

### **Incidente di Linate: perché non sono d'accordo sulla sentenza**

*«Mi assumo, ovviamente, la piena responsabilità per il contenuto delle considerazioni svolte a margine di una sentenza che - per quanto osservato - ritengo poter definire inadeguata rispetto alla gravità del fatto di cui si è occupata».*

Così scrive al Direttore di AIR PRESS il dottor **Bruno Barra**, consulente tecnico di parte al processo di Linate, in accompagnamento a questo suo commento sulla sentenza relativa all'incidente di Linate dell'8 ottobre 2001. Il commento è stato pubblicato sul fascicolo **n. 30 di Air Press del 2 agosto 2004** nell'ottica da sempre seguita dall'agenzia di stampa aeronautica di dare spazio alle opinioni che possono generare un sano dibattito sull'aviazione civile nazionale.

Riprendiamo quanto pubblicato per estendere ai lettori di *airmanshiponline* la possibilità di conoscere il pensiero di Bruno Barra.

Invitiamo poi a confrontare le considerazioni che seguono con lo studio del dott. **Glauco Trebbi**, pubblicato in questa edizione, relativo alla ricerca della efficacia della comunicazione basata sulla qualità del linguaggio, applicata al disastro di Linate, quindi alle trappole di una comunicazione radiotelefonica non corroborata da conferme visive.

### **Egregio Direttore,**

Il disastro di Linate del 2001 merita una risposta esaustiva e chiara in ordine alle cause e responsabilità.

Non credo che quella data dal tribunale di Milano lo sia, per diverse ragioni.

Questa mia osservazione ha trovato numerose conferme nei giorni seguenti l'"ingiusta e pericolosa" pronuncia del 16 Aprile scorso.

Il Collegio giudicante, evidentemente distratto od inconsapevolmente condizionato dalla pressione mediatica eccessiva ed univocamente orientata contro i controllori di volo, nonché dai comprensibili dolorosi appelli di rapida giustizia dei familiari delle vittime, affinché a quegli "assassini" non fosse consentito di lavorare più, non solo condannava gli imputati in modo esemplare e quindi eccessivo (8 anni al controllore contro una richiesta di poco più di tre del PM), ma rafforzava gli effetti della condanna prescrivendo l' "*interdizione perpetua dai pubblici uffici*", che per legge può essere comminata, come pena accessoria, solo in presenza di delitti dolosi.

Uno svarione incredibile di tre giudici che è stato corretto dal tribunale con un ordinanza di cui le fornisco copia (all.1) oggetto di ricorso in Cassazione per la sua abnormità.

Non è errore marginale e forse si dovrebbe operare una attenta riflessione sulle ragioni che possono averlo determinato: sarebbe, invero, sconcertante acclarare che tali incidenti possono verificarsi per la prevalenza di logiche di esemplarità nella punizione rispetto all'esigenza di accertare la verità.

Esaurito questa breve ma necessaria premessa, mi permetta di ritornare nel merito del dopo sentenza e commentare le reazioni ad un verdetto che, al di là di ogni considerazione nel merito, non ha precedenti, in Italia ed all'estero, per l'entità della pena a fronte di un "*reato colposo*".

Va in proposito anche sottolineato il fatto inquietante che, a fronte di una decisione che connota in termini di gravità estrema la posizione del controllore, il giorno stesso della sentenza quest'ultimo è stato seguito sino a casa e pesantemente minacciato di morte da parte di uno dei familiari delle vittime (chi le scrive ne è stato testimone indiretto in quel di Milano).

Le mie convinzioni in ordine all'erroneità della sentenza del Tribunale di Milano potrebbero essere considerate conseguenza di una sorta di condizionamento derivato dall'essere stato parte di una categoria, quella dei controllori di volo, per tanti anni ed a vari livelli: una sorta di difesa della professione indotta dal rigore

valutativo e dall'approssimazione con cui sono state risolte questioni tecniche estremamente complesse.

Ma così non è; si tratta della consapevolezza che deriva dall'aver trattato, in prima persona, come consulente di parte, tutte le delicate fasi dell'accertamento giudiziario.

