REGOLAMENTO UE N. 996/2010**) nonché al ruolo ed alla competenza degli investigatori.
- Le motivazioni stesse della discutibile condanna dell’operatore aeronautico del “*front line*”, il controllore, considerato adeguato professionista dalla Corte d’Appello, appaiono in netto contrasto con le raccomandazioni ICAO ed UE che intendono bloccare il proliferare di inutili criminalizzazioni e l’apertura automatica dei procedimenti giudiziari a carico di piloti, controllori del traffico aereo, funzionari aeroportuali e di altro personale addetto alle operazioni di volo (quali meccanici ed ingegneri) a seguito di disastri o incidenti aeronautici, in quanto l’apertura automatica di tali procedimenti giudiziari è prassi diffusa presso alcuni Stati contraenti.

- Analoghe dichiarazioni a quelle dell'ICAO sono state rilasciate, tra i tanti altri, dalla Commissione Europea e dal Consiglio, da EUROCONTROL, dal Presidente del NTSB, dall'ECA, dall'ERA, dall'IFALPA, dall'IFATCA.
- Egualmente inadeguate appaiono le motivazioni della condanna definitiva se confrontate con la definizione della *just culture* fornita da Eurocontrol e condivisa dall'ICAO¹ (*“Una cultura per la quale gli operatori di prima linea o altri non vengano puniti per azioni, omissioni o decisioni da essi adottate, che siano proporzionali alla loro esperienza e addestramento, ma nella quale non sono tollerate gravi negligenze, violazioni intenzionali o atti dolosi”*). La Corte infatti non ha messo in discussione esperienza e professionalità del controllore ed il non aver percepito come segnale d'allarme un qualcosa che é al di fuori della normativa e della prassi operativa, non può certamente essere considerata gravissima negligenza o addirittura volontaria consapevolezza.
- L'inadempienza dell'Italia e l'insufficienza del suo *“legal system”* nonché di una cultura adeguata emergono anche a seguito dell'esito dell'audit ICAO svolto in Italia nel 2006 e dal *“Performance Review Report – PRR 2008”* di EUROCONTROL.

¹ L'ICAO ha raccomandato l'inserimento nell'Annesso 13 della seguente definizione di “just culture”: *« a just culture is defined as one in which front-line operators or others are not punished for actions, omissions or decisions taken by them that are commensurate with their experience or training, but where gross negligence, willful violations and destructive acts are not tolerated»*.

2. INCIDENTE AEREO DI CAGLIARI

Il 17 Marzo 2008 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).

L'accusa è stata di aver cagionato per colpa, consistita in imprudenza, negligenza, imperizia e inosservanza di norme di comune esperienza e di quelle specifiche regolanti la materia, la caduta di un aeromobile C500 volo ospedale in particolare per aver autorizzato, sia pure a richiesta del pilota, un avvicinamento a vista notturno (Visual Approach) senza fornire al pilota tutte le informazioni necessarie sull'orografia

Una sentenza che ha creato sbigottimento e reazioni non solo tra i Controllori e tutte le loro organizzazioni sindacali e gran parte delle Istituzioni aeronautiche, ma anche tra i piloti, gli operatori aeronautici e di diritto.

Il verdetto di colpevolezza (si legge in motivazione) si è incentrato in particolare sul fatto di aver autorizzato, sia pure su richiesta del pilota, un avvicinamento a vista notturno (Visual Approach) *“senza fornire al pilota stesso tutte le informazioni necessarie sull'orografia del terreno”*.

Il comportamento del personale addetto al controllo del traffico aereo, in realtà, è stato conforme a quanto previsto dalla normativa ICAO (Doc 4444) e nazionale (AIP e *Manuale dei Servizi del Traffico Aereo* dell'Aeronautica Militare Italiana) che non fanno cenno ad alcuna condizione aggiuntiva per il *visual notturno*, così come peraltro sostenuto dagli stessi superesperti - che la Procura della Repubblica di Cagliari aveva designato come propri consulenti tecnici - da ENAC, da ANSV e dall'Aeronautica Militare, in corso di giudizio.

