

Cari colleghi ,

come tutti ormai ben sapete i due controllori in servizio a Decimomannu sono stati condannati in via definitiva dalla Corte di Cassazione per l'incidente aereo avvenuto sui monti dei Sette Fratelli il 24 febbraio 2004. In tutti questi anni ANACNA ha seguito da vicino la vicenda e ha informato costantemente il mondo aviatorio nazionale ed internazionale sulla sua evoluzione. Recentemente anche il Sindacato ATMPP ha commentato la sentenza definitiva attraverso un comunicato che però mi ha dato l'impressione di un approccio piuttosto superficiale alla questione.

Due passaggi in particolare mi hanno colpito, il primo è quando si lascia intendere che i CTA italiani condannati dal 1979 ad oggi non siano "degli innocenti a cui nulla poteva essere rimproverato"; mi astengo dal formulare considerazioni sui casi di Capoterra e Linate, altri più autorevoli di me lo hanno già fatto ed eventualmente continueranno a farlo, ma sul recente caso di Cagliari posso dire, avendo personalmente assistito a tutte le udienze e avendo letto e riletto le sentenze nonché tutto ciò che ha riguardato il processo che, in tutta coscienza, Scatena e Caponigri SONO innocenti.

Detto questo, possiamo discutere sul perché invece siano stati condannati. Indubbiamente la normativa scritta in maniera "criptica" (come ha riconosciuto il Giudice di primo grado) ha avuto un ruolo importante ed ha fornito a chi giudicava il pretesto per arrivare a determinare una colpa. Ma qui arriviamo al secondo punto dolente del comunicato: "i Giudici altro non potevano fare che applicare i principi dell'ordinamento italiano .... i Giudici hanno solo vagliato quanto era in AIP".

Permettetemi di dire che le cose non stanno assolutamente così; cosa potevano fare i Giudici? Beh, innanzitutto potevano dar retta alle conclusioni sull'incidente fornite dai periti DA LORO NOMINATI i quali, senza ombre, hanno riferito che i CTA hanno lavorato in maniera conforme alla normativa vigente.

Questo, in un paese normale, avrebbe dovuto far sì che neppure iniziasse un procedimento penale nei loro confronti, ma a Cagliari i Giudici si sono eretti a " periti peritorum " e hanno sconfessato i consulenti da loro stessi nominati: caso unico al mondo, che io sappia.

Viene poi citata nel comunicato ATMPP la famigerata nota 41/8880 ma non nella sua interezza e non viene ricordato, a beneficio soprattutto dei più giovani che all'epoca dei fatti non avevano ancora la cuffia in testa e che quella norma non l'hanno mai vista, che la nota era solo citata ma non esplicitata in AIP, che era scritta solo in lingua italiana mentre tutto il contenuto dell' AIP è bilingue, che era indirizzata esplicitamente alle Direzioni Aeroportuali e alle Compagnie Aeree, che dal 1991 al 2004 nessun CTA italiano ne era mai venuto a conoscenza, che la 41/8879 invece è stata riportata per intero.

Non è stato detto che nel punto che riguardava l'orografia erano elencate, e non a mero titolo esemplificativo come sostenuto dal Giudice di Primo Grado (la lingua italiana è pur sempre la lingua italiana) le possibili fonti di informazione per i piloti e tra queste non era citata l'ATC.

Ritenere i CTA incriminati destinatari o comunque tenuti all' osservazione dei contenuti della 41/8880 rappresenta certamente una "forzatura" che i Giudici non erano tenuti a fare, ma che hanno consapevolmente deciso di fare.

Proprio perché si è arrivati alla determinazione della condanna in maniera così "forzata" le due sentenze (e la terza non sarà diversa) contengono poi nelle loro motivazioni argomentazioni che non c'entrano con i capi di imputazione e soprattutto altre affermazioni che condizioneranno la nostra professione, tutte dovute probabilmente alla "enfasi della ricerca del colpevole" come efficacemente sostenuto dall'Avvocatura di Stato.