Non senza rilevare come ben più drastico e critico sia stato, complessivamente, il commento della più autorevole stampa internazionale dell'Aviazione Civile (vedi "Flight International" del 27 aprile 2004) intitola **GIUSTIZIA SOMMARIA** questa incredibile sentenza ed aggiunge tra le altre:

*" Non è raro per le persone fisiche di venir punite per le falle della organizzazione nella quale lavorano.*

*Questo è ciò che è avvenuto nel processo relativo al disastro di Linate»*

Un tribunale italiano, nel comminare lunghe pene detentive nei confronti di quattro persone in conseguenza della disastrosa collisione dell'ottobre 2001 tra due aeromobili sull'aeroporto di Milano Linate, non ha certamente giovato alla *causa della giustizia* né a quella della sicurezza del volo.

Però, ogni volta che vengono comminate pene - specialmente se di tale entità - a singole persone per le *falle esistenti in un "sistema"*, v'è il pericolo che il messaggio recepito dagli altri non sia tanto quello di *"migliorare"*, quanto quello di *«tenere la testa bassa»*.

Le sentenze detentive sono state di otto anni per il controllore in servizio in Torre e per il Direttore di aeroporto, di sei anni e mezzo per il Direttore Territoriale di ENAC, responsabile per gli aeroporti di Linate e di Malpensa, e per l'A.D. di ENAV, ente fornitore del servizio ATC.

**Avvocati internazionali hanno commentato che la gravità di queste pene è senza precedenti, in questo tipo di processi.**

Da aggiungere, alle molte anomalie di questo caso, è il fatto che la Corte ha più che raddoppiato la pena detentiva richiesta dalla pubblica accusa per il controllore, fatto che ha lasciati perplessi gli opinionisti della stampa italiana ed ha lasciato inorridite le associazioni nazionali ed internazionali dei controllori del traffico aereo.

In realtà tutte e quattro le parti condannate intendono ricorrere in appello contro la sentenza e rimarranno a piede libero in attesa delle udienze d'appello, udienze che non sono però prevedibili prima di tre anni! Nel frattempo si spera che il sangue della Magistratura italiana avrà il tempo di raffreddarsi.

**La sentenza emessa nei confronti del controllore del traffico è particolarmente strana. Costui non ha commesso alcun errore di esecuzione. Gli sbagli che ha fatto sono stati *errori di omissione o meglio di insufficiente attenzione ai dettagli*, come la Relazione d'incidente attesta chiaramente.**

**Le autorizzazioni di traffico, che ha emesso nei confronti dei due aeromobili che alla fine si sono scontrati, erano corrette. Semmai, il suo *principale errore* è stato quello di aver mancato di contestare alcuni dei messaggi di ripetizione da parte del pilota del *Cessna Citation CJ2*, messaggi che erano stati imprecisi, incompleti e tali da suggerire incertezza, e fu proprio quel pilota ad imboccare la via di rullaggio sbagliata ed alla fine si è smarrito, attraversando una stop-bar a luci rosse e finendo per irrompere sulla pista senza essere autorizzato a far ciò.**

Un altro punto cruciale non tenuto in considerazione nel giudizio di una Corte giudicante di questo tipo consiste nel fatto che *tutti i difetti* per i quali l'aeroporto di Linate ed il controllore sono stati biasimati nella Relazione d'incidente - vale a dire sono comuni anche a molti altri aeroporti!

Sono cioè **errori latenti** nel *"sistema"* (*systemic faults*), nel senso che il sistema stesso o non li ha notati oppure li ha tollerati ed il controllore del traffico non è altro che il prodotto di questa situazione ambientale (*systemic environment*).

"Il sistema" necessita d'esser "sistemato" e non solo i singoli individui al suo interno!

Nel caso di Linate la pena erogata al controllore è incoerentemente fuori luogo - invero qualsiasi pena non dev'essere quella della reclusione - e quelle a carico degli amministratori sono insolitamente severe. Probabilmente la Corte d'Appello vorrà ridimensionare *l'eccessivo zelo* della Corte di primo grado, la quale ha distribuito punizioni che hanno il sapore di caccia al capro espiatorio.

Altrimenti, a pagarne lo scotto, oltre alle Vittime dei disastri, saranno sempre *"le ultime ruote del carro"*, mentre che i signori nella *"stanza dei bottoni"* continueranno a sfuggire le loro responsabilità dis-organizzative! (estratto da una traduzione libera del Com.te Renzo Dentesano).