Le informazioni di carattere topografico sull'orografia del terreno, che il controllore avrebbe omesso di comunicare al pilota, fanno parte di condizioni aggiuntive

relative al *Visual Approach* notturno emanate, in data 20 giugno 1991, dall'allora Direzione Generale dell'Aviazione Civile (D.G.A.C.) del Ministero dei Trasporti con foglio n.° 41/8880/AM.O², specificatamente indirizzate 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) relativamente alle condizioni a cui i piloti dovevano attenersi **in sede di pianificazione e condotta del volo** per poter effettuare in sicurezza *Visual Approach* notturni in Italia.

Gli atti processuali hanno appalesato che le suddette condizioni aggiuntive non erano contenute nella regolamentazione tecnica che disciplina la resa del servizio del controllo del traffico aereo in ambito nazionale ed internazionale, né sono mai state portate alla conoscenza dei controllori del traffico aereo, tant'è che alle richieste dell'allora AAAVTAG (ora ENAV S.p.A.) di conoscere e diffondere il contenuto di detta direttiva, correttamente la D.G.A.C., prima, ed ENAC, in seguito, hanno insistito nell'argomentare che il contenuto della stessa non rientrava nelle competenze AAAVTAG/ENAV, in quanto materia contenuta in documenti internazionali (Annesso 6 dell'ICAO e JAR OPS1 dell'U.E.) di esclusiva spettanza degli equipaggi di volo e delle Società di Navigazione Aerea.

L'AMI, alle cui dipendenze sono i controllori del traffico aereo condannati, dopo un atteggiamento di giustificabile cautela nel corso del I giudizio, ha sostenuto e difeso l'operato dei suoi dipendenti ottenendo per gli stessi, nei due successivi gradi di giudizio, il patrocinio dell'Avvocatura dello Stato.

² Direttiva 41/8880/AM.O. "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:

- ✓ Dopo aver seguito uno specifico corso di addestramento sui fenomeni connessi con il volo a vista notturno, con particolare riferimento alle illusioni visive.
- ✓ 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, riconoscizioni, briefing, informazioni sulle cartine di avvicinamento e/o ogni notizia relativa ad ostacoli, orografia o possibili fenomeni illusivi**.
- ✓ Nell'impossibilità di effettuazione della procedura strumentale.
- ✓ 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
- ✓ 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 Aero Generale, ora ENAV)"

La normativa italiana sul “Visual Approach” cui si dovevano attenere i Controllori militari di Cagliari, contenuta nel *Manuale dei Servizi del Traffico Aereo* (ed. 1998) dell’Aeronautica Militare Italiana, non fa alcun cenno alle condizioni aggiuntive in parola.

I Controllori condannati hanno verificato che sussistessero le condizioni fissate dal manuale militare, di cui sopra, con scrupolosa insistenza, così come si evince dagli atti del processo, in particolare dalla registrazione delle comunicazioni radio. Riscontro di ciò e dell’impossibilità da parte degli stessi di rilevare il contenuto delle condizioni fissate da D.G.A.C./ENAC per gli equipaggi di volo può essere facilmente estrapolato non solo dalla relazione peritale dei cinque consulenti tecnici del Pubblico Ministero, ma anche da alcune raccomandazioni diffuse dall’Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV) nel corso dell’inchiesta amministrativa aperta subito dopo l’incidente.

La Corte d’Appello del Tribunale Penale di Cagliari, il 18 marzo 2010 ed in soli 100 minuti di udienza, ha convalidato la condanna comminata nel primo grado di giudizio (3 anni ridotti a 2 per la scelta del rito abbreviato).

Da rilevare che il Pubblico Ministero, in questa occasione, **era lo stesso accusatore del primo grado di giudizio.**

Nonostante il resoconto asettico e *super partes* del giudice relatore, il PM ha ribadito punto per punto il castello accusatorio che egli stesso aveva costruito nel primo grado di giudizio.

L’arringa efficace e circostanziata dell’Avvocato dello Stato non è riuscita ad evitare che la Corte – con modalità sorprendenti – confermasse la condanna.

Il processo instaurato sin dalle fasi preliminari, è apparso un esagerato tentativo di criminalizzazione di professionisti che hanno operato con diligenza, nella circostanza, per quanto asserito proprio dai consulenti della Pubblica Accusa, che

hanno ritenuto il comportamento dei controllori conforme a quanto previsto dalla normativa e dai regolamenti tecnici in materia di servizi di controllo del traffico aereo.

