

Gent.ma ANACNA,

desideravo esprimere i miei più sentiti ringraziamenti a questa Associazione che mi ha saputo supportare in modo adeguato, idoneo ed appropriato, per tentare di fronteggiare una "controparte" troppo più importante e più potente del sottoscritto.

Sono uno dei due controllori del traffico aereo militare di Decimomannu che, per essere stato presente, in qualità di "Capo Turno", mentre venivano applicate le norme tecniche sull'avvicinamento a vista, presso la sala operativa di "Cagliari Avvicinamento", la notte del 24 febbraio 2004, è stato condannato a 3 anni di reclusione, ridotti poi a 2 (ai sensi dell'art. 442 c.p.p.), con la sospensione condizionale della pena e ad una provvisoria di 75.000,00 euro.

Un ringraziamento particolare al Presidente dell'ANACNA, il Dott. Bruno Barra, che è sempre stato costantemente al mio fianco con il cuore, con il pensiero, e con l'anima, durante questi 7 anni di peripezie giudiziarie "kafkiane".

E un pensiero sincero e affettuoso va a Massimo Petrella, con cui ho condiviso momenti professionali di sofferenza ma anche di proficuo lavoro.

Naturalmente voglio ribadire il mio ringraziamento anche all'Aeronautica Militare Italiana, per tutto il supporto che mi ha saputo dare e che mi sta continuando a fornire, allo scopo di poter fronteggiare, al meglio, l'esito di questa sentenza che mi ha colpito nel corpo, nello spirito e nell'anima.

Concordo pienamente con quanto sostenuto dalla mia Forza Armata "*... la conoscenza delle motivazioni della sentenza costituirà la base per una valutazione più approfondita, in merito alle eventuali azioni da porre in essere, a tutela di tutto il personale operante nel comparto del traffico aereo che ha sempre garantito e continuerà a garantire l'efficace e sicuro svolgimento del volo civile e militare*".

Ritengo che la nostra sconfitta sia figlia (principalmente, ma non solo) di un sistema giuridico che non è in grado di percepire e valutare i comportamenti degli operatori di "front line", sottoposti a normative tecniche nazionali ed internazionali complesse ed articolate, che richiedono una specifica competenza per gli aspetti tecnici, non sempre di facile comprensione.

E quando questa comprensione è richiesta dagli uomini di legge, dagli "*uomini della strada*", ci troviamo a dover intavolare e fronteggiare un "*dialogo tra sordi*", dove giungere ad una equa e corretta interpretazione degli eventi aeronautici diventa, pressoché, impossibile.

Non voglio assumermi l'onere di individuare i correttivi o i rimedi ad un sistema (giuridico ed aeronautico) che presenta evidenti falle, ogniqualvolta si tenta di instaurare un dialogo proficuo e comprensibile tra tutti i settori che interagiscono con il mondo aeronautico. Lascio ad altri, più competenti del sottoscritto, questo arduo compito.

C'è solo una cosa che vorrei puntualizzare. Ho già avuto modo di leggere e ascoltare, nelle reazioni iniziali alla sentenza giuridica ma anche durante tutto il procedimento, protrattosi per quasi 7 anni, alcuni "tecnici" del mondo aeronautico nazionale, che esternano giudizi non sempre sereni e senza conoscere compiutamente l'argomento e dimostrando, così, di essere tragicamente simili a quei Giudici che mi hanno già giudicato.

Mi amareggia, ad es., leggere su un documento redatto dall'A.T.M.P.P., ("*Considerazioni dopo la sentenza definitiva di Cagliari*"), che "*... Questa decisione ci addolora ma non ci sorprende in quanto allineata con un orientamento, ormai consolidato da oltre venticinque anni Ciò che invece ci stupisce è la posizione di quanti hanno deciso di attaccare a testa bassa l'operato dei magistrati ... a cosa serve attaccare i giudici che altro non potevano fare che applicare i principi dell'ordinamento italiano?*"

Ritengo, viceversa, che bisognerebbe rimanere estremamente sorpresi (e indignati) ogniqualvolta un operatore ATC venga coinvolto e/o condannato ingiustamente.

Nel mio caso specifico, e' divertentissimo vedere che si continua a blaterare e a discettare sulla nota N° 41/8880 del 1991 (riportata in AIP-Italia, alla data dell'incidente, nell'ambito della procedura del Visual Approach notturno).

A chi fosse rivolta, come e quando doveva essere applicata, come doveva essere pubblicata, chi doveva fare cosa, etc. etc.

Forse non tutti sanno che il Prot. 41/8880, come ha esposto l'ENAC agli inquirenti, in data 1° febbraio 2005, è un documento attinente il " *Visual Approach "notturno" che, nel 1991, è consentito agli **operatori nazionali** di aviazione commerciale e di lavoro aereo, alle condizioni di cui al foglio 41/8880/AM*" (Atti processuali).

Il volo ospedale, la sera del 24 febbraio 2004, era in esercizio, sia tecnica che operativa, presso la City Jet GmbH di Vienna. Allora di cosa stiamo parlando? Perché sono stato condannato?