L'IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers Associations) in presenza di una pena senza precedenti mondiali inflitta al controllore del traffico aereo, scrive un'accurata e severa lettera al Ministro Castelli:

Dear Minister,

The International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA) is the independent, non-political, and non-industrial professional association representing more than 40,000 air traffic controllers in 128 countries worldwide. Among the aims of the Federation is the promotion of safety, efficiency and regularity in international air navigation, along with safeguarding the interests of air traffic controllers. In order to accomplish our aims and objects, we closely co-operate with various other aviation authorities and institutions. These include the International Civil Aviation Organization (ICAO), the International Airline Pilots' Association (IFALPA), the International Air Transport Association (IATA), the International Labor Organization (ILO), the International Transport Workers Federation (ITF), and Eurocontrol.

In March of this year, an Italian air traffic controller, a member of Associazione Nazionale Assistente Controllori della Navigazione Aerea (ANACNA) was convicted on negligence and manslaughter charges resulting from the collision involving a Scandinavian Airlines System aircraft and a business jet at Milan's Linate airport more than two years ago.

It is our opinion that two fundamental issues must be addressed to prevent similar occurrences in future. One is the prosecution of air traffic control professionals working in an environment within which skill and judgment are critical in dealing with complex situations. We wish not to interfere with the legislative process of any nationality, however respectfully submit that accidents or incidents occurring in highly complex environment are almost always the culmination of a series of system errors and/or omissions. In this particular case, we have seen various reports highlighting inadequacies concerning airport procedures, runway layout and communications. Perhaps most compelling is the fact that the most critical component in this scenario, the airport's ground radar system, was out of service at the time of the accident.

Secondly, our Federation has grave concerns respecting the safety and well-being of system operators involved in aviation accidents or incidents following publication of their names and other personal details by the media. We have seen in the past how the publication of personal details of

individuals can lead to tragic consequences. In the Linate case the media seems to have played a role in influencing public opinion that the controller on duty that day was ultimately responsible for the accident. Within days of the publication of the controller's identity, he had received death threats, allegedly from relatives of the victims and was further assaulted when nearly run down by a motorbike on a Milan street. To prematurely judge any single system component, be they an air traffic controller or otherwise, as the primary cause for conditions or events leading to an accident or incident, is unacceptable in such an environment.

The ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP) focuses attention on current and future safety issues, and requires States to implement safety management programs, ensuring their ATS systems, including personnel, receive an appropriate level of consideration. It is the opinion of IFATCA that the recent attacks on air traffic controllers whose privacy has been compromised following serious accidents qualifies both as a current, and future safety concern, and is one that if not addressed promptly and decisively, has potential to escalate in both scope and scale.

Within the International Civil Aviation Organization (ICAO), a number of provisions address the protection of certain sources of safety information. These include inter alia, the *Non-disclosure of certain accident and incident records*, which urges States to review and amend legislation regarding protection of accident/incident records; Assembly Resolution A33-16, *ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP)*, regarding States' efforts to improve safety information reporting and exchange, with due consideration to protection of privileged information, with a call to States to review and amend relevant legislation; Annex 13 — *Aircraft Accident and Incident Investigation*, paragraph 5.12, establishes that statements from persons, communications, medical and private information, cockpit voice recorders (CVR) and transcripts, and opinions expressed in analysis of information shall not be made available for purposes other than for accident/incident investigation.

At the ICAO Air Navigation Conference 11, in 2003, IFATCA in its ANC 11 WP/92, invited ICAO and States to develop, through a multi-disciplinary project, a framework enabling States to adopt adequate measures of national law for the purpose of protecting sources and free flow of safety information, while taking into account the public interest in the administration of proper justice.

IFATCA encourages ICAO Member States to: a) review existing aviation laws with the aim of removing factors that could be deterrents to the collection and analysis of valuable safety-related information; and b) develop legislation that adequately protects all persons involved in the reporting, collection and/or analysis of safety-related information in aviation. We firmly believe that State and provider, if truly adopting a system-safety approach have an obligation to guarantee the safety of not only the system, but also the well being of operators within that system.

We respectfully request that Governments, Service Providers and Employers act without delay to develop processes to ensure the identity of air traffic controllers (and indeed others) is secure and protected from public distribution, particularly if they have been in any way associated with an accident or serious incident. Provisions must exist for the protection of workers' physiological and psychological requirements.