La sentenza di condanna ha confermato la mancanza di volontà istituzionale dell'Italia di adeguarsi alle sollecitazioni provenienti dalle più autorevoli organizzazioni aeronautiche mondiali nonché alle direttive europee ed ICAO, mirate ad incoraggiare lo sviluppo di una **corretta cultura (just culture)** e la creazione di un ambiente libero dal rischio di punizione in quanto non incentrato sulle colpa dei componenti il sistema (addetti alle operazioni di prima linea) ma volto a garantire una esauriente e regolare interscambiabilità dei fatti riguardanti la sicurezza.

Le motivazioni della sentenza sono state pubblicate a tempo di record e probabilmente l'accelerazione con la quale si è voluto concludere questo giudizio potrebbe aver svolto una notevole influenza sulle argomentazioni prodotte che risultano costellate di errori, contraddizioni ed assunti che non trovano alcun riscontro sia nelle norme aeronautiche che nello svolgimento dei fatti.

La Corte di Cassazione il 10 dicembre 2010 ha rigettato il ricorso presentato dall'avvocato dello Stato della difesa ed ha confermato la sentenza di condanna della Corte di appello di Cagliari.

La Suprema Corte, in poche ore di consiglio, ha azzerato, a nostro avviso, gli "standard" ICAO in materia e ha fatto arretrare di più di mezzo secolo la normativa aeronautica nazionale.

E' stato inferto così un colpo mortale all'ATC ed al processo di modernizzazione avviato dall'Europa attraverso REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO REGOLAMENTO N. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE

Anche in questa occasione l'arringa della difesa efficace e circostanziata non è riuscita ad evitare che la Corte di Cassazione confermasse una condanna ritenuta ingiusta – nei precedenti gradi di giudizio - dalla comunità aeronautica internazionale.

La principale argomentazione dibattuta in aula ha riguardato prevalentemente – come nelle precedenti fasi processuali – la improvvida **Direttiva 41/8880/AM.O** che, erroneamente, in tre gradi di giudizio si è ritenuto abbia dettato condizioni aggiuntive per l'effettuazione del VSA notturno in Italia.

In realtà tale direttiva – che tra l'altro era indirizzata alle sole società aeree nazionali - non era più in vigore nel nostro Paese all'epoca dei fatti, perché abrogata, nella sostanza, da successive disposizioni nazionali (DGAC-ENAC) ed europee (JAR-OPS).

Vi è poi da ribadire, ancora una volta, che il contenuto della **Direttiva 41/8880/AM.O** era stato fatto pervenire ad altri soggetti aeronautici ma non ai controllori del traffico aereo militari né all'A.M., *Regulator e Service Provider* per gli aeroporti di competenza.

Come quindi detta direttiva non conosciuta dai controllori imponesse loro, per quanto argomentato dalla Corte di Appello di Cagliari ,“...omissis...*di verificare in modo puntuale la capacità del pilota di eseguire non una generica procedura di avvicinamento a vista ma quella in concreto necessaria per giungere in sicurezza all'aeroporto di destinazione*”, non è dato comprendere.

Le norme tecniche nazionali ed internazionali ed i provvedimenti legislativi che si sono succeduti dal dopoguerra ad oggi (Codice Navigazione Aerea incluso) - mirati a fissare compiti e responsabilità degli Enti che cui è stato assegnato l'incarico di fornire i servizi ATS al traffico aereo civile in Italia (A.M., A.A.A.V.T.A.G. e ENAV) – escludono tale eventualità.

Con palmare evidenza detti compiti afferiscono ad uffici specifici cui sono devolute funzioni di regolazione, vigilanza e controllo sulle attività di Aviazione Civile nel loro

complesso (in proposito non sono mancate da parte dei giudici dell'appello abnormi confusioni tra i compiti dell'ATC (controllo del traffico aereo) e quelle dei funzionari dell'allora DCA (direzione civile di aeroporto).

In tale quadro non si vede di quali poteri e strumenti possa disporre il CTA (controllore traffico aereo) per accertare “ ...omissis... *la differenza sostanziale esistente tra un pilota che a priori poteva ritenersi esperto di atterraggi a Cagliari Elmas e un pilota della cui esperienza nulla si sapeva*”.

In proposito la difesa ha sostenuto che se tale accertamento eccede la sfera di signoria dei controllori del traffico aereo, non si può fondare sulla base di tale direttiva la sussistenza di una **posizione di garanzia** preordinata alla tutela della sicurezza del volo in generale, in base al **principio della corrispondenza tra il dovere di impedire un evento ed il potere di impedire lo stesso**.

