

Incidente di Cagliari 2004, la storia sino ad oggi

L'ANACNA in relazione alle sentenza relativa all'incidente avvenuto a Cagliari del 2004, ha presentato le seguenti considerazioni.

Incidente di Cagliari 2004: la storia sino ad oggi

Il 24 febbraio 2004 il volo CIT124, un Cessna Citation decolla da Ciampino (LIRA) diretto a Cagliari Elmas (LIEE). Si tratta di un volo ospedale di nazionalità austriaca.

Alle ore 04:37:57 UTC è in contatto con Cagliari APP e richiede l'ultimo bollettino meteorologico di Cagliari Elmas. Le condizioni meteorologiche sull'aeroporto di Cagliari Elmas sono di buona visibilità, vento debole da Nord e scarsa nuvolosità ed è in uso la pista 32.

Il controllore di Cagliari APP riconferma l'autorizzazione alla procedura strumentale, chiede al CIT 124 di riportare quando "abile ad effettuare un visual approach per pista 32" e coordina con la Torre di controllo di Elmas (Elmas TWR) l'arrivo del volo, informando che probabilmente effettuerà un visual approach. Alle 04:43:15 UTC il volo CIT 124 dichiara di avere il campo in vista e chiede di effettuare un visual approach.

Il controllore di Cagliari APP conferma a Elmas TWR che il CIT 124 chiede il "visual" e al CIT 124 chiede di confermare se "abile a mantenere l'appropriata separazione dagli ostacoli effettuando il visual approach per pista 32". Il CIT 124, come richiesto dalle norme, conferma, ripetendola, la procedura autorizzata, ma manifesta l'intenzione – se in vista del campo – di effettuare un visual approach (avvicinamento a vista).

Ricevuta la risposta affermativa dal volo CIT 124, il controllore lo autorizza al visual approach per pista 32 istruendo l'aeromobile a richiamare attraversando la quota di 5.000 piedi. Alle ore 04:46:52 UTC il volo CIT 124 comunica al controllore l'attraversamento della quota di 5.000 piedi. Il controllore istruisce il volo CIT 124 a continuare a scendere, ma non al di sotto di 2.500 piedi e, per l'ulteriore discesa (sotto i 2.500 piedi), lo istruisce a contattare Elmas TWR sulla frequenza 120,6 MHz.

Il volo CIT 124, conferma di non scendere al di sotto di 2.500 piedi e comunica che passerà sulla frequenza di Elmas TWR. Alle ore 04:47:26 UTC, il volo CIT 124 contatta Elmas TWR dichiarando di essere "visual", avendo lasciato la procedura strumentale per un visual approach per la pista 32. Elmas TWR, dopo aver comunicato il bollettino meteorologico che conferma le buone condizioni esistenti sull'aeroporto, istruisce il volo CIT 124 a richiamare quando in corto finale 32. Il volo CIT 124 conferma che richiamerà in corto finale e chiede l'autorizzazione all'atterraggio. Alle ore 04:48:08 UTC Elmas TWR autorizza il volo CIT 124 all'atterraggio per pista 32.

Alle ore 04:50:36 UTC Elmas TWR chiede al volo CIT 124 di riportare la propria distanza dal VOR di Cagliari senza ottenere risposta.

Tra le ore 04:49:18 UTC (ultimo rilevamento del radar di Monte Codi inviato al sistema MRT di Roma ACC) e le ore 04:50:36 UTC (prima chiamata senza risposta di Cagliari TWR) il CIT124 impatta contro uno sperone roccioso del rilievo montuoso dei Sette Fratelli, denominato Baccu Malu (3.336 piedi), sito a circa 17 miglia in direzione NE dall'aeroporto di Cagliari Elmas. Dall'analisi del tracciato radar del sistema MRT di Roma ACC si evince che, presumibilmente, l'impatto è avvenuto tra le 04:49:18 e le 04:49:32 ad una altitudine di circa 3.300 piedi con una velocità di 226 nodi (419 km/h).

SENTENZA DI 1° GRADO

Il 17 Marzo 2008 il Tribunale Penale di Cagliari ha condannato due Controllori del traffico aereo militari in servizio a Cagliari avvicinando alla pena di tre anni di reclusione (ridotti ad anni 2 per la scelta del rito abbreviato), nonché, in solido, al pagamento di una provvisoria di € 75.000 per responsabilità civile e spese processuali.