We submit that now is an appropriate time to address this recommendation with the intent of including the safety of "system operators" when considering the adoption of measures and national laws. More and more, information from accident and incident records and data acquisition systems, including names of persons involved, has been released to the press and other media often without verification. We agree that efforts to ensure protection of sources and free flow of safety information must strike a very delicate balance. There is a need to protect sensitive information as well as a responsibility to administer justice, however national governments do have the responsibility of ensuring the continuing safety of their citizens. In ATM tougher legislation is required that protects the privacy of individuals working within the system. We respectfully submit our concerns to you in the hope that your government will take the necessary steps to address our concerns at all levels.

Assuring you Sir, of my highest respect,

Marc Baumgartner  
IFATCA President

Grande sconcerto, dunque, nell'ambito della comunità aeronautica internazionale, già all'indomani del verdetto, quando ancora non si conoscevano i motivi della decisione che sono stati depositati solo da qualche giorno.

E' ragionevole prevedere che quando gli addetti ai lavori avranno occasione di leggere le motivazioni poste dal Tribunale di Milano alla base della decisione sul disastro più grave dell'aviazione civile italiana, forse in termini non adeguatamente meditati, si esterneranno nuove critiche e l'immagine del nostro Paese, certo non considerato particolarmente adeguato sotto il profilo dell'affidabilità istituzionale in generale, ne uscirà ulteriormente compromessa.

Ritengo, dopo aver attentamente considerato il contenuto della motivazione che, nella trattazione delle complesse problematiche tecniche che caratterizzano la vicenda, i Giudici milanesi siano incorsi in una serie di incongruenze ed errori che, stante la centralità delle implicazioni cui ineriscono, hanno reso contraddittorio tutto l'impianto valutativo, anche con riferimento a questioni di agevole soluzione. Questo, a mio avviso, ha impedito l'accertamento della verità fornendo a tutti ma in particolare ai familiari delle vittime una risposta apparente, destinata ad essere confutata con tutto quanto ne deriverà in ordine a tempi ed alla possibilità concreta di un accertamento definitivo.

In questa prospettiva di incertezze è indubbiamente opportuno segnalare le più macroscopiche improprietà che connotano la motivazione, al fine di individuare rapidamente una via corretta per risolvere un caso giudiziario che, altrimenti, rischierebbe, come tanti altri, di bloccarsi e divenire una storia irrisolta.

Per quanto attiene le fonti da cui è stato tratto il convincimento deve evidenziarsi che i giudici di Milano nell'espone questo argomento si riferiscono all'accertamento di **"cause secondo i tecnici"**.

**Logico dunque domandarsi quali siano i tecnici le cui valutazioni hanno informato la decisione.**

**La risposta esplicita il primo limite della sentenza: solo i tecnici di ANSV ed i tecnici del PM sono stati presi in considerazione quali interlocutori adeguati.**

Una più attenta riflessione sulla aprioristicità di una scelta tanto limitativa della dialettica processuale e del principio del contraddittorio, avrebbe forse evitato una serie di impressionanti errori.

Sconcerta il fatto che, ad esempio, per quel che riguarda la posizione del controllore non sia stata richiamata neppure una delle complesse argomentazioni proposte dai consulenti di parte in oltre sei ore di escussione, sia per illustrare quanto avvenuto secondo la prospettiva del tecnico del controllo aereo, sia per confutare le opinabili deduzioni proposte dal consulente del PM, Com.te Pica (inizialmente dotato di doppio cappello ANSV-consulente PM): questa superficialità nella trattazione delle tesi difensive dimostra la scarsa consistenza della motivazione che, di fatto, non ha risolto questioni di portata essenziale per l'accertamento della verità.

Per quanto attiene la tecnica di redazione sconcerta il ricorso alla metodologia giapponese, del copia taglia ed incolla, utilizzando la quale si è costruita una motivazione virtuale che si risolve sostanzialmente nella riproposizione letterale di parte del contenuto della relazione tecnica finale di ANSV, pervenuta a termine processo e che non è stato possibile né commentare né dibattere in aula.