Infatti per quanto contemplato dalla direttiva in questione, la Corte d'appello ha attribuito al CTA la responsabilità di accertare la sussistenza delle cognizioni tecniche e della capacità del pilota in relazione allo specifico addestramento prescritto per il volo *visual* notturno.

La Corte territoriale, però, ha omesso di indicare di quali poteri e strumenti possa disporre il CTA per verificare in modo puntuale la capacità del pilota di eseguire, non già una generica procedura di avvicinamento a vista, ma quella in concreto necessaria per giungere in sicurezza all'aeroporto di destinazione.

E' di altrettanta evidenza, viceversa, che sono altri gli organi che, disponendo dei poteri e degli strumenti necessari ai fini della verifica di siffatte capacità, sono titolari delle relative competenze e responsabilità (ENAC, Direttore dell'aeroporto, etc.) certamente rientranti nel novero delle funzioni di regolazione, vigilanza e controllo sulle attività di aviazione civile nel loro complesso.

Ove i CTA fossero tenuti, in base a specifiche norme (allo stato attuale inesistenti nel contesto aeronautico mondiale), a verificare il livello di capacità, abilità e

conoscenza dell'utente pilota, attraverso la modalità di domande schematiche e brevi, dovrebbero essere assicurate le seguenti condizioni: 1) competenza professionale dei CTA assimilabile a quella degli ispettori di volo di ENAC e possesso delle necessarie licenze aeronautiche; 2) strumenti ed informazioni necessarie atti a verificare che i piloti siano abilitati a svolgere le operazioni richieste e gli aeromobili impiegati siano certificati per le stesse; 3) disponibilità di informazioni relative al soggetto ai comandi dell'aeromobile (italiano o straniero) in relazione alla sua esperienza di navigazione aerea dell'area nell'ambito della quale viene prestato il servizio di controllo del traffico aereo.

Nello specifico la verifica a concedere il VSA era doverosa da parte del controllore ed è stata fatta sulla base delle norme tecniche cui i controllori dovevano attenersi che sono fissate dal doc 4444 e dal Manuale Operativo dell' AM (che le ricalca puntualmente) che non hanno nulla a che vedere con l'impianto normativo - di non competenza dell'ATC - cui i giudici hanno inteso richiamarsi.

Anche la Corte di Cassazione è parsa pretendere da un "controllore del volo" che questi, dalla sua postazione di terra, verifici che il pilota abbia tutte le abilitazioni al volo previste prima di autorizzarlo ad effettuare una qualsiasi procedura e che in mancanza della disponibilità del suo libretto personale di volo si rivolga a DGAC/ENAC, per verificarne il possesso, prima di autorizzarlo alla procedura.

In tale contesto i giudici dell'appello avevano fatto riferimento a processi di formazione dell'autorizzazione che si svolgono nell'ambito di attività amministrative che, per i tempi ed i modi di attuazione, nulla hanno a che vedere con l'attività dei controllori, condizionata dall'immediatezza dei tempi di reazione richiesti.

Ma – a prescindere dalla sua incompetenza funzionale in materia - il controllore continua ad esser visto come un qualsiasi burocrate d'ufficio che prima di rilasciare un'autorizzazione/istruzione/concessione dispone di ampi lassi temporali ed organizzazione che gli consentano di verificare tra le carte e quindi certificare.

La incredibile “presunzione” che nel nostro Paese esista, nell’ambito dell’Aviazione Civile, un sistema di controlli incrociati tra professionalità diverse, differentemente formate ed abilitate, disciplinate da norme diverse, tale da porre in condizioni un soggetto di effettuare verifiche e valutazioni *tout court* sulle capacità di altro soggetto, senza avere a disposizione strumenti cognitivi, sembrerebbe avvalorato dalla decisione della Cassazione.