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

Il verdetto di colpevolezza 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" così come previsto, a detta del giudice, da condizioni aggiuntive da una circolare che il regulator aveva indirizzato ad altro soggetti aeronautici.

Il comportamento del personale addetto al controllo del traffico aereo 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.

Le informazioni di carattere topografico sull'orografia del terreno, che il controllore avrebbe omesso di comunicare al pilota, fanno parte infatti di condizioni aggiuntive relative al **Visual Approach notturno** emanate dall'allora Direzione Generale dell'Aviazione Civile (D.G.A.C. – Regulator dell'epoca) del Ministero dei Trasporti specificatamente indirizzato 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) italiane, 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 [1].

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.

Documentazione disponibile

- [Avviso di garanzia](#)
- [Storia del volo](#)
- [Traiettoria del volo](#)
- [Relazione di perizia tecnica dei consulenti tecnici del PM](#)
- [Commento ANACNA su Uberlingen e Cagliari: due processi a confronto](#)
- [Commento ANACNA sul processo](#)
- [Verbale discussione consulenti tecnici PM](#)
- [Ricostruzione requisitoria PM fatta da un controllore presente in aula](#)

Aerohabitat CentroStudi

(P.O. Box) C.P. 182 - 00125 Roma - Sede via Achille Funi 40 - 00125 Roma - Italy

Cell: 338/7047363-338/7047364 - e-mail: ahmain@aerohabitat.org / ahmain@aerohabitat.eu
web: www.aerohabitat.eu www.aerohabitat.org - C.F. 03856251008 - P.I. 03856251008

- [Arringa avv. difensore del controllore \(.wav - serve un lettore multimediale\)](#)
- [Sentenza \(dispositivo\)](#)
- [Motivazioni sentenza di I° grado](#)
- [Reazioni ANACNA a sentenza](#)
- [Dichiarazione di esonero responsabilità](#)
- [Lettera ANACNA alle Commissioni Giustizia di Camera e Senato](#)
- [Comunicato ANACNA per spiegare il rifiuto a concedere il Visual Approach](#)
- [Motivi d'appello dell'avvocatura di Stato \(nuovo difensore dei controllori in Appello\)](#)

*Durante quattro anni di vicende processuali, nonostante i solleciti a mezzo stampa provenienti dall'ANACNA, **né Regulator né Service Provider** hanno ritenuto di dover far chiarezza sulle norme in vigore sul Visual Approach notturno e su tutta una serie di manchevolezze nella produzione normativa nazionale, che hanno portato a processare due Controllori incolpevoli.*

*Omissivo il comportamento di ANSV che è venuta meno al proprio dovere istituzionale di accertare, **entro dodici mesi dalla data dell'incidente** come previsto dalla legge istitutiva (D.M. 66/1999) e dall'ICAO (Annesso 13), le reali cause all'origine della sciagura aerea e di redigere la relativa relazione, onde poter fare opera di prevenzione (a tutto campo), scongiurando – come nel caso di specie – che potessero sussistere dubbi sulle cause tecniche dell'evento.*

- [Relazione tecnica di ANSV](#)

SENTENZA DI APPELLO (in attesa delle motivazioni)

*La Corte d'Appello del Tribunale Penale di Cagliari, il 18 marzo 2010 ed in soli 100 minuti di udienza, ha pronunciato il verdetto per l'incidente aereo di Cagliari del 24 febbraio 2004 confermando 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**. Il giudice relatore nel corso dell'udienza aveva ricordato che:*

- *le condimeteo erano buone e che c'erano limitazioni tecniche che impedivano venisse fornito il servizio di controllo radar lungo tutta la rotta di avvicinamento;*
- *la perizia dei consulenti del PM (citata testualmente) ha definito "inusuale" la limitazione di 2500 ft. data dai controllori al visual, anche se in funzione unicamente di evitare possibili interferenze con l'altro traffico operante nell'ATZ di Cagliari, in considerazione del fatto che questa istruzione è stata considerata dall'accusa come foriera di fraintendimento a scendere al disotto delle minime;*
- *l'aeromobile viene trasferito di controllo dall'APP alla TWR mentre si trova a 26 NM dall'aeroporto e questo rilascio viene considerato dall'accusa quasi un voler liberarsi del*

Aerohabitat CentroStudi

(P.O. Box) C.P. 182 - 00125 Roma - Sede via Achille Funi 40 - 00125 Roma - Italy

**Cell: 338/7047363-338/7047364 - e-mail: ahmain@aerohabitat.org / ahmain@aerohabitat.eu
web: www.aerohabitat.eu www.aerohabitat.org - C.F. 03856251008 - P.I. 03856251008**

traffico anticipatamente;