Per giustificare questa opinabile scelta il Tribunale osserva:

*"Dal suo canto, la commentata relazione d'inchiesta ANSV ha sviluppato, con scelta espositiva parzialmente differente, ma con **documentata competenza**, una ricostruzione analitica degli antefatti significativi in termini di criticità, di problematicità, e quindi formulato un'articolata elencazione quanto alle cause tecniche del disastro.*

*Si ritiene di riportarne i contenuti, per quanto rileva ai fini della presente motivazione, con rinnovato richiamo al dato che **l'elaborato dell'Agenzia è risultato sostanzialmente incontestato**, ove si eccettuino le sopra sintetizzate osservazioni critiche operate dal P.M. e le specificazioni che volta per volta si proporranno in nota".*

Inquieta la superficialità delle asserzioni proposte dal Tribunale; non si comprende, infatti cosa possa in concreto significare documentata competenza dei redattori della relazione. Documentata da chi se il Tribunale neppure ha ritenuto l'opportunità di sentire gli autori di questo elaborato amministrativo? Di fatto quindi, il Giudice che ha ritenuto di non dover disporre una perizia dibattimentale che consentisse di demandare a tecnici non di parte la soluzione di problematiche di non agevole soluzione, ha finito per motivare sulla sola scorta delle deduzioni di un consulente di parte, quello del PM e di una commissione che, secondo la legge istitutiva non dovrebbe avere alcun ruolo processuale.

Non senza rilevare il fatto che il Tribunale ha fatto ricorso integrale nella ricostruzione del fatto e delle cause del sinistro, ad una relazione acquisita, con l'opposizione di alcune difese, solo nella fase terminale, elaborata sulla base di elementi diversi da quelli accertati nel corso del dibattimento senza alcuna partecipazione difensiva delle parti interessate; con il che non è dato comprendere l'utilità del processo: sarebbe stato sufficiente attendere il deposito dell'elaborato di ANSV e decidere sulla base delle sue conclusioni, ovvero di parte delle sue conclusioni.

Il Tribunale, infatti, proprio con riferimento alla posizione del controllore di volo, senza alcuna motivazione concreta, non ha ritenuto corretta la relazione di ANSV nella parte in cui ha sostenuto che la fraseologia utilizzata dal controllore per l'autorizzazione al rullaggio è stata " *adeguata e conforme*". Non basta. L'elaborato sulla scorta del quale è stata costruita gran parte della motivazione, viene nuovamente confutato allorché annota che: *Il pilota del Cessna aveva effettuato un read-back corretto della comunicazione del controllore GND: DeltaVictorXray continue your taxi on the main apron, follow the Alpha Line. D-IEVX: Roger continue the taxi in [i **giudici di contro: questa differenza di preposizione impedisce di condividere de plano il giudizio di puntualità riferito al read back - n.d.e. main apron, Alfa Line the..DeltaVictorXray.**]*

A mio avviso, per intuibili ragioni di coerenza, o ANSV è attendibile nella ricostruzione tecnica o non lo è. Non è accettabile che la motivazione si risolva, sotto il profilo tecnico, in un mix ANSV/PICA a seconda della convenienza delle argomentazioni, soprattutto in considerazione del fatto che tale selezione è operata da chi tecnico non è e neppure ha ritenuto di incaricare periti terzi per risolvere questioni che non erano evidentemente alla portata delle sue cognizioni.

Sempre nel novero delle incongruenze valutative si pone un altro significativo argomento esposto in motivazione in ordine alle presunte omissioni sul "read-back": secondo il Tribunale **"i testi e consulenti escussi l'hanno confermata concordemente (fatti salvi i consulenti dell'imputato Zacchetti), documentatamente e convincentemente"** : si impongono delle puntualizzazioni. I consulenti del controllore hanno argomentato le loro indicazioni citando le fonti ICAO che disciplinano il read-back. Si tratta, quindi di assunti certi e documentati a differenza di quelli proposti in motivazione sulla base di un'adesione aprioristica alle tesi degli altri consulenti che, infatti, non hanno potuto citare alcuna fonte a sostegno delle loro affermazioni pretestuose. Pare che, quando si discetta di "verifica probatoria" di una tesi, occorrerebbe circostanziare quali sono i supporti normativi o documentali sui quali si fonda.