Questo preoccupante verdetto finale sancisce **una posizione di garanzia illimitata dei controllori** che fuoriesce dai canoni, come sostenuto dalla difesa, per cui **il criterio fondamentale per la determinazione delle posizioni di garanzia nelle organizzazioni complesse deve essere quello della corrispondenza fra poteri e doveri.**

Ora le Istituzioni preposte, alla luce di un giudicato finale che fa giurisprudenza, si sono sentite obbligate, in certo qual modo, ad intervenire onde chiarire a tutti i controllori (civili e militari) se debbano attenersi ai compiti loro assegnati dalle condivise norme internazionali o conformarsi a comportamenti che, in assenza dei relativi poteri, di fatto impedirebbero di rendere il servizio, non solo in presenza di richieste di VSA, ma anche in tutte quelle circostanze nelle quali sembrerebbe doveroso – alla luce delle conferme della Suprema Corte – una verifica di capacità, abilitazioni dei piloti e certificazioni degli aeromobili impiegati.

La Suprema Corte avrebbe dovuto – a nostro sommo avviso – prestare più attenzione a quali potrebbero essere le devastanti conseguenze di un verdetto che rivoluziona le competenze aeronautiche nel nostro Paese.

2. 1. INTERVENTI DELLE ISTITUZIONI

Impatto di un verdetto che rivoluziona le competenze aeronautiche nel nostro Paese e primi interventi delle Istituzioni

L'AM è intervenuta, responsabilmente, inibendo il VSA in tutti gli spazi aerei di propria giurisdizione.

ENAC è intervenuta con lettera del Presidente al Ministro dei Trasporti affinché gli uffici legali del dicastero, in coordinamento con l'omologo Ufficio della Difesa, si facciano promotori *"di un apposito provvedimento legislativo che chiarisca definitivamente la esclusività e la prevalenza delle norme internazionali e comunitarie nella complessa materia dei servizi di navigazione aerea"* e recepisca, in campo penale, i principi della *just culture* (ndr. nel senso di evitare troppo facili criminalizzazioni per errori non intenzionali di professionisti che svolgono attività a così detto rischio autorizzato) . *Ciò al fine superiore di incoraggiare lo sviluppo di una corretta cultura e di creare un ambiente libero dal rischio di punizione in quanto non incentrato sulle colpe dei componenti il sistema (addetti alle operazioni di prima linea) ma volto a garantire una esauriente e regolare interscambiabilità dei fatti riguardanti la sicurezza"*.

ENAV (su sollecitazione delle OO.SS) si è attivata con la costituzione di un tavolo tecnico (unitamente ad AMI e ENAC) sospendendo temporaneamente il VSA anche negli spazi aerei di propria giurisdizione, in attesa, di un provvedimento legislativo a sanatoria posto in essere da un GDL inter istituzionale (MIT,AMI,ENAC,ENAV).

2.2. BOZZA ARTICOLO UNICO COD.NAV.

Il GDL legislativo inter istituzionale è pervenuto, al termine dei lavori, a concepire una bozza di articolo da inserire nel Codice della Navigazione – Parte aerea che, a parere degli estensori, potrebbe ulteriormente chiarire compiti, attribuzioni e conseguenti responsabilità degli operatori aeronautici.

La norma proposta è ancora in fase di discussione ed approfondimenti, pertanto la si riproduce di seguito senza formulare ulteriori commenti.

I compiti e le attribuzioni del personale di cui agli artt.732, primo comma, lettera a) cod.nav. e 733, primo comma, lettera a) cod.nav., sono disciplinati dalla normativa tecnica nazionale, adottata ai sensi dell'art. 690, primo e secondo comma, cod.nav. ([ALL. 10](#)), dalla normativa adottata da ENAC nell'esercizio delle funzioni di cui all'art. 687 cod.nav. e dalla normativa emessa dall'Unione Europea.

L'osservanza della normativa tecnica di cui al comma precedente esonera da responsabilità il personale di cui agli artt.732, primo comma, lettera a) cod.nav. e 733, primo comma, lettera a) cod.nav

3. PROCESSO DI RONCHI DEI LEGIONARI - MOTIVAZIONI DELLA SENTENZA - IMPORTANTI VALUTAZIONI DEL COLLEGIO SULLA CONFIGURAZIONE DEL DISASTRO AEREO E SULLA DEFINIZIONE DI “VOLO”

3.1. I FATTI

Il giorno 20 aprile 2004, l'aeromobile MD-82 marche I-DAWR, con a bordo 92 passeggeri e 6 membri di equipaggio, operante il volo AZA 1357, veniva autorizzato dal controllore APP di Ronchi dei Legionari ad un avvicinamento a vista ed atterraggio sulla pista 09 dell'aeroporto in presenza di una visibilità di 10 chilometri. L'equipaggio del volo AZA 1357, dopo l'atterraggio, riceveva dal Controllo di Torre (TWR) l'istruzione a procedere verso il piazzale dell'aerostazione e l'aeromobile si immetteva sul raccordo B.

