

14 gennaio 2011

In procinto di intraprendere ulteriori iniziative a tutela della comunità dei Controllori del Traffico Aereo e con la volontà di offrire un ulteriore contributo a chiarimento delle vicende legate alla sentenza della Corte di Cassazione sul caso Cagliari, sullo spunto offerto da alcuni comunicati sindacali, pubblichiamo alcune considerazioni di Giandomenico Tenaglia, Magistrato fino al 1999 ed ora Avvocato dello Stato, che ringraziamo per la collaborazione e le preziose precisazioni.

*Il Consiglio Direttivo Nazionale*

Chiar.mo Dr. Bruno Barra, Presidente ANACNA

**1.** Ricevo il “report # 22” ATMPP e, su sua gentile richiesta, svolgo le seguenti brevi considerazioni. Premetto di avere, nella mia attuale veste professionale di avvocato dello Stato, sostenuto la difesa del Col. Bruno Scatena e del maresc. Antonio Caponigri nel grado di appello del processo di cui si tratta. Le considerazioni che seguono sono, peraltro, da me svolte a titolo personale e non impegnano l’Istituzione, che non ho, nella presente sede informale, titolo per rappresentare. Mi sento comunque in dovere di rispondere al suo invito, se non altro per debito di riconoscenza per la grande disponibilità manifestata ad ogni mia richiesta – in particolare di materiale giurisprudenziale straniero - lungo l’intero arco del processo.

**2.** Il “report # 22” ATMPP prende posizione sul tema – centrale nel processo penale – se il disposto della nota DGAC 41/ 8880 fosse diretto anche ai CTA.

Il Tribunale e la Corte di Appello di Cagliari, com’è noto, lo hanno risolto affermativamente (ed altrettanto è verosimile abbia fatto la Corte di Cassazione, anche se le motivazioni della sentenza non sono state ancora depositate).

La posizione di ATMPP è la seguente.

Da un lato, unendosi ai giudici cagliaritari, opina che “nel 1996 si decise di inserire tale norma in AIP Italia, rendendola di fatto vincolante per i CTA”.

Dall’altro, “prende atto che i CTA lavorano applicando delle regole ma vengono giudicati attraverso altre”.

**3.** Non condivido né l’uno né l’altro enunciato.

**4.** Cominciamo con il primo.

Un anno di studio della materia, con il generoso supporto dell’Aeronautica (e, a titolo privato ma non per questo meno prezioso, anche di ANACNA), ha fugato in me ogni dubbio che vero sia, piuttosto, l’esatto contrario.

La nota DGAC 41/ 8880 non era, non poteva essere e, tanto meno, è mai potuta divenire, per fatti sopravvenuti, diretta ai CTA.

4.1 ATMPP dimentica che la nota DGAC 41/ 8880 consente il visual approach notturno alle condizioni

- che il pilota abbia seguito uno specifico corso di addestramento sui fenomeni connessi con il volo a vista notturno, con particolare riferimento alle illusioni visive;
- che il pilota abbia ottenuto le necessarie informazioni in relazione al tipo di avvicinamento, in funzione delle condizioni orografiche del terreno nei dintorni dell' aeroporto di destinazione;
- che sia impossibile effettuare la procedura strumentale;
- che vi siano a bordo un trasponder modo C efficiente ed un radio altimetro funzionante e regolato per un avviso evidente ad almeno 500 piedi;
- che vi siano almeno 5 km. di visibilità, ceiling superiore alla quota di inizio procedura e continuo contatto visivo con il terreno.

L' accertamento della ricorrenza di tutte queste condizioni, orbene, fuoriesce in modo evidente dalla sfera di signoria del CTA.

Al riguardo il CTA potrebbe, tutt' al più, rivolgere una serie di domande al pilota ma non ne è mai stata prevista la fraseologia né, comunque, ve ne sarebbe il tempo.

Tant' è che, nella storia delle norme aeronautiche italiane, quando le autorità hanno voluto dettare prescrizioni in tema di visual approach dirette ai CTA, hanno - sempre e solo - imposto divieti incondizionati.

4.2 Non vi sarebbe bisogno di aggiungere altro ma sta altresì che la supposta estensione della nota ai CTA era esclusa anche da ragioni giuridico- formali.