Ancora approssimativa ed incompleta è la motivazione nella trattazione delle implicazioni correlate alla fraseologia utilizzata dal controllore; si omette, infatti, di sottolineare che l'adeguata e conforme fraseologia utilizzata dal controllore nelle fasi successive (continue your taxi.) a quelle più volte contestate e che hanno riguardato il momento iniziale della messa in moto e del rullaggio, nonché le conferme ricevute dal pilota, non potevano comunque far sorgere alcun dubbio a Zacchetti sulla reale posizione del CESSNA.

Su un altro tema delicato, del tutto immotivatamente il Tribunale ritiene di dover prendere le distanze rispetto alla tanto celebrata relazione di ANSV.

Si tratta della parte in cui l'incaricato dell'agenzia annota: *"alla luce delle evidenze e delle informazioni ricavate nel corso dell'inchiesta tecnica si ritiene di concludere che la causa immediata dell'incidente sia rappresentata dall'ingresso nella pista attiva, avvenuto senza autorizzazione del Cessna"*.

**A fronte di questa chiara ed inequivoca affermazione, del tutto illogicamente il Tribunale asserisce:** *"nella sua testualità l'espressione non esprime affatto una risultanza pacifica, che le emergenze probatorie inducono - per le ragioni che verranno successivamente illustrate - a concludere che, viceversa, un'istruzione, non solenne ma esplicita, sia stata rivolta al pilota del Cessna dal controllore ground Zacchetti - n.d.e."*

Questa peculiare osservazione risulta del tutto incomprensibile per un addetto ai lavori: **per attraversare una pista è necessaria specifica autorizzazione. Si tratta di un dato certo e non controvertibile. Ed il pilota del Cessna non l'ha mai ricevuta.**

Ancora: sul fatto che la rilevata *"mancanza di controllo delle qualificazioni dell'equipaggio del Cessa"* sia per ANSV da ascrivere tra le cause del disastro **i giudici osservano: "la qualificazione del mancato controllo come causa appare giuridicamente inappropriata"**. Occorrerebbe ad avviso dello scrivente spiegare in termini più specifici per quale ragione un'importante attività preventiva, quale quella in questione, possa essere omessa senza che ciò abbia a rilevare rispetto ad un evento che proprio quell'attività, se esperita, avrebbe impedito.

In diversi passaggi la relazione ANSV ribadisce la non conformità alle norme ICAO delle famose scritte "S" nonché il fatto della non conoscenza delle stesse da parte

dei controllori (con particolare riferimento alla scritta S4); ignoranza della quale peraltro la difesa Zacchetti aveva fornito ampia prova documentale e testimoniale, a mio giudizio incontrovertibile. Su questo fondamentale punto il Tribunale annota telegraficamente e senza alcun riferimento alle fonti di prova che corroborerebbero le sue asserzioni: ***"l'affermazione è risultata tutt'altro che confermata dalle emergenze processuali"***

**Evidentemente il Tribunale si avvede della contraddizione insita nel ricorso massiccio ad una relazione che, peraltro, non viene condivisa su argomenti di fondamentale rilievo e tenta di fornire di tale opinabile metodo una spiegazione assai poco convincente:**

*"Come mai - potrebbe obiettarsi rispetto alla scelta espositiva fin qui proposta - viene riservato tanto spazio alla ricostruzione operata dall'ANSV, se poi le valutazioni della medesima Agenzia vengono così frequentemente contraddette da note critiche?"*

*Perché - si dovrebbe rispondere alla domanda - nella sua attività descrittiva, nella sua meticolosità di analisi tecnico-ambientale, l'ANSV ha operato in termini utili per fornire una base di riepilogo di risultanze che (come sopra accennato) sono risultate confortate da plurime prove (documentali e dichiarative) e condivise dai protagonisti del processo.*

*E' in relazione alla valutazione dei "ruoli" svolti dalle inadeguatezze elencate che le conclusioni dell'Agenzia rivelano profili di incongruità".*

Ad avviso dello scrivente, prescindendo ancora una volta dall'opportunità di utilizzare una relazione valutativa fondata su materiale diverso da quello processuale, senza neppure esaminare l'autore, è comunque evidente la contraddittorietà che caratterizza il tipo di uso: o si annette affidabilità complessiva alla relazione ed allora può anche aver senso il ricorso ai suoi contenuti, ovvero si ritiene che gli o l'estensore non sono credibili quando operano la più delicata delle elaborazioni critiche e dunque la relazione deve essere nel suo complesso ritenuta non utilizzabile.