L'aeromobile impattava con l'ala destra con un autocarro che si trovava posizionato, per lavori, in prossimità dell'area asfaltata a Ovest del piazzale antistante l'aerostazione esattamente in corrispondenza del percorso “veicolare”, a circa 70 m. dalla fine del raccordo B.

3.2. CONSIDERAZIONI SULLE MOTIVAZIONI

Il PM che ha formulato l'imputazione ha richiesto il rinvio a giudizio di 15 imputati sostenendo si fosse in presenza di un **disastro aereo (art.449 c.p.) causato da una colpa di sistema** (diversi imputati hanno cooperato). Causa primaria l'omessa chiusura del raccordo B.

Si è discettato sull'aspetto configurativo del “DISASTRO”: per la Cassazione *“si deve essere al cospetto di un **evento distruttivo di proporzioni straordinarie** atto a produrre gravi effetti dannosi e l'evento deve determinare un pericolo per la vita e l'integrità di un numero indeterminato di persone (senza che sia richiesta l'effettiva verifica)”*.

Per alcuni difensori l'art.449 andrebbe interpretato nel senso che per ricorrere l'ipotesi di disastro aereo base (I° comma) vi dovrebbe essere la caduta di un aereo (cosa non verificatasi), mentre l'ipotesi aggravata di cui al II° comma verrebbe in considerazione quando l'aeromobile è anche adibito al trasporto di persone.

Tesi considerate dal Collegio giudicante suggestive, ma non condivisibili in quanto non si rinviene alcun divieto normativo all'inclusione di eventi diversi dalla caduta dell'aereo ai fini della configurazione di un disastro purché abbiano in sé quel **carattere scioccante** ed insito un **fattore di rischio** dalle conseguenze incontrollabili per l'incolumità di più persone.

Il punto dirimente per il Collegio è un altro: accertare se in concreto **tale collisione** abbia cagionato un **pericolo per la pubblica incolumità**. Ove non sia sorto, si discuterà solo di responsabilità civili, sempre che non sussistano gli estremi di cui all'art.1123 Cod.Nav.(danneggiamento con pericolo colposo di naufragio o di disastro aviatorio).

La Corte ha condiviso le tesi difensive di assenza di tale pericolo per una serie di ragioni (fuori uscita di cherosene a temperatura non infiammabile, assenza di scintille, ferite lievi di soli 11 passeggeri, posizione sicura dell'aeromobile su pavimentazione etc.).

Il Collegio sposa poi la tesi che non si possa poi parlare di **caduta di aeromobile allorquando l'aeromobile non è in volo**. Il Collegio richiama quindi le varie definizioni di volo (art.966 Cod.Nav., Convenzione di Roma del 1952 – [ALL.11](#), Allegati Tecnici ICAO 1, 6, 14 etc.).

In buona sostanza tutti gli imputati sono stati assolti per il reato di disastro aereo (art. 449 c.p.) perché il fatto non sussiste, nel mentre **per le violazioni** di cui agli articoli 1112 e 1121 Cod.Nav. (Esecuzione o rimozione arbitraria e omissione di

segnali e condizioni di maggiore punibilità) è scattata la **prescrizione** per 11 degli accusati, vale a dire **per tutto il personale aeroportuale**.

Il Collegio, nelle motivazioni, ha dato **una risposta positiva all'efficacia normativa degli Allegati tecnici alla Convenzione di Chicago** (al di là del loro recepimento formale) per la loro generalizzata applicazione e per l'obbligatorietà loro attribuita dagli addetti aeronautici. **Le norme ICAO hanno avuto – a parere dei Giudici - il merito di colmare lacune normative interne prodotte dall'inerzia governativa.**

Quanto alla **definizione di volo**, il Collegio ha convenuto su **quella contenuta nella Convenzione di Roma (ALL.11)**, considerando non risolutiva la definizione fornita dall'art. 966 Cod.Nav. (*«L'aeromobile si considera in volo dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle di **approdo**»*).

il Collegio ha infatti ritenuto che si possa *"affermare che la fase del volo comprende il tragitto che l'aereo compie dal momento in cui, posto sulla pista di decollo, inizia quella tipica brusca accelerazione e si stacca dal suolo, sino al momento in cui atterra, compiendo una decisa frenata che determina una sensibile riduzione di velocità"*. **Dal disimpegno della pista inizia la fase del rullaggio.** Da questo momento **l'aeromobile** si comporta né più né meno come *"un'automobile"* muovendosi sulle ruote.