Ma andiamo avanti. Sempre l'ENAC, e sempre in data 1° febbraio 2005, chiarisce, sempre agli stessi inquirenti, che nel gennaio 1997 " *la disciplina del Visual Approach Notturmo è **rimpiazzata** dalla pubblicazione delle Norme Operative per il Trasporto Pubblico Doc 41/23100/M.3. Tale documento **annulla e supera** tutta la disciplina precedentemente emanata*" (Atti processuali).

Quindi, il Prot. 41/8880, ancora riportato nel febbraio 2004 in AIP-Italia e pubblicato da ENAV, era rivolto agli operatori nazionali (infatti era scritto esclusivamente in italiano) e **non era più in vigore** dal gennaio 1997.

Ripeto. Allora di cosa stiamo parlando? Perché sono stato condannato? Qualcuno più esperto di me può aiutarmi a comprendere?

Rilevante è il fatto che tutta la colonna portante, della struttura accusatoria dei PP.MM., e poi pedissequamente seguita nei successivi gradi di giudizio, si è imperniata sulla mancata applicazione, da parte degli operatori ATC, delle prescrizioni contenute del Prot. 41/8880.

Ma, allora, mi/vi pongo alcuni quesiti

Perché A.N.S.V., in data 14.07.2004, emana 3 " *Raccomandazioni di sicurezza*" (Prot. n1156/INV/28.04.04), in due delle quali vengono mossi " *appunti*" sul metodo di pubblicazione del Prot. 41/8880 in AIP ? Perché A.N.S.V. considera vigente il documento ?

Perché la stessa A.T.M.P.P., in data 09.03.2004, all'indomani dell'incivolo, emana un documento (ATPP/004/dtp/2004/mg), indirizzato all'ENAV, in cui scrive: " *... Da una verifica effettuata risulta che le Disposizioni ENAC citate prevedono ulteriori requisiti indispensabili per l'effettuazione del "Visual Approach" notturno; requisiti dei quali non vi è traccia in alcuna disposizione operativa ENAV nazionale. Tale assenza di indicazioni come deve essere interpretata?...* "

Io la interpreto che ENAV non sapeva che la disposizione 41/8880 non era più in vigore. Ma continuava a pubblicarla. Io la interpreto che l'A.T.M.P.P., che rappresenta parte degli operatori di "front line", non sapesse come e se applicare le prescrizioni di una disposizione che non era più in vigore.

L'A.T.M.P.P. ha mai ricevuto risposta al quesito formulato all'ENAV?

Come mai, l'ENAC, in data 25 agosto del 2004, ha provveduto a cancellare, prima a mezzo Notam e successivamente mediante pubblicazione in AIP-Italia, il riferimento del Prot. 41/8880?

Come mai, in quasi 7 anni di tormenti giuridici a danno di due operatori "front line", l'ENAC prima, l'ANSV poi e la stessa ENAV, non si sono sentiti in dovere di produrre un comunicato ufficiale che chiarisse alla magistratura quali fossero le competenze funzionali dei controllori del traffico aereo ?

Passo, ora, a tentare di intuire perché qualche addetto ai lavori possa aver: " *... deciso di attaccare l'operato dei giudici ...*"

Sono stato presente a **tutte** le udienze. Posso garantire che nessuna persona, presente nelle aule di giustizia, si è mai lasciato andare a comportamenti "anomali".

Se non, forse, i PP.MM. quando, con una caduta di stile, hanno sottoposto ad un vero e proprio interrogatorio il Collegio Peritale, durante la loro audizione, e mostrando visibile disappunto quando non ricevevano le risposte che si aspettavano (è sufficiente rileggersi il "Verbale di Udienza" del 28.01.2008).

E', comunque, certo che il " *Quadro Regolamentare*" presentato da ENAC, sulla (**non**) valenza del Prot. 41/8880, giaceva tra le carte processuali sin dal 1° febbraio 2005.

Non è stata letta dagli inquirenti e dai Giudici? Non è stata compresa? E' stata compresa ma non è stata ritenuta "rilevante" ai fini processuali?

Ricordo, per chi non ne fosse a conoscenza, che il sottoscritto è stato informato di essere "indagato", nel procedimento penale N° 2173/2005 R.N.R, solo in data 09.05.2005. Dopo oltre 1 anno dall'incivolo.

In tre gradi di giudizio sembra che nessun operatore di giustizia abbia compreso che il "famigerato" 41/8880 **non era un documento pertinente** per il procedimento intentato nei confronti degli operatori ATC di Cagliari.

Non era un documento attinente all'incivolo. Era un documento non più vigente da oltre 7 anni.

In breve, era un documento che non doveva essere neppure agli Atti.

Saprebbe qualcuno dirmi, di grazia, perché ho subito un processo? Qualcuno è in grado di spiegarmi perché sono stato condannato?

Attendiamo serenamente e con curiosità le motivazioni della Corte Suprema di Cassazione di Roma. Ho motivo di ritenere che si dovranno "riscrivere le regole" **se si vorrà realmente tutelare gli operatori di front line** che *"... sono esposti a rischi che, in taluni casi, nemmeno conoscono"*.

9 gennaio 2011

Bruno Scatena