Analogamente discutibile, ad avviso dello scrivente, il frequente richiamo alla disciplina dell'infortunistica del lavoro operato in motivazione. Assume il Tribunale che le difese avrebbero assunto una *"strategia dialettico-difensiva del tutto ricorrente in tema di delitti colposi, e segnatamente in tema di processi attinenti ad infortuni sul lavoro"* mirata a dimostrare che la condotta sconsiderata della vittima - *"come causa sopravvenuta eccezionale"*- verrebbe a far venir meno il nesso causale rispetto alle condotte omissive degli imputati.

Difficile comprendere quali siano i tratti che accomunano un disastro aereo ad un incidente occorso utilizzando un macchinario: l'attività dei soggetti che operano nel sistema di navigazione aerea (piloti, controllori etc.) è disciplinata da dettagliate e complesse norme tecniche nazionali ed internazionali che ben difficilmente possono essere comparate, anche sul piano delle implicazioni giuridiche, alla generica imprudenza che caratterizza l'infortunistica del lavoro.

Se si devono fare raffronti, in materia talmente specialistica, occorrerebbe farli esclusivamente con dottrina e giurisprudenza di settore (quella dei disastri) che mi pare di poter dire non manchi. Questo, in ogni caso è ciò che avviene nei Paesi aeronauticamente più evoluti (si veda in tal senso la raccolta di dottrina e giurisprudenza internazionale su incidenti aerei curata dalla McGill University di Montreal - Canada), per non citare quelli, nell'ambito dei quali, i processi di alto contenuto tecnico e specialistico vengono svolti da Tribunali Speciali (Svezia).

Forse proprio il riferimento ad ambiti giuridico-fattuali diversi da quello specificamente interessato, può aver indotto la tendenza a considerare solo alcune

delle questioni che, analizzando un evento complesso come un disastro aviatorio, vengono necessariamente a porsi come rilevanti ai fini della ricostruzione del sinistro. In questa prospettiva, esemplificando, si pone, una puntuale ma incompleta annotazione motiva: *"A fronte della serie impressionante di "smagliature" nel sistema prevenzionale, smagliature impietosamente quanto puntualmente elencate dagli scritti sopra richiamati e provatamente sussistenti all'epoca, da subito potrebbe commentarsi che la sciagura di Linate è stata tutt'altro che un contingente quanto drammatico frutto di mera fatalità o di eccezionale sventatezza di un pilota tragicamente morto per sua stessa colpa"*.

Premesso che effettivamente nessuno ha mai sostenuto che la spiegazione delle cause del sinistro possa essere tanto riduttiva, deve evidenziarsi come il Tribunale non annetta, in ogni caso il giusto peso, sul piano causale, ad alcune "smagliature" - (mancati controlli della DCA, assenza certificazione macchina ad operazioni LVP, gravissime omissioni dei piloti del Cessna etc..) limitandosi ad enfatizzarne altre di indubbio minor rilievo: prevale, come premesso, la tendenza a semplificare, come se i meccanismi alla base di un evento tanto complicato potessero essere riduttivamente equiparati a quelli che attengono, ad esempio, l'infortunistica del lavoro.

In altre parti della decisione il Tribunale incorre, sempre per effetto di una trattazione solo parziale del materiale probatorio, in evidenti errori, come ad esempio quando giustifica la condotta del pilota del Cessna, in quanto *"molto male "assistito" dal controllore Ground"*.

Non si tratta evidentemente, di carente assistenza: le prove acquisite evidenziano la totale disponibilità del CTA a seguire con scrupolo e massima attenzione tutti i contatti radio intercorsi con il pilota del Cessna; è invece la condotta di quest'ultimo che ha impedito al signor Paolo Zacchetti di avvedersi della situazione: sarebbe stato sufficiente che chi si trovava ai comandi del Cessna esplicitasse d'essersi perso e di non sapere dove dirigersi per consentire al controllore di intervenire. La corretta ripetizione delle indicazioni fornite ha dato la certezza a chi si trovava in torre di controllo che non vi fosse alcuna situazione di pericolo: nelle condizioni in cui era costretto ad operare il controllore avrebbe solo potuto indovinare ciò che stava avvenendo; ma questa non è, evidentemente una corretta modalità di controllo del traffico aereo.