Questa argomentazione unitamente alle dotte dissertazioni sul disastro aereo o innominato hanno indotto, verosimilmente, il Collegio ad assolvere piloti e controllori. Dovendosi escludere **il disastro** tutti gli imputati vanno assolti per tale titolo di reato, perché **il fatto non sussiste**.

Ma la **mancata chiusura** del raccordo B (sul quale erano in corso dei lavori) e **l'assenza di segnaletica**, nonché la mancata emissione del NOTAM sono da ritenersi

per il Collegio le **omissioni fondamentali** che non possono essere giustificate da chiusure tattiche ritenute inefficaci.

Il Collegio ha poi sottolineato la **posizione di garanzia del Direttore di aeroporto** ex art.718 Cod.Nav. più rilevante rispetto a quella degli altri imputati cui è stata contestata la **violazione** degli artt.1112 (Esecuzione o rimozione arbitraria e omissione di segnali) e 1121 Cod.Nav. (Condizioni di maggiore punibilità) per omissione dolosa di segnaletica aeroportuale e altre misure e quindi impossibilità di adottare una pronuncia assolutoria **per tutti gli altri accusati delle medesime violazioni** (Società di Gestione FVG SPA, Funzionari ENAC, Funzionario ENAV, Ditta Appaltatrice lavori, Direttore e Coordinatore Lavori) per i quali il Collegio ha imposto la **declaratoria di estinzione per prescrizione**.

In buona sostanza tutti gli imputati sono stati assolti per il reato di disastro aereo (art. 449 c.p.) perché il fatto non sussiste, nel mentre per le violazioni di cui agli articoli 1112 e 1121 Cod.Nav. è scattata la prescrizione per 11 degli accusati, vale a dire per tutto il personale aeroportuale ad eccezione dei piloti e dei controllori per i quali, per le ragioni esposte, l'assoluzione è stata piena.

3.3. RICADUTE SU COMPITI E RESPONSABILITA' DEI VARI SOGGETTI AEROPORTUALI

Una sentenza che muta profondamente lo scenario delle **responsabilità penali**, in ambito aeroportuale, dei soggetti di maggior spicco: **piloti e controllori del traffico aereo**. Esaminiamo perché.

Gli studiosi americani parlano di **overcriminalization**, in campo aeronautico, per indicare appunto un fenomeno socio-politico incentrato sulla punizione del presunto colpevole di ogni incidente, che caratterizza molti ordinamenti contemporanei e che si manifesta nell'aumento vertiginoso delle sanzioni penali e nella progressiva

scomparsa della linea di confine tra diritto penale e diritto civile: il primo attrae nella sua orbita violazioni tradizionalmente sanzionate tramite gli strumenti civilistici (o tramite la sanzione amministrativa).

L'attività aeronautica nel nostro Paese fino ad oggi, non è sfuggita certamente a questo quadro d'insieme poiché dopo ogni incidente, ha preso avvio – quasi sempre - un **processo penale**.

Il più delle volte inoltre, questi processi si concludono con una pronuncia di **condanna**.

Il facile ricorso al diritto penale sembra aver fagocitato ogni possibile strumento di prevenzione, trasformando la politica di **regolamentazione dei rischi aeronautici** in una politica di **criminalizzazione dei rischi** che potrebbe influire *sia* sulla reale coerenza ed interpretazione delle norme emanate dall'Autorità di regolamentazione, vigilanza e controllo dell'aviazione civile, *sia* sull'efficacia di una tempestiva e corretta analisi interpretativa delle componenti tecnologiche, umane, organizzative e procedurali relative alla dinamica degli incidenti la cui competenza è demandata alle Autorità di investigazione sulla sicurezza (safety), così come previsto dall'ICAO e dalla legislazione europea in materia di sicurezza della navigazione aerea.