Chi ha scritto il comunicato ha letto le motivazioni delle sentenze? Quella di Secondo Grado in particolare (che poi è stata confermata in Cassazione) è scritta in modo arruffato e confusionario, ripete all'infinito le stesse cose, confonde addirittura i CTA con l'Ufficio Traffico ENAC (pag. 75), e in entrambe si sostiene che non è vero che in un Visual la separazione dagli ostacoli è competenza del pilota, che il CTA deve differenziare i comportamenti in base alla nazionalità del pilota (pag. 40 primo g.) e potrei continuare oltre.

Nelle sentenze ci sono scritte cose incredibili che da oggi in poi costituiranno la base per i prossimi giudizi per cui prima di affermare che i Giudici "hanno solo vagliato quanto era in AIP" ci penserei bene. Ancora una cosa: sia nei dibattimenti che nelle motivazioni si è glissato su un altro punto della nota 41/8880 ossia quello che

prevedeva la possibilità di effettuare un visual durante le ore della notte solo “nell’ impossibilità di effettuare una procedura strumentale”. Perché? Non era tutto più facile?

Il velivolo poteva certamente eseguire una procedura strumentale quindi il visual non lo poteva effettuare. Punto. Invece di acrobatiche ricostruzioni sarebbe bastato questo.

E’ mia opinione che non si è voluto minimamente dar peso a questo punto per non SCREDITARE la norma stessa in quanto è evidente che sia assurdo consentire una procedura introducendo al contempo delle condizioni capestro che di fatto la impedirebbero nel 99,9 % dei casi. Siamo sempre sicuri che i Giudici non potevano fare altro ?

Detto questo, ben venga una presa di coscienza da parte di tutti che la situazione giuridica che riguarda la nostra professione è giunta ad un punto di non ritorno, ma più che intraprendere iniziative volte “ad armonizzare la normativa ai principi del diritto del nostro Paese” credo che sarebbe opportuno armonizzare i principi del Diritto del nostro Paese alle PROFESSIONALITA’ A RISCHIO CONSENTITO per non consentire più “forzature” in grado di alzare ogni volta l’asticella.

Capisco che sia quasi una “mission impossibile” ma almeno è un fatto positivo che ANACNA non sia più sola ad affrontare questi argomenti e auspico, seppur consapevole delle enormi difficoltà, che qualcosa si possa muovere nel nostro mondo e che ad esempio, per rimanere nello specifico, ENAV AMI ed ENAC prendano atto che la normativa sul VISUAL in Italia (e solo in Italia) è cambiata e che non essendoci più i presupposti stessi per la procedura questa venga ufficialmente vietata.

Non avendo più né stima né fiducia in ANSV, il cui colpevole e gravissimo silenzio durato oltre 5 anni ha sicuramente pesato molto sulla vicenda giudiziaria dei nostri colleghi (per inciso, nella sua più che tardiva ricostruzione, anche ANSV concorda nel non ritenere assolutamente i CTA quali destinatari della nota 41/8880) non mi aspetto da essa raccomandazioni tese a negare l’autorizzazione a condurre avvicinamenti a vista. L’ AMI lo ha già fatto per Cagliari e immagino che dopo l’ uscita delle motivazioni della sentenza di Cassazione estenderà il divieto a tutto il suolo nazionale, visto che ha sostenuto e continua a sostenere con convinzione l’operato dei suoi uomini. Se poi dovessero perdurare atteggiamenti pilateschi da parte delle istituzioni chiamate a regolamentare saremo ben lieti nell’associarci “dal basso” a qualsiasi iniziativa volta a salvaguardare la nostra incolumità giuridica, seguendo estensivamente quanto ANACNA sta già raccomandando da anni per il visual e non solo.

Grazie per l’attenzione.

28 dicembre 2010

Gianni Capaccioli  
CTA di Cagliari Elmas