Analogamente del tutto erronea sempre in argomento, la successiva asserzione del Tribunale: *"causa è stata la cattiva gestione delle comunicazioni T/B/T da parte del controllore ground. Se avesse controllato adeguatamente il read back, se avesse prestato attenzione al dato che (come suggestivamente quanto appropriatamente ricordato nella sua arringa dal Difensore dell'imputato Federico), "su sei parole, il pilota tedesco nella prima delle comunicazioni significative in risposta alle indicazioni del controllore Zacchetti, ne aveva sbagliate tre", se, insomma, avesse realizzato che il pilota del Cessna stava per imboccare un raccordo sbagliato; se avesse attribuito adeguata preoccupazione alla indecifrabilità del riferimento alla sigla S4; se non avesse autorizzato la prosecuzione di un rullaggio così male instradato, il controllore di volo avrebbe certamente impedito il verificarsi del disastro"*.

E' assai peculiare che, nell'ansia di accusare, si giunga a definire "sbagli" del controllore tre omissioni di parole del pilota (nord, stop bar, estensione) che facevano parte di un'autorizzazione molto precisa e che rafforzavano lo standard fraseologico ICAO. La risposta del pilota - come previsto dalla normativa del read - back riferito alle operazioni di rullaggio era sintetica e rispondente all'istruzioni autorizzato (R5). L'affermazione "mal instradato" non è veritiera e non ha senso. Il pilota è stato autorizzato al rullaggio per R5 ed ha confermato R5. Il resto sono oppellindotti dalla non conoscenza della realtà di cui si discetta.

Definire *"inequivoche segnalazioni"*, il richiamo dei piloti alla scritta S4, che nessuno dei testi controllori escussi ha dichiarato di conoscere, appare fuori luogo, a fronte di molteplici evidenze che confermano non solo che quella segnaletica non a norma era conosciuta solo da chi l'aveva inopportuno ed impropriamente tracciata, ma anche che ormai da anni avrebbe dovuto essere eliminata.

Inquietanti, infine, per l'aprioristicità che le caratterizza, le osservazioni relative all'atteggiamento mentale di chi si trovava ai comandi del Cessna. In difetto assoluto di prove sul punto (il Tribunale, infatti, non spiega come possa conoscere quale fosse il pensiero del pilota) si afferma *"non era affatto disorientato, ma semplicemente aveva confuso nominativamente R6 con R5 e sapeva benissimo di essere su R6 (credendo che si chiamasse R5) in avvicinamento alla pista principale"*. Nulla di ciò che si assume trova riscontro nelle carte del processo: si tratta di illazioni alle quali il Giudice fa ricorso in quanto si rende conto della fragilità ed inconsistenza delle sue tesi.

L'unico dato certo che, sul punto, è stato acquisito, è costituito dalla risposta finale che il pilota tedesco ha fornito al controllore che lo invitava ad entrare sul piazzale principale per seguire la via di rullaggio: ha confermato di aver capito e di dare esecuzione a tale indicazione. Questa risposta (o read back completo e corretto) non poteva che essere data da chi era convinto di trovarsi sul raccordo R5, all'altezza dell'incrocio con il main apron.

Proprio il punto verso il quale il signor Paolo Zacchetti aveva istruito il pilota del Cessna a dirigersi.

Di ciò, evidentemente, non è traccia nella motivazione: ennesima dimostrazione, ad avviso dello scrivente, di una disamina non sufficientemente approfondita degli elementi acquisiti, presumibilmente indotta dalla convinzione che fossero sufficienti la consulenza del PM e quella di ANSV per risolvere le complesse tematiche connesse al disastro di Linate.

Vi sarebbe molto altro da osservare, ma la consapevolezza di questo evidente limite della decisione del Tribunale di Milano rende sostanzialmente inutile ogni approfondimento critico ulteriore.

Mi assumo, ovviamente, la piena responsabilità per il contenuto delle considerazioni svolte a margine di una sentenza che - per quanto osservato - ritengo poter definire inadeguata rispetto alla gravità del fatto di cui si è occupata.

Grato per l'attenzione gradisca i miei più cordiali saluti  
dott. Bruno Barra  
(consulente tecnico di parte al processo di Linate)  
28 luglio 2004