Nel nostro Ordinamento manca infatti, ancora oggi, una legge specifica che regoli in maniera chiara competenze e responsabilità assegnate al personale di prima linea (Piloti, Controllori del traffico aereo, funzionari aeroportuali), in particolare collegando le professionalità e l'interazione dei relativi compiti espletati alle distinte specificità degli adempimenti tecnico-operativi disciplinati dagli standard del settore aeronautico, spesse volte non così immediatamente declinabili, o percepibili, dall'autorità giudiziaria in assenza di una diretta competenza scientifica in materia.

Negli incidenti aerei la rilevanza della colpa penale al di sopra di ogni ragionevole dubbio – anche per gli incidenti in cui non vi siano state vittime come quello di

specie – si è andata gradatamente attenuando rispetto all'esigenza di risarcire i danneggiati, facendo aumentare in modo sempre più crescente il rischio per tutto il personale aeroportuale, Piloti e Controllori del Traffico Aereo inclusi, di essere sottoposti a un procedimento penale che persegue fini diversi da quelli cui è destinato, trasformandolo in uno strumento persecutorio per assicurare, a ogni costo, il risarcimento dei danni.

Orbene nelle motivazioni della lucida ed innovativa sentenza del Collegio del Tribunale di Gorizia, per la prima volta si affrontano con una moderna visione le problematiche che afferiscono alle ripartizioni di responsabilità tra addetti di prima linea (2 piloti e 2 controllori) e tutto il rimanente personale aeroportuale.

Per piloti e controllori, in questa lungimirante ottica, non sussiste alcuna ipotesi di reato connesso con l'assolvimento di compiti inerenti l'attività di volo e di gestione ordinata del traffico aereo (loro demandati per legge e regolamenti, per lo più internazionali e recepiti di fatto in Italia da oltre cinquant'anni) in quanto nella fattispecie esaminata, in armonia con la regolamentazione internazionale in vigore, l'incidente non ha riguardato il "volo" in quanto tale.

Secondo il Collegio infatti sulla base delle convenzioni internazionali (Convenzione di Roma del 1952) "*si può affermare che la fase del volo comprende il tragitto che l'aereo compie dal momento in cui, posto sulla pista di decollo, inizia quella tipica brusca accelerazione e si stacca dal suolo sino al momento in cui atterra, compiendo una decisa frenata che determina una sensibile riduzione di velocità. Da quest'ultimo momento in poi, disimpegnata la pista di atterraggio ed iniziata la fase di rullaggio, non vi è alcuna ragione perché l'aereo debba essere considerato in volo, dal momento che lo stesso si comporta come un'automobile, servendosi delle ruote per portarsi fino al piazzale in cui scenderanno i passeggeri e/o verranno scaricate le merci ed utilizzando i freni per diminuire la propria velocità*". Ed ancora "Una simile nozione è del resto coerente con la ratio della norma, dal momento che il

legislatore ha inteso punire con maggiore severità quei comportamenti che causano un più grave pericolo per la pubblica incolumità e, sotto quest'ultimo profilo, non vi è dubbio che un simile pericolo sia causato dalla discesa dell'aereo in maniera incontrollata, a prescindere dalle concrete ragioni che l'hanno determinata”.

In conclusione nel mentre ha rilievo e permane la responsabilità penale per tutti coloro che devono contribuire a rendere, in particolari circostanze, sicuro ed efficiente il sistema aeroportuale del trasporto aereo (nello specifico: Società di Gestione FVG SPA, Funzionari ENAC, Funzionario ENAV, Ditta Appaltatrice lavori, Direttore e Coordinatore Lavori) onde **non esporre la circolazione aerea a pericoli**, non sussiste perseguibilità penale ma, eventualmente, solo civile e/o amministrativa, nei confronti di coloro (piloti e controllori) che venissero coinvolti in un incidente, senza vittime, riguardante la movimentazione di aeromobili e automezzi su vie di rullaggio, raccordi e piazzali, incidenti che, secondo il collegio - e per noi correttamente - non riguardando la fase “volo”, vanno trattati alla stregua di un qualsiasi incidente automobilistico e non possono essere fatti rientrare nella disciplina fissata dal Codice della Navigazione - Parte Aerea.

Ove questa innovativa pronuncia trovasse conferme giurisprudenziali, evidenti sarebbero le ricadute anche sul piano assicurativo.