AIP Italia non è *fonte di produzione* del diritto ma mera fonte di cognizione.

L' inserimento della nota DGAC 41/ 8880 in AIP Italia - e tanto più dei suoi meri estremi protocollari - non può averne mutato i destinatari.

La supposta estensione ai CTA avrebbe, inoltre, richiesto la notifica ad ICAO, che, invece, (giustamente) non vi è mai stata.

4.3 Ma vi è di più.

La nota DGAC 41/ 8880, alla data dell' incivolo, non vigeva neanche più, onde neppure vi era più, in radice, questione di una sua estensione.

Essa era stata, invero, superata dalle JAR- OPS comunitarie, che avevano dettato una disciplina esauritiva della condotta di volo.

Per completezza, si può aggiungere che, anche quando era stata in vigore, la nota aveva avuto per destinatarie le sole compagnie nazionali (mentre l' incivolo, com' è noto, ha riguardato una compagnia straniera).

5. Passando al secondo enunciato, ATMPP "*prende atto*" della circostanza che "*i CTA lavorano applicando delle regole ma vengono giudicati attraverso altre*", osservando che "*queste ultime, nella gerarchia delle fonti del diritto, sono, senza dubbio, di rango maggiore e, quindi, prevalgono*".

Che una categoria "*lavori applicando delle regole*" ma, poi, "*venga giudicata attraverso altre*" non è, tuttavia, conforme a diritto.

Tanto più in materia penale, in realtà, nessuno può essere giudicato, secondo diritto, alla stregua di regole diverse da quelle che deve osservare nell' attività che svolge.

La posizione di garanzia è definita, esattamente, dalle regole proprie del ramo di attività del quale si tratta

Delle due, insomma, l' una.

Se la nota DGAC 41/ 8880 era vincolante per i CTA, essi dovevano osservarla e giustamente sono stati giudicati sul metro della sua osservanza.

Se, viceversa, essa non era vincolante per i CTA, essi non dovevano osservarla ma, in questo caso, non avrebbero potuto essere giudicati secondo il metro della sua osservanza.

5.1 Poiché i due CTA di Decimo non dovevano e non potevano applicare la nota DGCA 41/ 8880, l' ineludibile conseguenza è che la condanna del Col. Scatena e del maresc. Caponigri risulta, purtroppo, il frutto di un errore giudiziario.

Errore favorito dalla difficoltà della materia, dalla particolare sensibilità ambientale per la sicurezza del trasporto aereo, dalla solitudine del giudice monocratico (del quale l' insostenibile carico della giustizia ha costretto ad ampliare a dismisura le competenze) e, anche se ciò possa apparire paradossale, dalla grande autorevolezza e capacità del Procuratore della Repubblica, che ha sostenuto di persona l' accusa e dalla grande perizia del Giudice dell' Udienza Preliminare nell' estendere la motivazione della sentenza.

5.2 Per i diretti interessati non è finita, perché è in loro facoltà adire la Corte Europea dei Diritti dell' Uomo di Strasburgo, dolendosi di essere stati privati, in una materia connotata da elevati profili di tecnica, di una decisione sostenuta da plausibili parametri tecnici.

Parametri tecnici che, nella vicenda processuale, ben erano stati forniti dall' autorevole Collegio dei Consulenti Tecnici del Pubblico Ministero ma che sono stati disattesi dal Giudice dell' Udienza Preliminare e dalla Corte di Appello, che, tuttavia, non hanno saputo sostituirli con altri sostenibili (in definitiva, perché ciò non è possibile)

5.3 Nell' ordinamento giuridico italiano, tuttavia, la condanna è divenuta irrevocabile

E' certo prerogativa inalienabile, nei sistemi democratici, la critica - motivata - delle decisioni giudiziarie. Non meno imprescindibile è, tuttavia, il loro rispetto e la loro osservanza.

5.4 In questi limiti - e, dunque, secondo il linguaggio dei giuristi, *con diversa motivazione* - non mi sento di biasimare le riflessioni con le quali il "report # 22" ATMPP si conclude e che, muovendo dalla constatazione della particolare esposizione della categoria, ipotizzano possibili strumenti di protezione.

Nel merito di tali riflessioni, tuttavia, non mi sento di entrare.

Giandomenico Tenaglia  
Avvocato dello Stato