- *il visual era stato chiesto perché il volo (aereo ambulanza con trasporto organi e equipe medica) aveva carattere di urgenza;*
- *i consulenti del PM ritenevano che i CTA avevano utilizzato fraseologia standard;*
- *i consulenti del PM hanno sostenuto che interferire durante l' esecuzione di un VSA poteva essere pericoloso e anche, durante la loro escussione, che i controllori "non potevano sindacare" sulla richiesta in quanto gli unici motivi per negare un visual potevano riguardare il meteo, congestione di traffico o problemi palesi del pilota, e inoltre ribadivano che si trattava di un volo ospedale;*
- *i consulenti ritenevano inoltre il fenomeno ottico black hole come la causa del disastro e che non spettava ai CTA un supplemento di indagine sulla richiesta di visual;*
- *il primo Giudice tuttavia aveva riconosciuto la colpevolezza dei Controllori per inosservanza delle norme incluse nella nota ENAC (Regulator) 41/8880 [1] e per aver dato l'istruzione dei 2500 ft. ritenuta "equivoca" nonché "rassicurante invito";*
- *il problema di fondo rilevato dal Giudice era la non conoscenza da parte dei piloti dell'orografia del terreno. Se è vero che il volo non era più vincolato alle minime è pur vero che in quella zona la minima era ben più alta della quota del velivolo al momento dell' impatto;*
- *la Difesa riteneva invece gli imputati del tutto innocenti avendo rispettato i compiti loro devoluti;*
- *per la Difesa l'accusa ha ampliato le responsabilità dei CTA che non dovevano fare verifiche spettanti ad altri soggetti;*
- *il CTA ignorava cose inerenti alle licenze di pilotaggio e manuale di compagnia e non era tenuto alla conoscenza dell' orografia;*
- *solo il Pilota era in condizioni di sapere se era possibile effettuare il VSA;*
- *il difensore dei controllori sosteneva ancora che i CTA non potevano " interrogare " il Pilota sulla direttiva del Regulator 41/8880 che oltretutto era indirizzata ad altri, non ad A.M.I.*

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 della difesa efficace e circostanziata non è riuscita ad evitare che la Corte – con modalità sorprendenti – confermasse una condanna che suona da giustizia sommaria. Infatti 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, nella sua sproporzionata severità, la mancanza di volontà istituzionale dell'Italia di adeguarsi alle direttive europee ed ICAO mirate ad incoraggiare lo sviluppo di una **corretta cultura (just culture)** e la creazione di un ambiente*

Aerohabitat CentroStudi

(P.O. Box) C.P. 182 - 00125 Roma - Sede via Achille Funi 40 - 00125 Roma - Italy

**Cell: 338/7047363-338/7047364 - e-mail: ahmain@aerohabitat.org / ahmain@aerohabitat.eu
web: www.aerohabitat.eu www.aerohabitat.org - C.F. 03856251008 - P.I. 03856251008**

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.

Documentazione disponibile

- [Schema discussione d'appello](#)
- [Sentenza d'appello](#)
- [Comunicato ANACNA sulla sentenza d'appello](#)
- [Comunicato IFATCA a supporto di ANACNA](#)

Argomenti correlati:

::: [Le responsabilità giuridiche del Controllore del Traffico Aereo](#)
::: Nella sezione [News](#) tutti gli articoli relativi

[1] 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:

1. Dopo aver seguito uno specifico corso di addestramento sui fenomeni connessi con il volo a vista notturno, con particolare riferimento alle illusioni visive.
2. 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, ricognizioni, briefing, informazioni sulle cartine di avvicinamento e/o ogni notizia relativa ad ostacoli, orografia o possibili fenomeni illusivi**).
3. Nell'impossibilità di effettuazione della procedura strumentale.
4. 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
5. Con almeno 5 Km di visibilità, ceiling riportato superiore alla quota di inizio procedura e continuo contatto visivo con il terreno.
6. **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.**

13 aprile 2010

Aerohabitat CentroStudi
(P.O. Box) C.P. 182 - 00125 Roma - Sede via Achille Funi 40 - 00125 Roma - Italy

Cell: 338/7047363-338/7047364 - e-mail: ahmain@aerohabitat.org / ahmain@aerohabitat.eu
web: www.aerohabitat.eu www.aerohabitat.org - C.F. 03856251008 - P.I. 03856251008